



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

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

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

HJÆLP

BRAND- OG REDNINGSARBEJDET
I DANMARK

Redigeret af
M. FRIIS MØLLER

NORDISK FORLAGS UNION
København

SELV OM „Den barmhjertige Samaritan“ i århundreder har været sindbilledet på den selvfølgelige hjælp fra menneske til menneske, så har det dog kun været opfattet som den personlige pligt og ikke som det, det også burde være, billedet på den fælles hjælp — i vore dages sprog: Hjælpearbejdet som samfundsopgave.

Da Plinius som guvernør i Nikodoneia i Lilleasien omkring vor tidsregnings begyndelse, således ville oprette et „collegium“, der skulle have til opgave at slukke brande hos deltagerne, altså et frivilligt, gensidigt brandværn, blev det forbudt af keiser Trajan, der mente, at et sådant „laug“ ville give anledning til separatistiske bevægelser i de undertvungne lande.

Først i den nyere tid er en organiseret hjælp begyndt at antage fastere former vel hovedsagelig tilskyndet af de store ildsvåder, der betød store økonomiske tab også for magthaverne, de store „fladebrande“, der i de tætbebyggede byer med brandfarlige huse og åben ild, let blev katastrofale og ikke blot betød, at store værdier lagdes øde, men også betød nød og elendighed, sygdomspestidier og fattigdom. Fra borgerpligten til at medvirke ved ildebrandsbekæmpelsen med forhåndenværende midler nåede man herhjemme først for henvend 100 år siden frem til en mere fast organisationsform og til at fremstille og anvende de hjælpemidler, tiden kunne skabe.

Med dette århundredes tekniske udvikling, ikke mindst på samfærdselens område, er det imidlertid ikke nok at kunne bekæmpe det ene element, ilden, også de øvrige: jord, luft og vand, må tages med i betragtning. Men har den tekniske udvikling skabt nye og flere ulykkesmuligheder, har den også skabt midler til deres bekæmpelse, og det moderne samfund ser det som en af sine betydningsfulde opgaver at organisere hjælpen og at tage alle hjælpemidler i brug, så der til enhver tid kan handles hurtigt og effektivt.

Denne bog vil give en oversigt over de offentlige og private institutioner, der i dag står til den enkeltes, samfundets og i visse tilfælde også udlandets rådighed, deres organisation, og den historiske og tekniske udvikling. I tilknytning til de enkelte afsnit bringes desuden en lang række eksempler på de større og mere betydningsfulde opgaver, der er løst gennem det sidste hundrede år, og overalt, hvor det har været muligt, er disse illustreret med optagelser fra ulykkesstedet.

Når det har været muligt at samle dette stof og et så righoldigt billedmateriale, skyldes det i første række den interesse og velvilje, der har givet sig udslag i, at offentlige og private institutioner har stillet deres arkiver og billedmateriale til rådighed, hvorved bl. a. adskillige ikke tidligere offentliggjorte billeder har kunnet medtages.

Foruden de institutioner, der således direkte har medvirket ved dette værks tilblivelse, takker redaktionen de mange private, hvis oplysninger og billeder har været medvirkende til, at emnet er blevet mere omfattende og udtømmende behandlet, end det ellers ville have været muligt.

Redaktionen.



Københavns to store brande 1728 og 1795, som datidens brandvæsen ikke formåede at bekæmpe med sine primitive sprøjter, lagde størstedelen af den gamle by indenfor voldene i aske. At de efterlod et uudsletteligt indtryk på dem, der oplevede flammernes rasen, er der bevaret talrige udtalelser om, og de paniklignende tilstande, der ved begge lejligheder opstod i den brændende by, giver bl. a. dette stik af Gl. L. Lahde fra Amagertorv under branden 1795 os et tydeligt indtryk af. Uden tvivl er store værdier gået tabt, og mangt et værdifuldt bygningsværk blev luernes bytte som f. eks. den statelige renæssancegård, som ses på dette billede mellem Østergade og Store Kirkestræde, der rummede det kendte værtshus „Store Lækerbiskens“. Men efter hver af de store ildsvåder er byen atter blevet genrejst, prægtigere og med flere statelige huse end før, af hvilke adskillige endnu er bevaret som et vidnesbyrd om københavnernes aldrig svigtende tro på en lys og lykkelig fremtid.

BEKÆMPELSE AF ILDEBRANDE I KØBENHAVN FØR 1870

af Steffen Linvald

IMIDDELALDERENS København vogtede man sig vel for at omgås ild og lys med uforsigtighed, for af erfaring vidste man, at det var ingen spøg, når den røde hane galede over byens lave stråttækte huse af træ og bindingsværk, og det var derfor intet under, at datiden betragtede ilden med samme respekt og måske med større rædsel end krig og pest. At ildsvåder også kunne give anledning til vold og tyveri, fremgår af biskop Johannes Krags stadsret fra 1294, hvor brande for første gang er omtalt. „Saarer eller slaar en med Vilje en anden under Ildebrand — hedder det — og overbevises derom, skal han bøde til Skadelidte, Biskopen og Byen hver 40 Mark, og den, der i sådan Tid gribes i Tyveri, skal lide Tyvs Straf“, altså hænges, men ejere af huse, som nedbrydes for at standse branden, skal have erstatning af dem, „der bor foran Ilden“.

Der skulle dog gå mere end 250 år, før København i 1549 fik sin første „Vedtægt om Ildebrand“, som gav borgerne anvisning på, hvorledes de skulle forholde sig, når kirkeklokkernes klemten forkyndte brand. Ingen kunne undslå sig, enhver havde pligt til at give møde og hver på sin plads bidrage til ildens slukning og ordenens opretholdelse. Mere udførlige bestemmelser, som tilsigter det samme, findes i rodemestrenes skrå af 3. november 1606, da disse havde opsyn med slukningsredskabernes tilstedeværelse på brandstedet. Medens håndsprøjter allerede fandtes i København i sidste halvdel af 16. århundrede, synes byen først nu at have fået en egentlig sprøjte, der sandsynligvis har haft to hjul. For dens transport til brandstedet skulle vognmændene sørge, og i deres skrå fra 1610 siges udtrykkeligt, at de skulle „være pligtige Dag og Nat, hvor (Gud forbyde!) nogen ulykkelig Ildebrand optændes, at lade holde et godt Par Heste rede hos en af deres Laugsbrødre, som kan føre Vandsprøjte til Ilden, hvor Behov gøres“. De øvrige vognmænd skulle derimod „age Vand at slukke med, saa og age Byens Fyrhager og Stiger til dem, hvor saadan Fare for Haanden er, og at de dertil ikke skal eller maa være uvillige“.

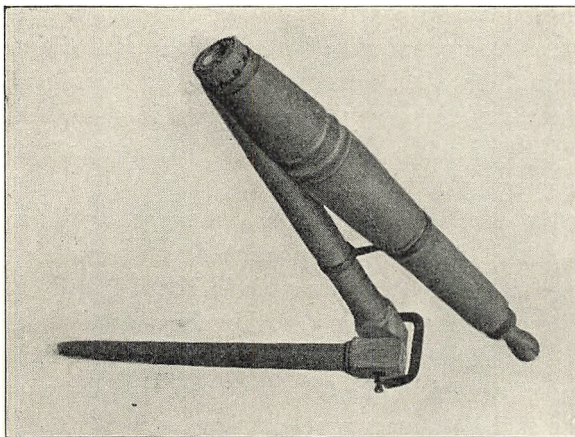
I 1643 fik København en særlig „Brand- eller Ildordning“, som fastsatte bestemte regler for, hvilke brandslukningsredskaber, der skulle findes i hver ejendom, hvorledes man skulle forholde sig i brandtilfælde, at skorstenene skulle renses hvert halve år, og at der ikke måtte indrettes ulovlige ildsteder i husene. Hvert kvarter fik sin egen brandmester, som skulle „på denne Ordning flittig Agt have og den til god Effekt forhjælpe og forfordre“.

I en omtrent tilsvarende brandordning fra 1653 nævnes det, at byen nu disponerede over to store og fire små sprøjter.

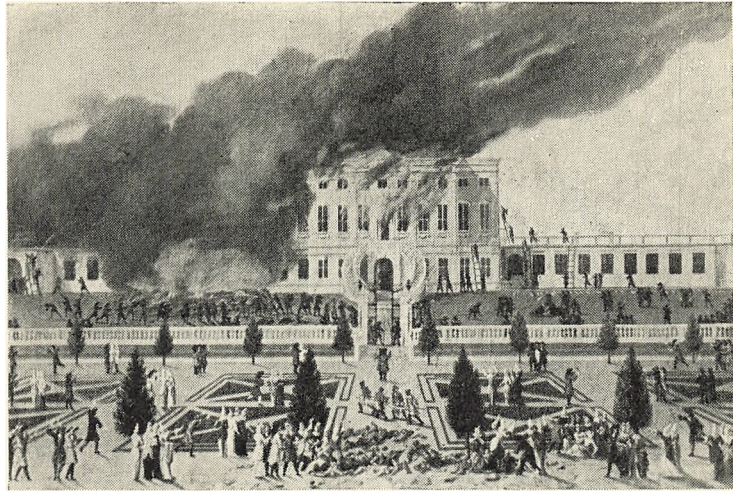
Blandt de brande, der hærgede staden på Christian IV's tid, var en stor ildsvåde kort før hans kroning 1596, der ødelagde 14 ejendomme i nærheden af Gammeltorv, senere i 1626 brændte Provianthuset og i 1647 Tøjhuset. Særlig alvorlig var situationen dog under svenskernes belejring af byen i 1658—59, og der blev truffet foranstaltninger til at imødegå den, „eftersom Fjenden begynder med flyvende gloende Kugler her ind i Byen at skyde“.

Slukningsredskabernes antal udvidedes stadig, og forbedringer indførtes. Omkring 1675 havde byen således en „Kobbersprøjte med 4 Hjul under“, der var anbragt i stadens avlsgård, men desuden disponerede den over 10 små sprøjter foruden brandspande, brandstiger, brandhager og 7 brandtænger (til at gribe gloende kugler med), der var anbragt på rådhusets loft, indtil de 1677 blev solgt.

Jævnligt hærgede brandene byen, og i 1686 anskaffedes derfor 7 nye og bedre sprøjter, som blev indkøbt i Amsterdam. Året efter blev der på kongens foranledning nedsat en kommission for at ordne „Brand- Lygte- og Vægtervæsent“s forhold, og dens arbejde resulterede i, at København den 23. juli 1689 fik en ny brandordning, for „derved ulykkelig Ildsvaade, det meste muligt er, næst den allerhøjeste Bistand i Tide at forekomme, hindre og dæmpe“. Bl. a. gav den anvisning på, hvorledes man skulle undgå, at der opstod brand,



Håndsprøjter til slukning af brande har været kendt her i landet siden omkring 1600. 1584 bestilte således Frederik II 100 stykker i Tyskland, der skulle fordeles på de kongelige slotte. (Fri-landsmuseet i Lyngby).



Samme år København i 1689 fik en ny brandforordning for „i Tide at forekomme, hindre og dæmpe“ opståede brande, indtraf en af de ulykkeligste begivenheder i byens historie — det lille lystslot Sophie Amalienborgs fuldstændige ødelæggelse ved en heftig brand. Blandt dem, der ved denne lejlighed mistede livet, var bl. a. etatsråd Jørgen Elers to børn, og faderen testamenterede derefter sine midler til oprettelsen af Elers Kollegium i Store Kannikestræde. (Maleri på Gaunø).

hvilke slukningsredskaber, der skulle forefindes i husene og i kirkerne, og der blev gjort rede for, hvorledes der i ildebrandstilfælde skulle slås alarm.

Samme år nedbrændte under en operaforestilling det lille lystslot Sophie Amalienborg, den „ulykkelige Ildebrand, som ikke alene lagde det af Tømmer og Brædder ved Amalienborg opsatte Operahus tillige med det dejlige Amalienborg Slot udi Aske, men endog kvalte og forbrændte mange Mennesker“. Ialt mistede mellem 200 og 250 personer livet, og blandt disse var „de fleste Kærnen af de fornemste Indbyggere, ypperlige Subjekter og Officerer, samt af det skønneste Fruentimmer, unge og velopdragne Børn“.

I 1692 havde København og Christianshavn tilsammen 13 sprøjter, der betjentes af 373 mand, men udvidelser fandt, som nævnt, stadig sted, og efter alt at dømme skulle staden med sit brandkorps nu være vel rustet til at imødegå endog store ildsvåder, især efter at der i 1714 var blevet oprettet en „Brand- og Vandkommission“, der skulle fungere som overdirektion for Brand- Vand- Lygte- og Vægtervæsenet, „over samme Værker med alt, hvis deraf dependerer“.

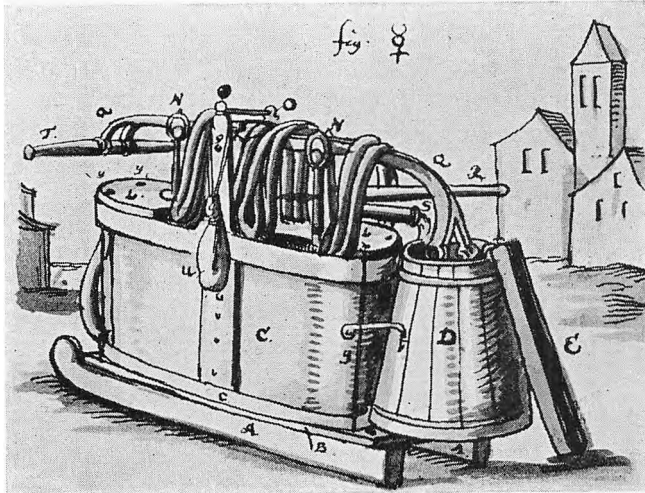
Det var iøvrigt en mærkelig forudseenhed, der fik politimesteren til i april 1728 at uddele en plakat med de retningslinier, borgerne skulle følge, hvis der opstod en brand. Først skulle de underrette deres naboer, og dernæst sende



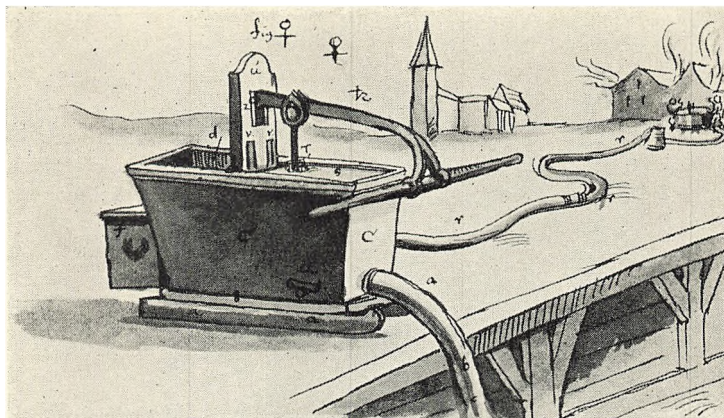
Tegningen, der skal stamme fra 1690'erne, viser en sprøjte, som i anledning af en brand bliver trukket ud af sprøjtehuset. Flaget på kirketårnet i baggrunden antyder, i hvilken retning ilden er opstået. (Det kgl. Bibliotek).

bud til brandmajoren, og, hvis ilden opstod om natten, desuden til vægteren, der dog, inden han slog alarm, skulle undersøge, hvor stor faren var, „paa det alle Stadens Indbyggere ikke uden Aarsag skulde blive sat i Skræk og Opløb“.

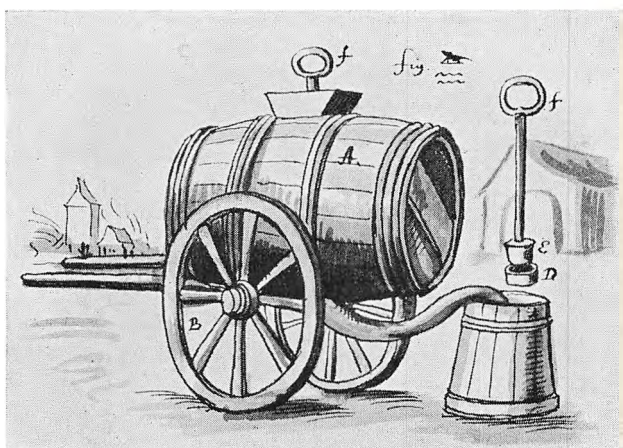
Brandvæsenet rådede på dette tidspunkt over en styrke på 1045 mand og 24 sprøjter foruden vandkar, sluffer, stiger etc. Alt var således tilsyneladende ordnet på bedste måde, men få måneder efter skulle det imidlertid vise sig, at det ikke svarede til de forventninger, man stillede til dets effektivitet.



Den type sprøjter, der tidligere benyttedes i brandtilfælde, forandrede sig tilsyneladende ikke nævneværdigt i århundredernes forløb, selv om der naturligvis fandt visse tekniske forbedringer sted. Sprøjten på denne tegning er anbragt på en slæde, det er altså en af de såkaldte sluffer, som anvendtes på linie med de almindelige sprøjter på hjul. Bag sprøjten er ophængt et stort kar. (Tegning fra ca. 1690. Det kgl. Bibliotek).

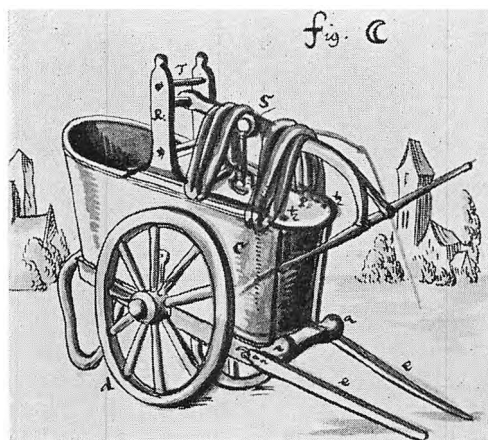


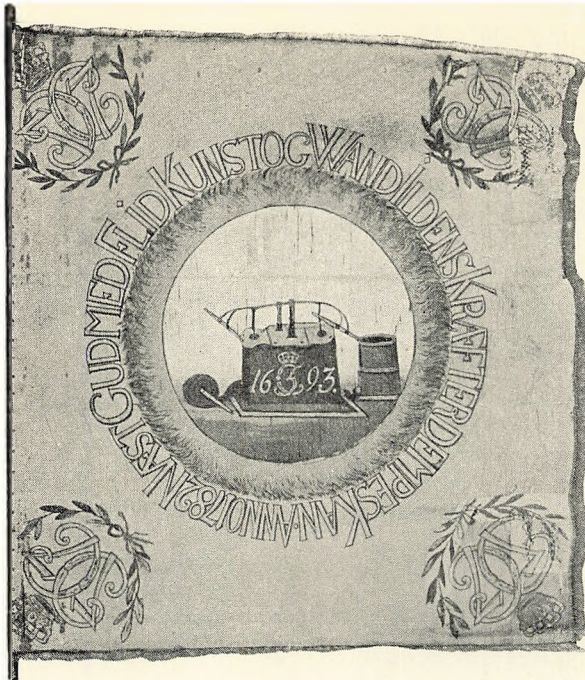
Tegning af en af de mindre sprøjter. Med en slange er den sat i forbindelse med en kanal, hvorfra vandet pumpes op og ledes ud i slangen for at slukke den brand, der skimtes i baggrunden.



En tredje type sprøjte, som afviger fra de andre ved at være tøndeformet. På sin vis minder den om de gammeldags vandvogne, som man endnu kunne se på Københavns gader for ikke så forfærdelig mange år siden.

På denne tegning er sprøjten anbragt på to hjul, men allerede 1675 fik København imidlertid en „Kobbersprøjte med 4 Hjul under“. Den var stationeret i stadens avlsgård, men foruden den disponerede byen også over 10 små sprøjter og adskillige mere almindelige slukningsredskaber. (Tegninger fra ca. 1690 i Det kgl. Bibliotek).

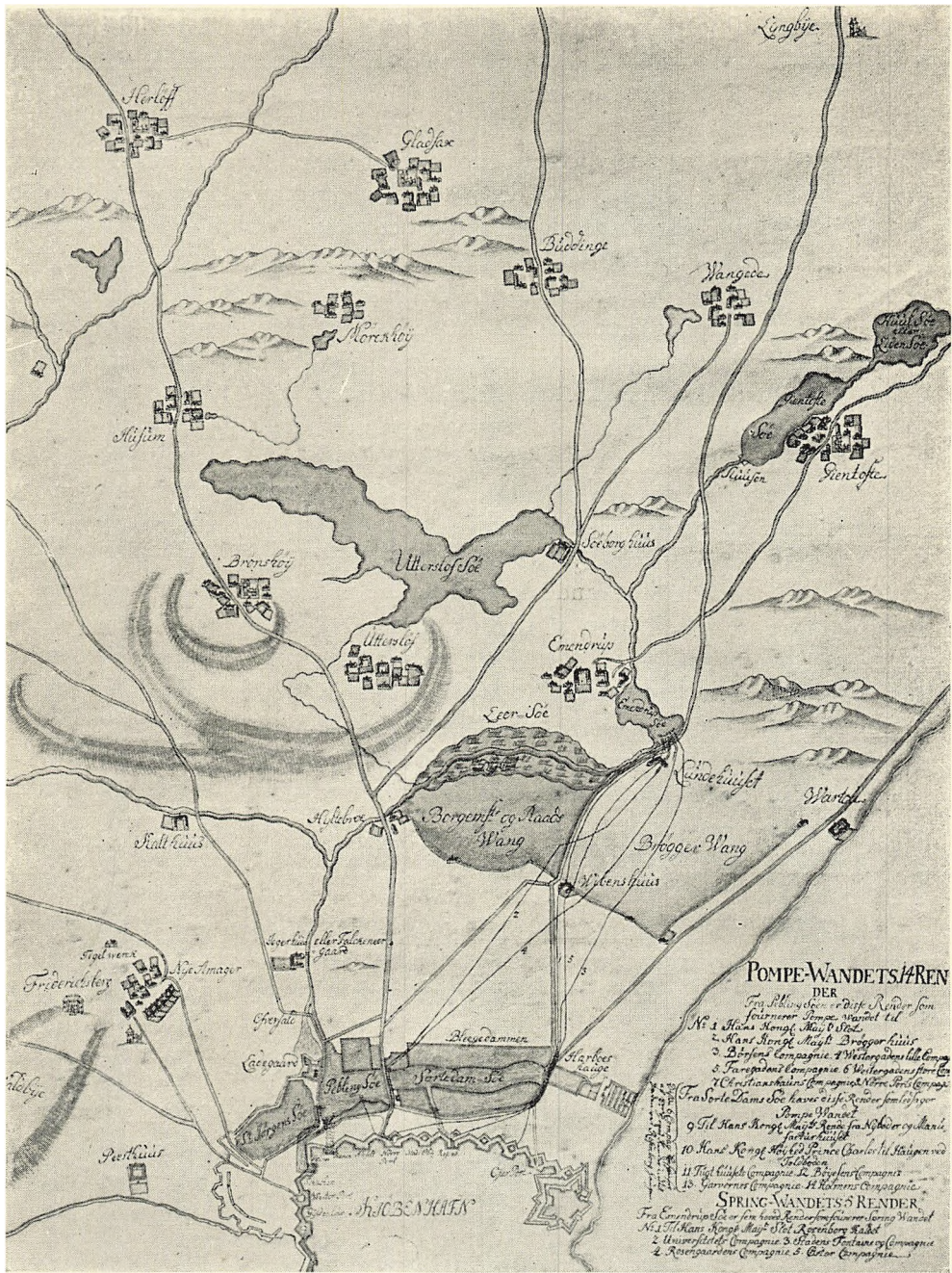




På hovedbrandstationen i København opbevares denne gamle brandfane, der stammer fra 1782, men i virkeligheden er en kopi af en ældre fra 1693, som det fremgår af årstallet på sprøjten. Indskriften omkring denne lyder: „Næst Gud med Flid, Kunst og Wand Ildens Kræfter dempes Kan. Anno 1782“.



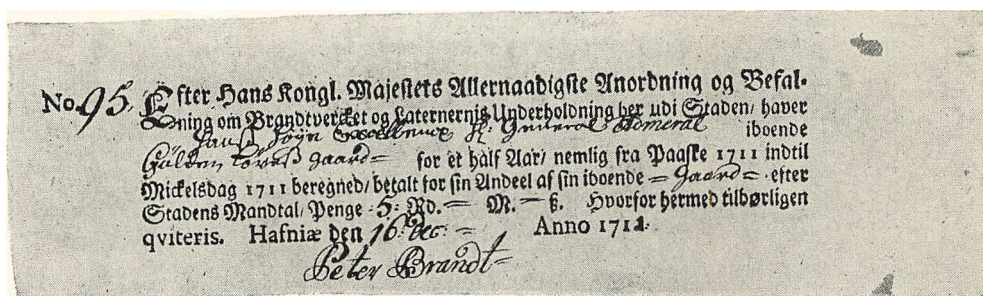
Brandskilt af sølv fra 1704 med fremstilling af en brandofficer ved siden af sin sprøjte og med følgende indskrift: „Brandt Fahnen Jeg Førre Maa Til Ales Gavn og Lempe For De Wed Komende nest Gud Kand Ilden Dempe“, „H O S Anno 1794“, (Dansk Folkemuseum).



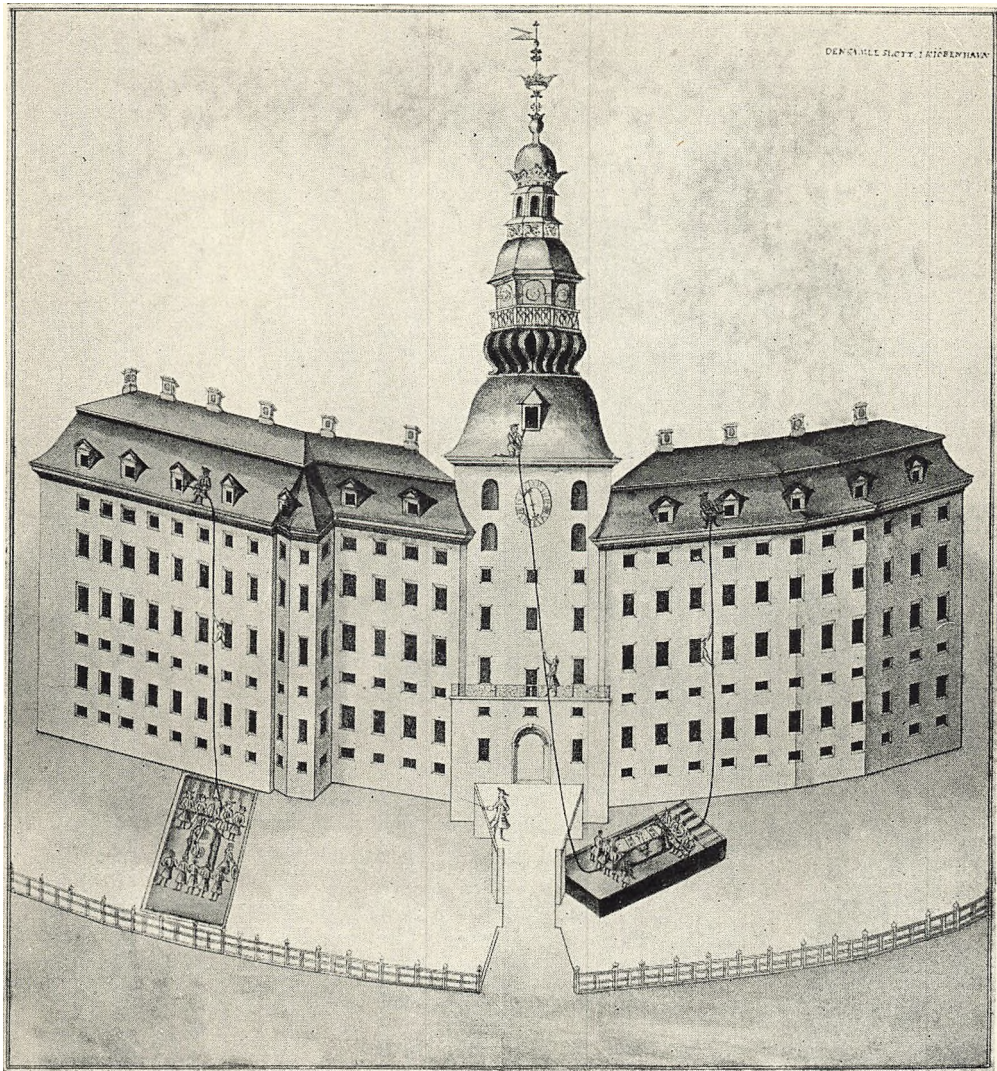
Kort over „Pompe-Wandets 14 Render“ og „Spring-Wandets 5 Render“ før 1705—06, der ikke alene viser vandtilførslen til København, men også giver et indtryk af de landsbyer, der lå som en ring omkring byen, og som nu er vokset sammen med hovedstaden som en del af denne. (Københavns Bymuseum).

Onsdag den 20. oktober om aftenen mellem kl. 7—8 udbrød der ild i „Signe salig Bøye-Hanssøn“s hus på hjørnet af Lille St. Clemensstræde og Vestervold — omtrent på Paladshotellets nuværende plads. En stærk sydvestvind førte flammerne „med stor Voldsomhed mod de nærmeste Huse“, og en række ulykkelige hændelser bidrog yderligere til deres udbredelse. Bl. a. svigtede ledelsen af slukningsarbejdet, brandfolkene, der netop havde haft sprøjteprøve, sad rundt om på værtshusene og var berusede, og da det samme var tilfældet med Holmens chef, udeblev matroserne, der ellers i ildebrandstilfælde plejede at yde udmærket hjælp, medens soldaterne hele natten og den følgende dag afventede nærmere ordre ude på Grønland ved Nyboder. Desuden manglede der vand, da vandledningerne var under reparation, og af frygt for at soldaterne skulle desertere, nægtede kommandanten, general Sponneck, at åbne Vesterport, således at man heller ikke kunne hente vand i stadsgraven. I stedet søgte man at hjælpe sig med vandet i rendestenene, men da det var fyldt med alskens affald, blev sprøjterne hurtigt tilstoppede. Først torsdag morgen blev portene på kongens befaling åbnet, men i mellemtiden havde flammerne med uformindsket styrke fortsat deres ødelæggelsværk, og det bedrede naturligvis ikke situationen, at der opstod en ny brand i en bryggergård på Nørregade, således at tre af dens tolv bryggergårde i løbet af kort tid stod i lys lue. Da brandmajor Preisler beordrede fire sprøjter sendt derhen, opstod der imidlertid, som ildebrandens historieskriver stadschirurg Carl Friederich Reiser fortæller, „en stærk Oprør iblandt Almuen, de vilde med Kaarder og Knive myrde Brandmajoren Preisler og hans Underhavende, thi de vilde ej tillade, at benævnte 4re Brand-sprøjter måtte tages bort fra den store Ild, og havde den højædle Magistrat med Politimesteren ikke staaet Brandmajoren bi og ladet Vagten med opplantede Bajonetter kommet ham til Hjælp, saa havde de ganske vist nok myrdet ham og hans Folk“.

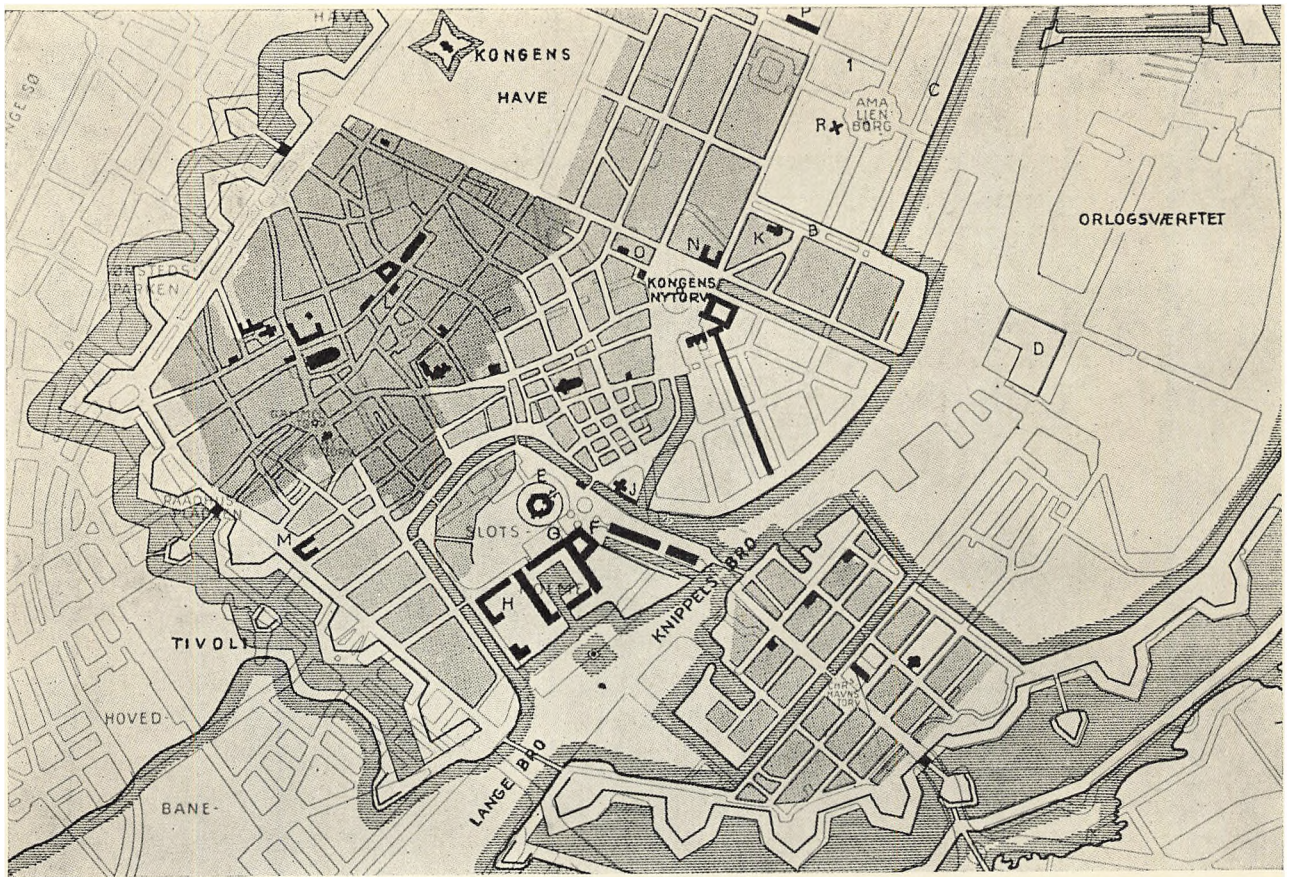
Stemningen blev mere og mere ophidset, og forvirringen bredte sig, vogne med bohavc, nysgerrige, der stimlede sammen, og folk, der flygtede fra de brændende kvarterer, spærrede de snævre gader, så brandmandskabet ikke



Kvittering for den lygte- og sprøjteskat, der i ældre tid betaltes af hver ejendom i København. Den er udstedt den 16. dec. 1712 og gælder andet halvår 1711 for Gyldenløves Gaard.



I Frederik V's Atlas på Det kgl. Bibliotek findes denne tegning, der forestiller en sprøjteprøve ved Københavns Slot efter Frederik IV's ombygning 1724—27. Hvorvidt vandet virkelig kunne pumpes op til slottets kvistetage er måske noget tvivlsomt, men man har i hvert fald gjort sig de hæderligste anstrengelser.



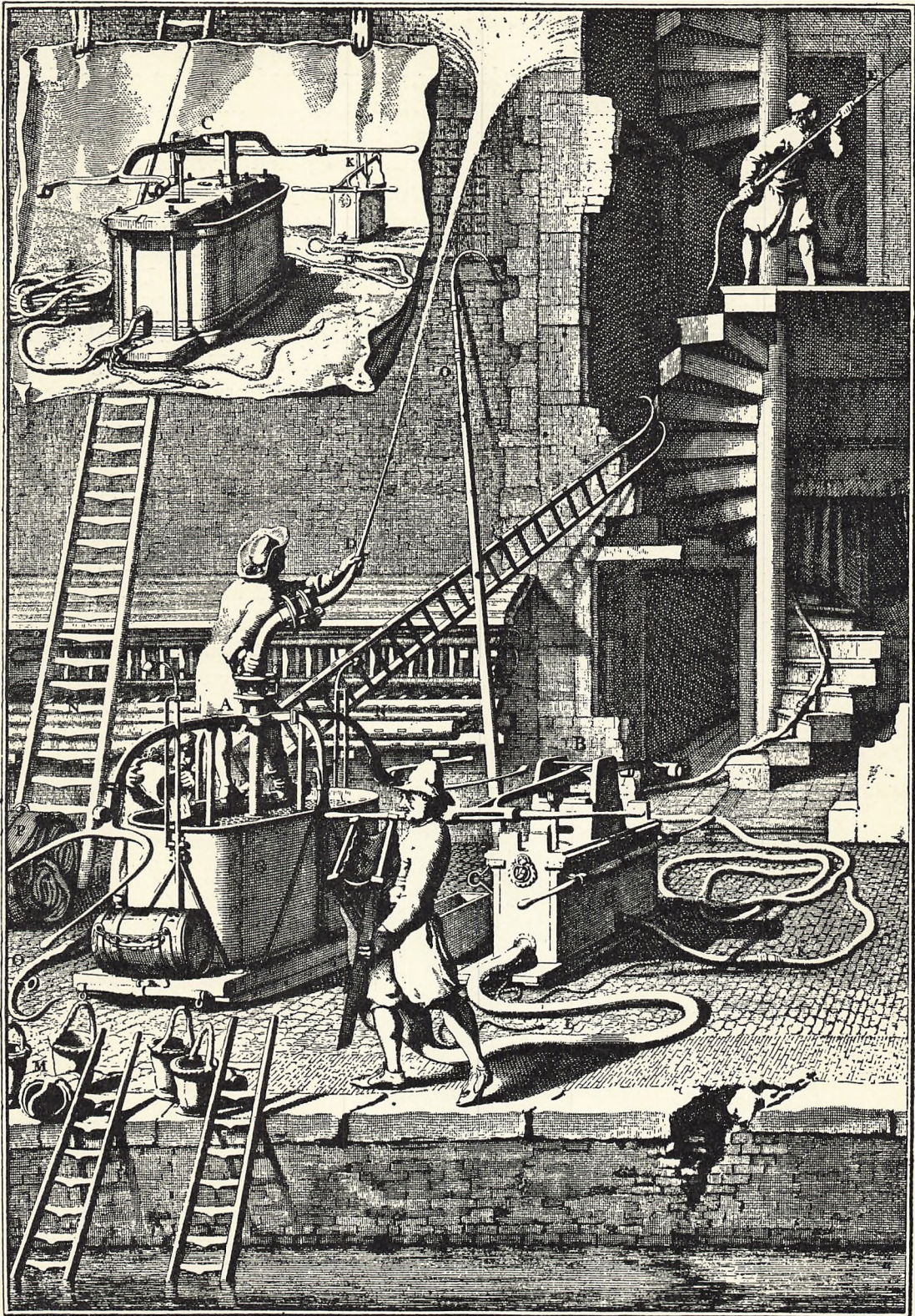
To store brande har lagt det meste af det gamle København øde. Branden i 1728 bredte sig over den vestlige og nordlige del af den gamle by, som dette kort, der er udarbejdet på grundlag af „geometeren“ Joachim Hassings plan over de afbrændte kvarterer, giver et indtryk af. De sorte linier viser det datidige gadenet, betydeligere bygninger og kystlinien. I lysere streg et kort over København i dag. De brandhærgede områder ses i mørkere tone. Udsnit af kort i: Steffen Linvald, Ernst Mentze og M. Friis Møller: Danmarks Hovedstad. J. H. Schultz, 1948.



I anledning af byens store brand 1728 blev i Tyskland præget en medaille til minde om den frygtelige begivenhed. Den ukorrekte gengivelse af den brændende bys profil, må sikkert tilskrives denne oprindelse, men man kan dog genkende bl. a. Slottet og spiret på Frue kirke.



Modstående side: Nederlandske stik, der viser brandslukning i det 18. årh. Endnu for få år siden benyttedes sprøjter af denne type i afsides egne af landet. Det store kobberkar, som pumpeværket var anbragt i, blev fyldt med vand, der af fire eller seks mand blev pumpet ud gennem slangerne. Overfor større brande kunne disse sprøjter naturligvis ikke udrette ret meget, men hvis der kunne skaffes tilstrækkeligt med vand, var de dog ret effektive i mindre ildebrandstilfælde.



A. Afbeelding van d'oude Brand Spuiten, doende haar werking, en van d'andere gereedschappen die daar aan behooren, als Lere Emmers M, Leren N, Haken O, en Lijsten P
 B. Afbeelding van de nieuwe Brand Spuiten, genaamt STANCO BRAND SPUITEN, doende meté haar werking.

A. Figure des anciennes pompes a éteindre le feu, faisant leur operation, et des autres Instruments qui en dependent, savoir Les Seaux de cuir M, Les Echelles N, Les crocs O, et les voiles P.
 B. Figure des nouvelles Pompes, appellees STANCO & BOYAVX, faisant ainsi leur operation.

kunne komme frem, og Reiser fortæller, „at man baade til Køge og Roskilde kunde bemærke ganske grangiveligen Luerne og forskrækkeligen Røgen og Dampen, saa at ingen Mennesker i begge benævnte Byer kunde holde sig for Røg og Damp, som steg ideligen i deres Næser og faldt for Brystet“.

Først lørdag den 23. oktober blev ilden bekæmpet, men da var også hele kvarteret mellem Vestervold og Gothersgade og mellem Nørrevold og Nybrogade blevet flammernes bytte. 1670 huse var ødelagt, foruden Vor Frue, St. Petri, Trinitatis, Helligaands- og Reformert Kirke, Raadhuset, Universitetet, med undtagelse af den gamle Konstistoriumsbygning, Regensen, Walkendorffs-Borchs- og Elers Kollegium, Bispegaarden og 11 professorresidenser. Det var derfor ikke helt forkert, når Reiser skrev, „at det saa kaldede heele gamle Kiøbenhavn gig op, og blev paa det Jammerligste og erbarmligste af de mangfoldigste græsseligste og fæleste Luer reent fortæret og caputt, saa det saae her i Staden ud, som det Allerfæleste Jordiske Helvede“.

Dagen efter — søndag den 24. oktober 1728, da forskrækkelsen over ildens voldsomme hærgen endnu langt fra havde sat sig, og ruinerne, der ikke var til at komme nær for hede, lå indhyllet i et røgtæppe, udstedtes af frygt, for at der skulle opstå nye brande, en forordning, der påbød beboerne i de skånedes kvarterer morgen og aften at føre tilsyn med lys og ild i deres huse. Samtidig begyndte man så småt at reparere de beskadigede sprøjter, men da adskillige var fuldstændig ødelagt, blev det en af genopbygningstidens vigtigste opgaver at bringe slukningsredskaberne i forsvarlig stand. Yderligere foranstaltninger blev truffet efter, at en brand i Borgergade 1734 havde truet med at antage en mere alvorlig karakter. I en „Anordning angaaende Brandvæsenet i Køben-



Denne tromme, der er smykket med rigsvåbnet, er skænket brandvæsenet af „Captain Johann Peter Boye Jungc, Anno 1784“. Den er sidst blevet benyttet i Ringkøbing, og er herfra kommet til museet i Herning.

havn“, der blev udstedt den 19. november 1734, blev bl. a. påbudt, at det udvendige træværk i bygningerne såsom gavle, svalegange og bræddeskure efterhånden som det forfaldt, skulle erstattes med mur og bindingsværk. Da det desuden havde vist sig, at sprøjterne undertiden truedes af vandmangel, fordi bagerne, bryggerne og slagterne ikke disponerede over tilstrækkelig mange heste til slufferne, blev det bestemt, at også „Møllerne og Hyrekuskene, som holder Heste og Vogne til Leje“, skulle anskaffe en sluffe med en vandtønde, som de skulle møde med i ildebrandstilfælde. Også tømrer- og mursvendene, som hidtil ikke havde været alt for ivrige til at give møde, skulle nu under trusel om bøde „være pligtige, saasnart Ild optændes, og derom bliver gjort Anskrig, det være sig Dag eller Nat, at forføje sig paa den for Reserverne anviste Samlingsplads med deres Økser, Hamre og Brækstænger . . . “. Brandlygter, vandspande af læder, en brandstige og en brandhage fandtes i ethvert hus, og ejerne fik nu påbud om tillige at anskaffe en tragt eller strippe til at øse vandet fra det kar, som de i tilfælde af brand i nabolaget skulle stille uden for deres dør, op i tønden på sluffen.

Året efter omtales første gang det nye trykværk ved Nikolaj Kirke, „samme er i den Hensigt anordnet — fortæller Thura — fordi rundt omkring Kirken mangfoldige Huse saa tæt er anbygte, at det var at befrygte, om i denne Egn nogen Ildebrand skulde paakomme, at det fornødne Vand fra Gadernes Snæverheds Skyld ej kunde bringes tilveje, hvorfor et dybt Bassin er indrettet, som næsten kan holde 400 Tønder Vand, og hvortil Vandet formedelst Render er indladet; herfra bliver Vandet med Trykværkets Hjælp ved en Anbringer, der er 800 Fod lang, ledet hen, hvor og i hvilken snæver Gade man vil, og hvor det maatte fornøden gøres“.

I slutningen af 1742 tog magistraten endelig initiativ til, at der blev anskaffet slukningsredskaber på „Broerne“.

Omkring midten af det 18. århundrede disponerede brandvæsenet ialt over et mandskab på ca. 1400 personer, men inden for korpset var forholdene langt fra tilfredsstillende, og som et resultat af et anonymt forslag til kongen, blev det i en ny brandordning af 9. maj 1749 blandt andet pålagt branddirektøren — eller majoren — politimesteren og stadshauptmanden, at de „samtlige og enhver for sig skulde leve med hinanden udi en sømmelig Enighed og god Forstaelse om deres Embede og Forretninger og ikke lade komme nogen Tvistighed om deres Charges Myndighed, allermindst ved Ildebrandstilfælde“, men strengt iagttage „Stadens Konservation, publique Gavn og det almindelige Bedstes Befordring“. Når der udbrød ild om natten, skulle vægterne ikke blot råbe „brand“, men „tillige raabe Stedet eller Gaden, hvor Branden var“. Iøvrigt gjaldt det om at sørge for, at sprøjterne så hurtigt som muligt nåede frem til brandstedet. Indtil brandfolkene var kommet til stede, skulle sprøjten ved rådhuset og militærets sprøjter straks sættes i funktion i samarbejde med vægterne. Foruden brandfolkene skulle bryggerne, bagerne, slagterne, vognmændene,



Portræt af stadschirurg Carl Friederich Reiser (1718—86), der har efterladt en meget levende og detaljeret, men noget naiv beskrivelse af byens brand 1728. (Stik af Georg Christian Schulz 1784).

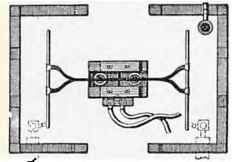
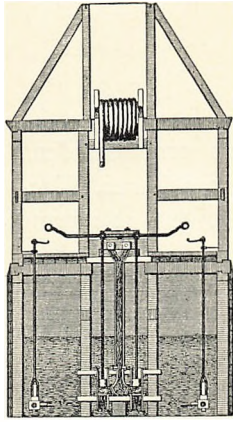
Sølvskilt til at anbringe på trommeremmene, som kaptajn P. P. Nyggard 1757 skænkede brandkorpset. På skiltet ser man en brandofficer ved siden af sin sprøjte. Indskriften lyder: „Min Tromme skræksom er især ved ildebrand. Men Sprøjten nest Guds Hjelp Den Ild udsluke kand.“ (Dansk Folkemuseum).



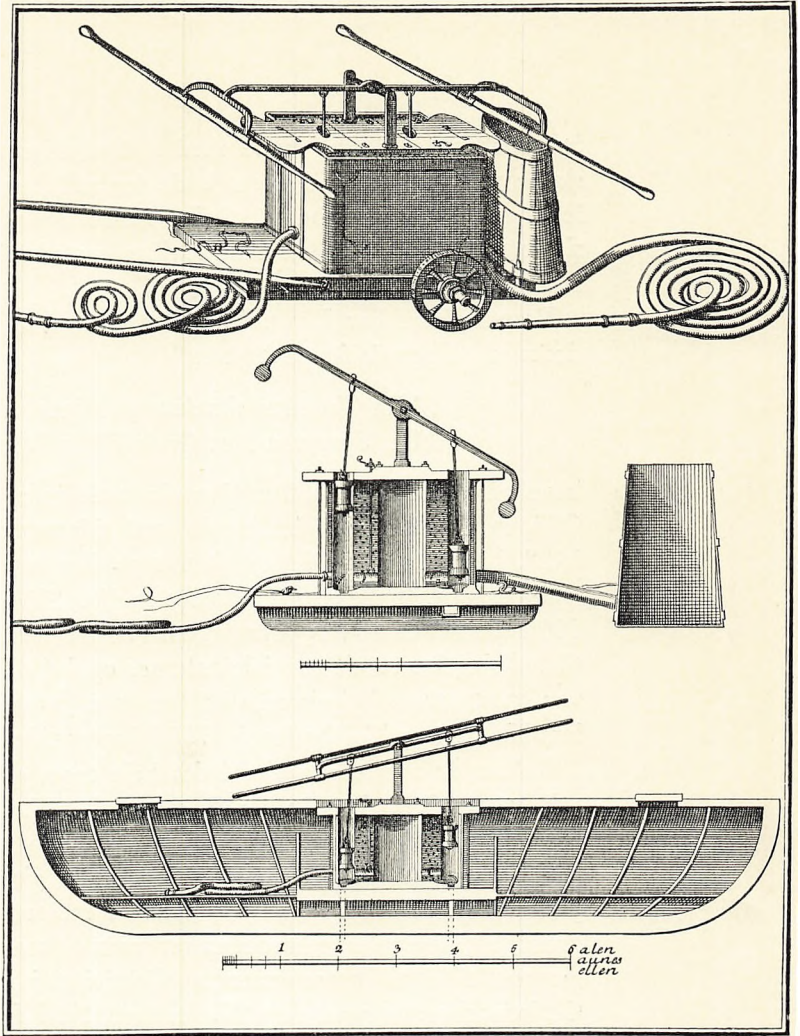
Brændevisbrænderskilt af sandsten, der blev opsat på det hus, brændevisbrænder Povl Povlsen Gjerløf og hustru opførte 1735 i stedet for en ejendom på omtrent samme plads på hjørnet af Lille St. Clemens Stræde og Vestervold, i nærheden af nutidens Frederiksberggade, hvor branden 1728 opstod. Indskriften fornedan lyder:

Stat Læser; læs, og græd, see hver en Tødel tegnet
 Du ser udi mit Skilt den ganske Stad staaer blegnet
 Ved ildens store magt, som icke tusind aar
 Kand vinde op igien, som skeede ved det sår
 Min Formand brændte først ved en foragtet prose
 Da moxen Kiøbenhavn gik over udi ild
 Bedrovet Læser, føel om ey din skoe med hose
 Kand føle brandens vold, Gud dømte tie nu stil.

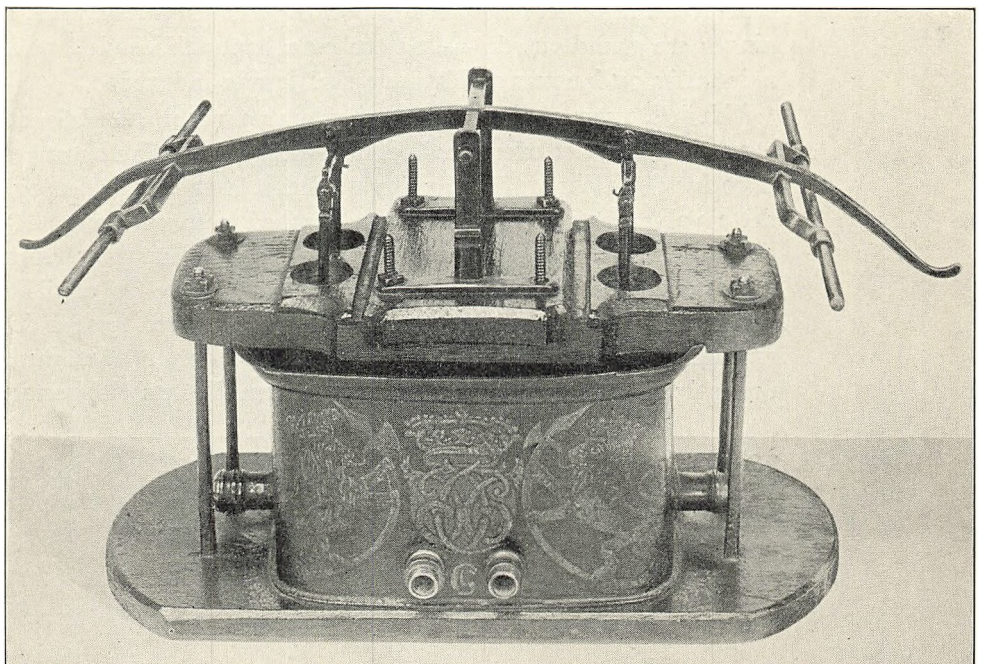
Skiltet blev fundet ved udgravningen til Absalons Gaard på Rådhuspladsen 1902. (Københavns Bymuseum).



Trykværket ved Nikolaj kirke. I dette kvarter indrettedes et dybt bassin, der kunne rumme 400 tønder vand, og ved hjælp af trykværket kunne det „ved en Anbringer, der er 800 Fod lang, ledes hen, hvor og i hvilken snæver gade man vil, og hvor det maatte fornøden gøres“. Stik i Thurah: Hafnia Hodierna, 1748.



Tre forskellige sprøjtetyper, som anvendes i København i det 18. årh. De to øverste var de almindeligste, medens billedet af den nederste giver et indtryk af en sådan pramsprøjte, som var beregnet til sejlads i kanalerne og havnen. Stik i Thura: Hafnia Hodierna 1748.



En af de virkelig fornemme gamle sprøjter fra Christian VI's tid, den såkaldte Tojhussprøjte, der på forsiden er prydet med kongens kronprydede monogram. De to håndtag ved hver ende er beregnet til pumpemandskabet, som skulle pumpe vandet ud i slangerne.

hyrekuskene etc. give møde med sluffer eller vogne, medens prammændene skulle være parate ved deres både for at kunne fragte pramsprøjterne. Ligeledes skulle borgervæbningen give møde for at hindre nysgerrige i at nærme sig brandstedet, og i påkommende tilfælde stod militæret til rådighed med pumpning o. lign.

Brandfolkene bar ikke uniform, men såvel officerer som menige kendetegnedes med et brandskilt på brystet.

„Min Tromme skræksom er især ved Ildebrand,
Men Sprøyten nest Guds Hjelp Den Ild udslucke kand“,

læses på et skilt fra 1750 med en fremstilling af en brandofficer og en sprøjte. Officererne skulle desuden møde med sidegevær og de såkaldte „sorte Brandfolk“, brandmajorens 24 sprøjtemestre, i sorte kitler.

Slukningsmateriellet forbedredes stadig. Således bevilgedes der bl. a. 1748 484 rigsdaler til 13 slagpumper, som skulle udføres efter en model på Holmen, til anbringelse rundt om i kanalerne, og i 1750 blev en ny sprøjtemodel, der var konstrueret af vicebranddirektør Boye Junge, taget i brug, medens der mellem Nyhavn og Toldboden i 1756 blev opstillet fem store kanalpumper.

I disse år anskaffedes der i det hele taget adskilligt nyt materiel og en del mindre sprøjter, de såkaldte gemakssprøjter d. v. s. kompagnisprøjter eller distriktsprøjter, blev fordelt i byen efter kompagnierne. Da alle sprøjterne imidlertid var af forskellig type, blev der 1781 givet tilladelse til at fremstille en prøvesprøjte, der for fremtiden skulle tjene som model ved nyanskaffelser. På grund af disse mange forbedringer nærrede man da efterhånden også en ubegrænset tillid til brandvæsenets effektivitet i ildebrandstilfælde, og end ikke Christiansborgs brand den 26. februar 1794 formåede at rokke den. Således skrev i juli dette år justitsråd, rådmand C. Pontoppidan, at „man kan nu tillidsfuldt tro og haabe, at paa Grund af de kraftige Foranstaltninger, Brand- og Vandkommissionen har truffet med Sprøite- og Vandvæsens Anstalter, med Politi-Administrationens driftige Inkquisition over brændbare Varers tilbørlige Opsigt, item Vægtervæsenets Beopagtning, den Omstændighed, at fast alle Bygninger ere grundmurede — saa tør man haabe tillidsfuldt, at ingen extraordinair farlig og langvarig Ildsvaade skal kunde indtræde“.

Udtalelsen var så meget mere ejendommelig, som Christiansborgs brand må have givet alle, der overværede den, alvorlig grund til eftertanke. Allerede nogle dage før den udbrød, havde man på slottet hørt „en Brølen og Buldren“, men dette vakte dog lige så lidt opmærksomhed, som at man kl. 8 om morgenen den 26. februar begyndte at kunne lugte røg, og først da flammerne om eftermiddagen med stor voldsomhed brød frem i den højre fløj ud til Ridebanen, fandt man anledning til at underrette kongefamilien. Ingen forstod dog, hvor alvorlig situationen i virkeligheden var, og alle blev derfor slået med rædsel, da en „mægtig Flamme pludselig slog ud gennem Slottets Kobbertag og gav en tyk

København bestod før 1728 af enkelte grundmurede bygninger og adskillige i reglen to stokværk høje bindingsværkshuse, men den jævne befolkning boede dog almindeligvis i såkaldte boder, lave, enetagers „rækkehuse“ af bindingsværk, ofte med gavle af træ. Disse gavle blev dog af hensyn til brandfaren forbudt efter branden, men på dette fotografi ses resterne af et hus med en trægavl, der dukkede frem under saneringen af Sølvgade tæt ved hjørnet af Adelgade. Den var blevet skjult ved en ombygning af ejendommen.



kulsort Røg fra sig, der udbredte et rædsomt Mørke over Ridebanen og Omegnen, hvorover næsten alle Tilskuerne i Begyndelsen blev forskrækkede og løb deres Vej“.

Ethvert slukningsforsøg var forgæves. Slottet stod ikke til at redde. Ikke blot var vandkarrene i den øverste etage tomme og gemakspøjterne i uorden, men da der ingen brandmure fandtes, og loftet i alle fire fløje dannede et stort rum, der benyttedes til oplagsplads for tømmer til bygningsreparationer, kunne ilden uhindret brede sig, og, da det store trapperum i højesteretsfløjen dannede en skakt gennem bygningen, idet trappen af sparsommelighedsgrunde aldrig var blevet anlagt, forplante sig videre til alle slottets etager.

Da ilden ikke lod sig standse, blev kongefamilien nødsaget til at forlade deres hjem og tage ophold i Gjethuset på Kongens Nytorv, men kronprinsen, (Frederik VI), vendte dog straks efter tilbage for at bistå ved slukningsarbejdet. Med forfærdelse iagttog tilskuerne på pladsen foran slottet og langs kanalerne flammernes grådighed, og det var noget af et under, al ilden ikke bredte sig til selve byen, som blæsten bar gnisterne henover.



Det første Christiansborg set fra Frederiksholms Kanal. Af dette er endnu bevaret ridebane-anlægget, pavillonerne og Marmorbroen. I den to stokværk høje bygning til højre fandtes Hof-teatret (nu Teatermuscet), i den tilsvarende til venstre ridehuset. Dette prægtige anlæg, der opførtes 1733—40, skyldtes generalbygmesteren Elias David Häusser, medens Niels Eigtved udførte pavillonerne og Marmorbroen. (Maleri, Jacopo Fabris ca. 1750, Københavns By-museum).

Modstående side:

Christiansborgs brand den 26. februar 1794 set fra Prinsens Palæ, det nuværende National-museum. I nogle dage havde man hørt „en Brølen og Buldren“ på slottet, uden at man for-stod grunden, men pludselig brød ilden frem i den højre fløj ud til den nuværende Rigsdags-gård, og trods den almindelige mening, at slottet ikke kunne brænde, bredte flammerne sig hurtigt til den øvrige bygning. Intet formåede at standse dem, da slottet manglede brandmure, og det store loftsrum benyttedes som magasin for letfængelige bygningsmaterialer. Billedet viser hovedbygningens og kirkens brand. (Gouache, C. D. Fritsch 1794, Københavns By-museum).



Overalt herskede der forvirring. Vogne med indbo, som var blevet reddet ud af det brændende slot, stod i vejen for sprøjter og sluffer, og politiet tvang enhver uden persons anseelse til at stille op i rækken og lange vand i spande fra kanalerne til sprøjterne. Kl. 8 om aftenen nåede ilden til det store tårn og spir midt på fløjen ud til Ridebanen, kl. 10 stod fløjen mod Slotspladsen i flammer og kl. 1 Slotskirken. Henrik Steffens, som var øjenvidne hertil, har givet en meget realistisk skildring af den uhyggelige begivenhed, hvis højdepunkt var tårnets fald. „Pludselig — fortæller han — hørte man en frygtelig Gnistren og Knagen, og en mægtig blændende Lysning opklarede alle Omgivelserne. Den urolig bølgende Menneskemasse stod som fastnaglet; Alles Øjne rettedes uvilkaarlig mod det brændende Slot. De rasende Flammer brød nu ud af alle Vinduer i den mægtige Kjæmpebygning. De dampende Røgskyer svævede højt oppe i den øverste Dunstkreds, og de lange Flammetunger fra flere Hundrede Vinduer forenede sig i Høiden med det brændende uhyre Tags store Ildmasse, hvis Luer af Kobberklædningen farvedes purpurrøde og smaragdgrønne. Midt i denne frygtelige Ildkolos stod det brændende Taarn — en Flammepyramide i et Flammehav! Man saa det vakle, saa, hvorledes det alt mere bøiede sig til den ene Side, saa det brændende i lys Lue med frygtelig Bragen styrte i det bølgende, brogede Ildhav — og en tyk sort Røgstøtte, der pludselig med Vælde brød frem fra Dybet og forvandlede det blændende Lys til Nattens Mørke, betegnede Stedet, hvor det styrtede hen. Dette var den frygtelige Brands høieste Punkt“. Det hed sig også, at flammerne kunne ses til Sverige og „over Havet til de pommerske Kyster“, og at man ved Odense og Kolding kunne se brandskæret på himlen.

Næppe havde landets hovedstad og dens borgere forvundet det chock, Christiansborgs brand havde forvoldt dem, før ulykken atter med stor voldsomhed ramte byen den 5. juni 1795, da rygtet bredte sig, at der var udbrudt brand i Dellehaugen på marines oplagsplads for tømmer på Gammelholm.

Da de fleste af folkene, som havde deres arbejde her, allerede havde begivet sig hjem, blev der sendt bud til Nyboder om hjælp, ligesom også brandmajor Boye Junge, der lå på landet på Gammel Kongevej, øjeblikkelig blev alarmeret. Imedens foretog man sig de mærkeligste ting på brandstedet. Blandt andet begyndte nogle unge officerer at fælde træerne, der stod mellem Hovedmagasinet langs Holmens Kanal og Dellehaugen, uden at tænke på, at de væltede træer spærrede vejen for sprøjterne. Til at fjerne de brandbare materialer kunne der derimod ikke skaffes folk, og vand var der ligeledes mangel på, hvorimod man disponerede over 36 sprøjter, hvis mandskab efterhånden havde indfundet sig, men latterlige prestigespørgsmål mellem marinens folk og brandvæsenet stillede sig hindrende i vejen for slukningsarbejdet. Derfor bredte branden sig snart til den lange magasinbygning langs kanalen, og kun den del, der lå nærmest Det kgl. Teater (Komediehuset), lykkedes det at redde, men „man kunde have frelst mere og var i god Gang dermed, man havde Slinger deroppe, og alt gik for-

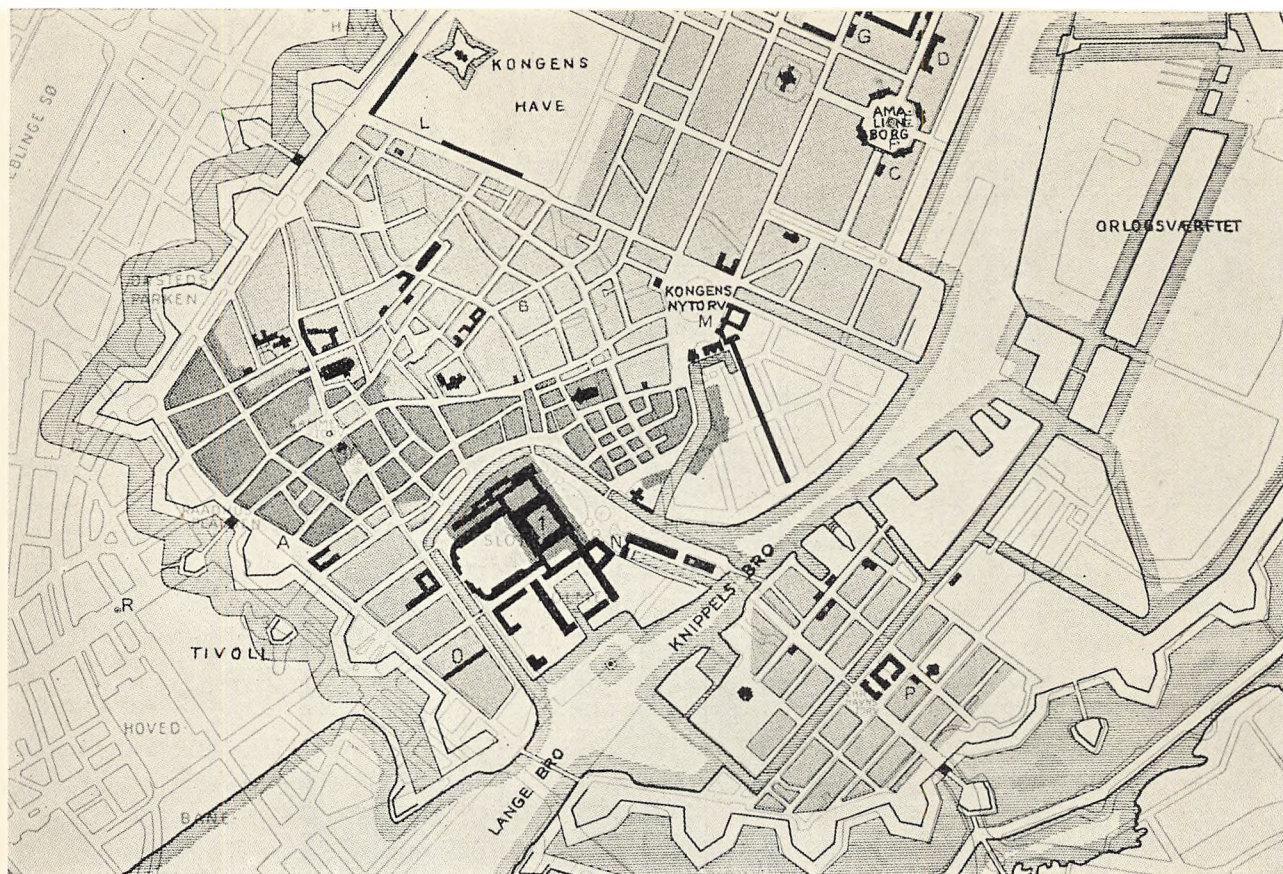
træffeligt, da der pludselig ikke kom Vand. Da man saa nærmere til, havde Sprøiterne, der holdt mellem Magasinet og Kanalen, skruet Slangerne fra, og vare uden videre kjørte deres Vei“.

Begivenheden var symbolsk for slukningsarbejdet. Enhver havde nok i sit eget, og da vinden bar gnisterne over mod Nikolaj Kirke, begyndte ulykkens omfang at gå op for befolkningen. Kronprins Frederik (VI) gav straks, da der var gået ild i rytterspiret, Boye Junge ordre til at give møde ved kirken. Trykværket, som var blevet anlagt netop for i påkommende tilfælde at skulle kunne benyttes til at slukke en opstående brand, fungerede også udmærket, men da døren ind til kirkeloftet var aflåset, og man ikke havde nøglen eller værktøj til at slå den ind, kunne slangerne, som stod i forbindelse med trykværket, ikke anbringes med fordel, og med vemod betragtede man det rædselsfulde syn, da spiret på tårnet kl. 8½ om aften om aftenen styrtede ned.

Samtidig havde ilden på Gammelholm bredt sig til husene langs Holmens Kanal og til Størrestræde, hvor Admiralitetet og admiralens embedsbolig nedbrændte. Snart efter var også husene langs Stranden og hele kvarteret omkring Nikolaj Kirke et brølende ildhav: „Hvo, der forestiller sig et brændende Helvede — fortælles der — maatte her tro at se Billedet deraf“.

I panik kastede folk „deres Meubler og Husgeraad ud af Vinduerne, saaledes at Gaderne bleve oversvømmede med ituslaaede Sager, og Sprøiterne slet ikke kunde komme frem“. „Det var et formeligt Flytteraseri, der kom over Mange, baade dem, som Ilden gjæstede, og dem som den forskaanede. Man skyndte sig med at faa sit Bohave afsted, overlod det tomme Hus til Ildens Anfald uden at sætte sig til Modværge, og de, som boede tilleie, lode Værterne, og Værterne lode Brandkassen sørge“, er nogle af de samtidige udtalelser, der er os overleveret, og som i virkeligheden giver et fortrinligt indtryk af den tilstand, der beherskede de brandhærgede kvarterer. Heller ikke var det et enestående tilfælde, at brandfolkene på Gammelholm forlod deres sprøjter. Det samme gentog sig andre steder, således skulle der „være mødt 100 Brygger-sluffer med Vand, men de kom langtfra alle, og ud på Natten absenterede de fleste sig“. Det samme gjaldt bagerne, slagterne, hyrekuskene og møllerne, og efter at Nikolaj Taarn var faldet, holdt slufferne også op at køre, hedder det i den nedsatte undersøgelseskommissions beretning.

Fredag aften brændte Højbrostræde og Store Færgestræde på nuværende Højbro Plads, senere på natten bredte ilden sig til den søndre side af Amager-torv og Vimmelskiftet hen til Knabrostræde, og det var kun lidt, man kunne udrette, for man manglede vand, og forsøg, der blev gjort på at standse ilden ved at nedbryde nogle ejendomme, mislykkedes også. Bedre blev forholdene ikke, da vinden lørdag morgen slog om i sydøst, hvorved kvarteret mellem Knabrostræde og Raadhusstræde blev antændt, ligesom flammerne også angreb den nordre side af Vimmelskiftet og Skindergade, således at Frue Kirke på det tidspunkt var stærkt truet.



Kort over branden 1795.



Branden set fra Gl. Strand.



Dette billede viser udbruddet af byens anden store brand, som opstod den 5. juni 1795 i Dellehaugen på Gammelholm, hvor marinen havde sin oplagsplads af tømmer. Til venstre ses Admiralitetet, derefter følger magasinbygningen med den høje midtpavillon, og i baggrunden ses spiret på Nikolaj kirke. (Tegning af C. F. Stanley, Københavns Bymuseum).

Modstående side:

Øverst.

Efter byens brand 1795 udgav kobberstikkeren G. L. Lahde et kobberstukket værk: „Der Brand in Kopenhagen den 5., 6., und 7ten Junij 1795), i hvilket der er gengivet et kort, som viser brandens udbredelse. Dette kort er benyttet til denne rekonstruktion, hvor de kvarterer, der er mørkt skraveret, giver et indtryk af brandens omfang. Udsnit af kort i: Steffen Linvald, Ernst Mentze og M. Friis Møller: Danmarks Hovedstad, J. H. Schultz, 1948.

Nederst.

Dette stik af C. F. Stanley viser udsigten fra Slotspladsen under flammernes hærgen af kvarteret omkring Nikolaj kirke. Til højre ses Admiralitetets brændende bygninger i Større Stræde, som denne del af Holmens Kanal dengang hed, og yderst til venstre Nikolaj kirkes brændende spir. Midt i billedet lægger man mærke til, at flammerne endnu ikke har nået Boldhusgades monumentale bygninger. (Københavns Bymuseum).



Denne brandscene skildrer Admiralitetets brand i nuværende Holmens Kanal. Man ser sprøjterne i virksomhed med at søge at begrænse flammernes hærgen, og i forgrunden folk, der bringer sig selv og deres indbo i sikkerhed. Endnu på dette tidspunkt var man uvidende om, hvilket rædselsfuldt omfang denne brand i løbet af kort tid skulle få. (Akvarel af C. F. Stanley, Københavns Bymuseum).

Modstående side:

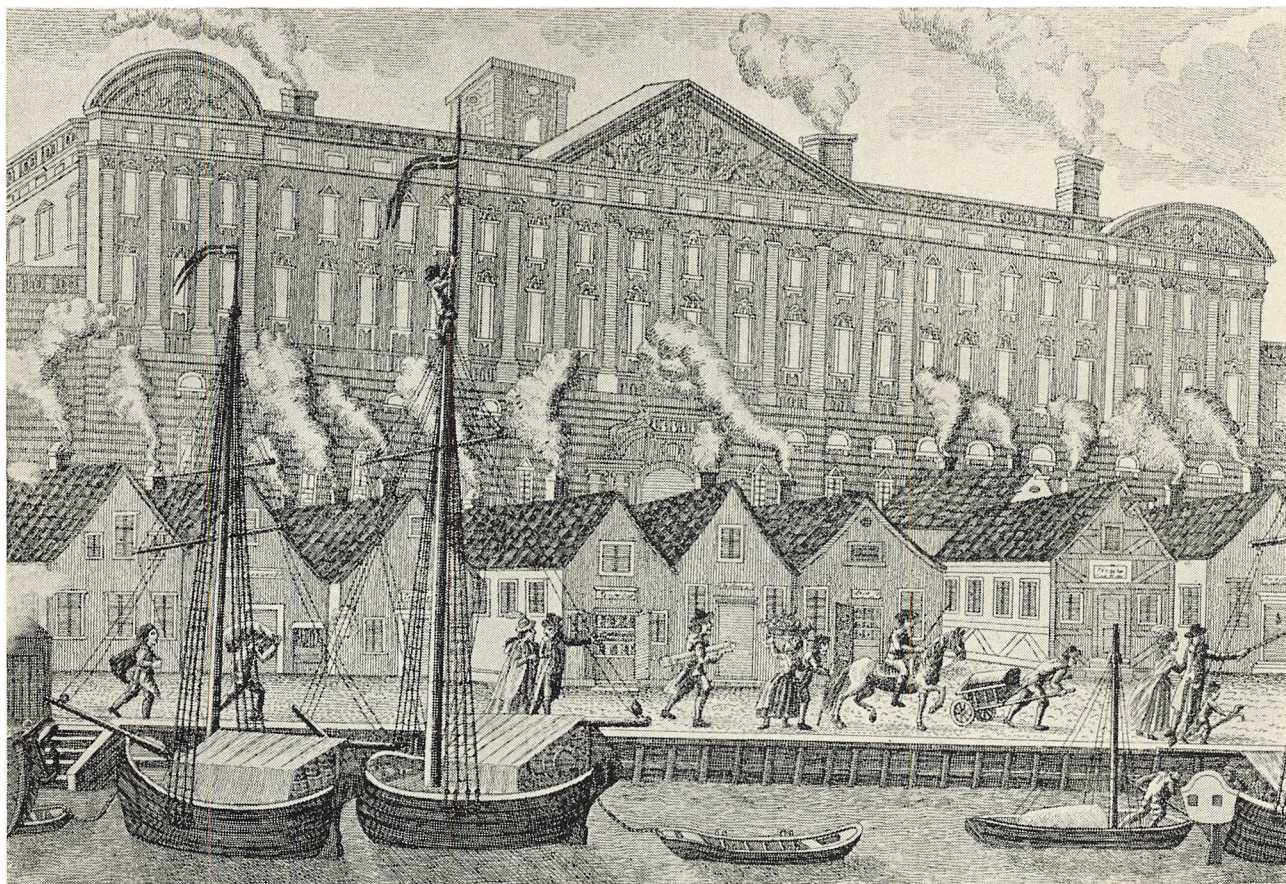
Øverst.

Udsigt fra Nybrogade mod den brændende Nikolaj kirke. Til højre ruinerne af Christiansborgs slotskirke og vognremisen, som 1839—48 ombyggedes til museum for Thorvaldsens skulpturer. Som de øvrige billeder, der illustrerer branden 1795, giver dette også et indtryk af den panik, der greb befolkningen i takt med flammehavets udbredelse. Stik af G. L. Lahde, Københavns Bymuseum. Se også billedet side 6.

Nederst.

Rådhuset og Vajsenhusets brand i 1795, set fra Nytorv. Efter branden blev rådhuset ikke genopført på sin gamle plads, men flyttet hen til det sted, hvor Vajsenhuset havde ligget. På billedet ses hvorledes Vajsenhusdrene under en lærers anførsel i ro og mag synes at forlade deres brændende hjem, men rundt om dem er alt forvirring og uro. (Stik efter C. F. Stanley? af A. O. Flindt, Københavns Bymuseum).





Mere end 5770 personer havde lidt tab ved branden, og af disse havde storstedelen endog mistet deres hjem. For dem, der ikke kunne skaffe sig husly hos venner og bekendte, opførtes i hast en række nødhjælphuse flere steder i byen, bl. a. på Slotspladsen, den såkaldte „Frederiks Koloni“, medens den afbrændte garderdestald ved slottet blev indrettet til bolig for 300 familier. (Stik af J. G. Friedrich, Københavns Bymuseum).



Efter branden 1795 frembød byen et sørgeligt skue. Dette billede viser udsigten fra Vesterport ind over byens ruiner. Til venstre ser man spiret på Frue kirke, i midten spiret på Helligaands kirke og til højre tårnet på den nedbrændte Nikolaj kirke og ruinen af Christiansborg, som jo var nedbrændt året før. (Stik af J. G. Friedrich, Københavns Bymuseum).



Langs kanalerne var opstillet pumper, og hver af disse havde et nummer, således at de straks kunne identificeres. På denne akvarel fra 1805 i Rigsarkivet, der er signeret Kirkerup, (må være brandmajor Andreas Kirkerup), ses et medlem af pumpemandskabet, der er ved at pumpe vand i en stor balje.

Lørdag eftermiddag brændte det på Gammeltorv og Nytorv, hvor ilden, som stadskonduktør Rawert fortæller „lig en opstilt Armé, hvis Torden og Lynild forkynder Død og Ødelæggelse, fremviste den gyseligste Front fra Nørregade til Kompagnistræde“. Længe håbede man, at det ville lykkes at redde Raadhuset på Nytorv, men da de sprøjter, der endnu duede, var i virksomhed andre steder i byen, lykkedes det ikke at få dem overflyttet til torvet, og da der endelig an-

kom et par stykker, var heden imedens blevet så uudholdelig, at Raadhuset måtte overlades til sin skæbne. Efterhånden forsvandt også brandfolkene og endog officererne for at redde deres eget hjem, og flere sprøjter stod derfor ubenyttede, „da ingen bragte Vand til dem, eller man maatte trække dem tilbage i Sikkerhed“.

Foruden Raadhuset brændte Vajsenhuset, der lå på Domhusets plads på Nytorv. Et morsomt stik af Stanley viser børnene under deres lærers førerskab forlade den brændende bygning for at søge sikkerhed i Blaagaard på Nørrebro, medens fangerne i det nærliggende slutteri blev anbragt i fængslet på Christianshavn.

Snart var hele kvarteret omkring Frederiksberggade, Vestergade og Studiestræde luernes sikre bytte, og beboerne søgte med ders bohavet tilflugt på voldene. Med nød og næppe lykkedes det dog at redde Petri Kirke, og søndag eftermiddag kl. 6 blev alle disponible sprøjter samlet i kvarteret omkring Teglgårdsstræde, og da enhver uden rangs anseelse hjalp med til at lange vand i spande fra voldgraven til sprøjterne, lykkedes det ved en sidste anstrengelse at bekæmpe ilden. Da var imidlertid også efter stadsbygmester Meyns udsagn 941 huse og gårde fordelt på 55 gader gået op i lucr, 22 ejendomme beskadiget og en række offentlige bygninger blevet ødelagt, medens 5770 personer var blevet husvilde. I lang tid lagde røg og vanddampe ligesom et tæppe over ruinbyen, og „gjennem Taagen af Dampene — fortæller Rawert — saa man ofte, undertiden kun svagt, det kommanderede Mandskab, der var i Begreb med at nedrive de faldefærdige Mure og endnu høiere Skorstenspiber ved at hale i Toug, der vare kastede om dem. Uventet hørtes stundom rædsomme Brag af de nedfaldende Mure, hvilket fornyede Mindet om Ulykkesdagene, og navnlig fremviste Mørket om Aftenen og Nætterne mange rædsomme Billeder, da Ilden længe laa og gloede fælt mellem Ruinerne“. Det var derfor ikke uden grund, at Steffens betragtede slottets brand 1794 og byens brand året efter som „Begyndelsen til en Epoke i Landets Historie, som bestandig blev mere dunkel og mere uheldssvanger“, og med henblik på 1807 er det blevet sagt, at de var „den røde Hanc, hvis Galen forkyndte et blodigt Tidspunkts ildsvangre Morgenrøde“.

Straks efter branden nedsattes den 29. juli 1795 en kommission, der skulle undersøge, hvorledes brandvæsenets forhold kunne ordnes, slukningsredskaberne forbedres, byens vandforsyning sikres, og ordenen opretholdes under ildebrand. Samtidig indkøbtes i England et par sprøjter, der blev anset for de bedste, datiden kunne præstere.

I september afgav kommissionen sin indstilling, der bl. a. gik ud på, at pumpernes antal skulle mere end fordobles, sprøjternes effektivitet forbedres, og 120 vandsluffer erstattes med 140 tohjulede kærre, der skulle trækkes af heste. Desuden foresloges trykværket ved Komodiehuset istandsat, og i slottets ruiner indrettet plads til at tørre slanger og magasin til brandredskaber.

Skønt forslagene efter knap tre ugers forløb blev godkendte, fortsatte kommissionen dog sit arbejde, og i februar 1796 indgav den mere detaljerede planer for den fremtidige ordning af brandvæsenet. I stedet for som hidtil at regne med 22 mand pr. sprøjte, foreslog den, da dette var utilstrækkeligt, 48 mand, som skulle deles i to hold, der kunne afløse hinanden hver sjette time, ligesom den mente, at sprøjternes antal burde forøges fra 27 til 38. Da dette inidlertid ville betyde en forøgelse af styrken på 800 mand til 1580 mand,



At København hverken var bedre eller dårligere stillet end andre byer, når den røde hanc galede, viser den store samling af brandredskaber, der findes i Københavns Bymuseum. På billedet ses et udsnit af disse, deriblandt „Frederiksberg Slots Sprøjte“ og en samling af de læderbrandspande, som var ophængt i de enkelte huses porte som en første hjælp, når der opstod brand.

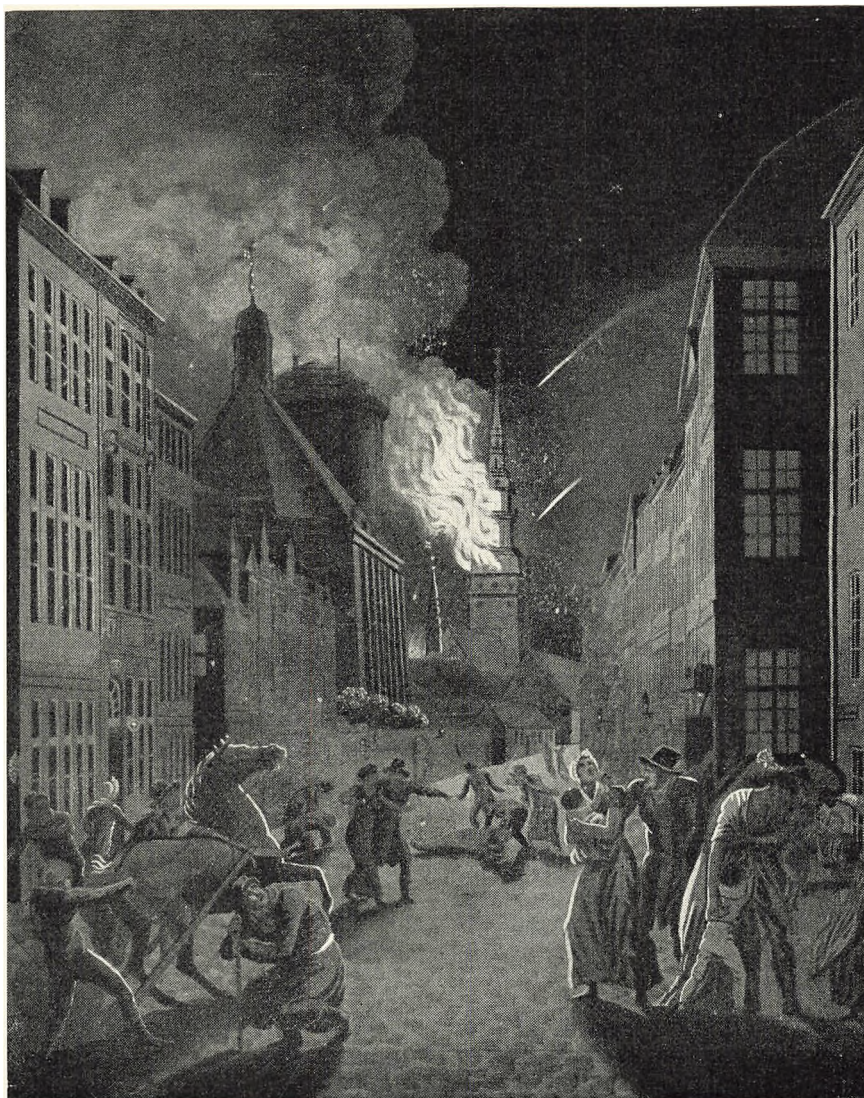
foreslog den, at der i rullen skulle optages svende fra andre laug end murernes og tømrernes, som hidtil havde afgivet mandskab til brandkompagniet, og for yderligere at aktivisere dette skulle der oprettes et reservekorps på 200 mand, hvoraf halvdelen skulle skiftes til at give møde ved brand. Officerernes og underofficerernes antal måtte følgelig også udvides, og byens 11 kvarterer skulle opdeles i seks distrikter hver med to brandkaptajner, to premier- og fire sekondløjtnanter. I tilfælde af brand skulle overpræsidenten ikke længere have den øverste kommando, men derimod en højere land- eller søofficer. Endelig skulle brandofficerernes røde uniformer erstattes af hvide med sorte kraver, rabatter og opslag, da kommissionen mente, de ville være mere iøjnefaldende og lettere at rense.

De øvrige forslag indeholdt bestemmelser om, at der skulle udarbejdes et generalkort over hele byen og detailkort over hvert kvarter med angivelse af pumper og brønde etc., oprettes et redningskorps, således at der til hver ildebrand mødte to officerer, fem underofficerer og halvtreds menige fra det borgerlige artilleri, medens vognmandslandet skulle stille ti vogne til disposition til bortfjernelse af bohøve og to vogne med „Ko- eller Hestemøg“ til at „bedække Lofterne i de nærmeste Huse ved Ilden eller i de Etager, som endnu er under Ilden, og således befri dem for at antændes“. Til hver af de seks distrikter skulle desuden anskaffes 100 sejldugssække, seks større og 24 mindre redningsdækkener.

Endelig burde antallet af vægttere i Nikolaj Kirkes tårn og i Frelsers Kirkes tårn forøges fra tre til fire mand, og nogle steder, som brandmajor Boye Junge havde udpeget, indrettes til alarmpladser for sprøjter, vogne, brandredskaber, rednings- og reservekorps.

Kommissionens forslag til forbedringer blev vedtaget af regeringen, og man arbejdede derefter videre med udformningen af den nye brandordning. Om midlerne til at forhindre opståede brandes udbredelse, og beboernes redning i tilfælde af brand diskuteredes der ivrigt. En frygtelig brand i den tæt bebyggede Prinsensgade i marts 1796 gav ny næring til den, idet en dreng på seks år, der boede i øverste etage, indebrændte, medens hans mor og en enke med sin voksne søn sprang ud af vinduet og blev bragt på hospitalet, hvor enken dog kort efter døde.

Den 19. juli 1799 udkom den ny „Forordning angående Brandvæsenet i København“, der trådte i kraft den 23. januar 1801, kort efter at tårnvægterne i Frue- Nikolaj- og Frelsers Kirkes tårne havde modtaget en udførlig instruks om, hvorledes de havde at forholde sig i ildebrandstilfælde. Blandt andet skulle de, når der opstod skorstensild, klemte et slag med stormklokken, og om dagen udhænge et flag, om natten en lygte på den side af tårnet, der vendte mod brandstedet. Ved husild skulle der klemtes flere gange og udhænges flere flag eller lygter, idet antallet af disse angav det distrikt, hvor branden var opstået. Samtidig



En af de uhyggeligste begivenheder under byens bombardement 1807 var det øjeblik, da spiret på Frue kirke blev antændt. Det ses her i flammer fra Landemærket. Til venstre ligger Trinitatis kirke og Rundetårn, medens spiret på Petri kirke skimtes i baggrunden. På gaden flygter folk rædselsslagne fra de bomberamte kvarterer. (Stik efter Eckersberg af Lahde, Københavns Bymuseum).

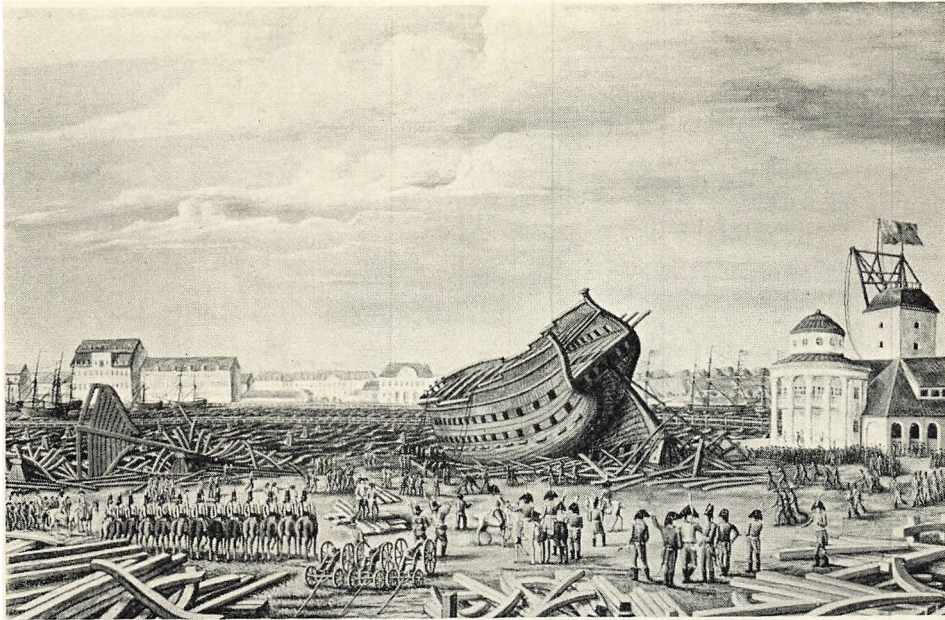
alarmerede brandtrommen byens borgere. Opstod der flere brande, var signal-systemet endnu mere udviklet.

Den, der havde vagt, skulle uden ophør holde „Udkig for, om Ild maatte bemærkes, da i saa Fald at kalde de andre til sig for at hjælpe ham til at fuldbyrde alt, hvad som er befalet“. Hvis tårnvægterne forsømte deres pligt eller gav urigtige signaler, skulle de idømmes strenge straffe.

Senere på året 1801 blev der i anledning af krigen med England truffet visse foranstaltninger til at imødegå et evt. bombardement, og den 2. april — samme dag som slaget på Rheden fandt sted — udstedte politimesteren i København en „Bekendtgørelse angaaende Bombers og Brandkuglers Slukning“, men det var sukkerraffinaderiet Unionens brand i Strandgade i slutningen af 1804, da „Sukkerværkets Magasiner tillige med det meste af, hvad deri var, afbrændte ganske“, som på foranledning af en klage fra kronprinsen til Danske Kancelli over, at der ved den lejlighed „sporedes en total Mangel paa Vand, og at de anordnede Vandtønder ikke var til Stede, samt at Slagpumperne gav meget lidt Vand og ofte maatte staa“, der bevirkede, at der igen blev nedsat en kommission for at undersøge brandvæsenets forhold. Efter kancelliets forslag blev i den ny brandordning, der udkom i 1805, Brand- og Vandkommissionen delt i to af hinanden uafhængige kommissioner, og den ny brandkommission, der fra 1. januar 1806 fik den øverste ledelse af brandvæsenet, gik straks i gang med at afhjælpe brandvæsenets mangler. Brandslukningsredskaberne forbedredes, og der blev truffet beslutning om at opføre depothuse og overlade kommissionen Nikolaj Kirkes ruin til et depothus for 96 kærre, brandredskaber og for kirkens sprøjte, medens tårnet skulle bruges til „Sprøjteslangernes Smøring, Tørring og Reparation m. v.“, „til Vagttaarn i Ildebrands- og andre overordentlige Tilfælde, samt afbenyttes til Sprøjternes Prøvning“.

I disse år blev også forstædernes forhold taget op til drøftelse, og en ordning truffet, som tilsigtede i ildebrandstilfælde at underlægge dem det københavnske brandvæsen.

Selv om ikke alle spor i bybilledet efter branden 1795 var udslettet, da krigen med England atter blussede op i 1807, var København dog kommet nogenlunde på fode, da det frygtelige bombardement begyndte. Stemningen i byen var udmærket, båret oppe af mindet om den heltmodige indsats seks år før, og selv om englænderne lå i en ring omkring staden, følte det dog ikke før bombardementet som en belejring, „det var en Folkefest, under hvilken alle Stænder færdedes mellem hverandre“ skrev en samtidig. Men idyllen blev kun af kort varighed. Onsdag den 2. september om aftenen kl. 7½ begyndte bomberne at regne ned over København, og det varede med afbrydelser ved indtil lørdag den 5. om aftenen. „Sommetider kom Bomberne en efter hverandre, sommetider løsnedes alle Morterer paa et Batterie paa engang, tillige kom Kugler, som ikke kunne sees ligesom Bomberne, Brandkuglerne og Brandpile“, fortæller kobberstikkeren G. L. Lahde.



Ved kapitulationen efter bombardementet 1807 tvang englænderne Danmark til at udlevere sin flåde, der var nationens stolthed. Billedet forestiller et skib under bygning på Nyholm, som ikke kunne fjernes og derfor blev ødelagt. I baggrunden ses kongepavillonen og den endnu bevarede mastekran. (Akvarcel, Københavns Bymuseum).

Allerede den 21. august havde byens kommandant, general Peymann udstedt en forordning om, hvorledes indbyggerne skulle forholde sig: „Aarvaagenhed og Uforsagthed — skrev han — er kraftige Midler til at forebygge skadelige Følger af de nedfaldende Bombers Virkning i Tilfælde af en Bombardement. Stadens Indvaanere! Forlader derfor ikke Eders Gaarde og Huse! Thi i de første Øjeblikke kan vi udrette meget. Man være kun opmærksom paa Stedet, hvor en Bombe slaar ned! Flyer saadant Sted saa langt muligt fra et Værelse ind i et andet, og oppebier roligere Tiden, naar den springer! Men naar den er sprunget, hvilket let mærkes, iler saa til med en Spand Vand, og man vil da med nogle faa Stænk Vand slukke og forekomme Udbrud af Ild, der ellers kunne gribe om sig i det store og da vanskeligt standses. Man vilde udsætte sig for Fare, hvis man fattede det Forsøg og vilde slukke en Bombe, det være med hvadsomhelst Middel. Skyer derfor hellere Stedet, til den har afrygt! Er man paa aaben Plads, hvor en Bombe falder ned, da kaste man sig udstrakt ned paa Stedet og søge at trække sig et Stykke bort fra den! Man have Vand i alle Etager og Vandforraad i Gaardene!“.

Alligevel blev næsten hele den nordlige del af den gamle by ødelagt, og uden tvivl blev bombardementet opfattet som en frygteligere oplevelse end branden 1795. Ofte var bombernes fald ganske uberegneligt, og navnlig vakte de ukendte

Congreve'ske raketter, der indeholdt store mængder fosfor og udbredte en skrækkelig stank, forfærdelse. Første nat lykkedes det dog brandmandskabet at få slukket de opståede brande, og general Peymann gav med følgende ord udtryk for sin anerkendelse heraf: „Politiet og Brandkorpset har under Bombardementet i Nat vist en Iver og Anstrengelse, som ikke kunde være større. Denne deres rosværdige Virksomhed kan vi takke for, at Ilden, som paa nogle Steder i Staden



„En Værkgesell ved Kiøbenhavns Brandcorps“, 1820. Bemærk den høje hat med Frederik VI's kronede monogram og den lange upraktiske uniformskappe.

Fra serien: „Det daglige liv i Hovedstaden i characteristiske Figurer efter Naturen“. (Stik efter J. H. Senn af G. L. Lahde, Københavns Bymuseum).

opkom af Fjendens Bomber, Ildkugler og Brandraketter, straks blev slukket. Jeg føler mig derfor pligtig herved offentlig at bevidne Politiets og Brandkorpsets hele personale min erkendtligste Tak“.

Den følgende dag, hvor bombardementet begyndte kl. 6 om eftermiddagen og varede ved i 13 timer, begyndte trætheden imidlertid at melde sig, selv om kun 21 steder blev antændt. Værst blev situationen dog tredje døgn, hvor bombardementet begyndte om eftermiddagen og uafbrudt fortsatte til næste dags middag mellem kl. 12 og 1, hvorefter det aftog i styrke, selv om bomberne vedblev at falde indtil om aftenen. Særlig rettede englænderne deres skyts mod den nordre del af byen omkring Frue- og Petri kirketårne, og i det sidste døgn faldt henved 6000 projektiler i den ulykkelige by. At bekæmpe de opståede brande var håbløst, da de fleste brandslukningsredskaber, deriblandt alle kompagnisprøjterne og 350 alen slanger, var ødelagt, og brandmændene, politiet og vægterne enten var udmattede, dræbte eller sårede. Men hvad der næsten var værre, befolkningen tabte besindelsen og søgte i panik tilflugt i kældre og hvælve eller flygtede ud på Christianshavn og Amager, således at ilden uhindret kunne fuldføre sit ødelæggelsesværk, og med fortvivelse så man under fjendens hurra-råb det 380 fod høje spir på Frue Kirke styrte brændende ned kl. 5 om morgenen, idet det knuste kirken og de omliggende huse.

Bombardementet kunne ses viden om. På Billesborg, der ligger fire mil i lige linie sydvest for København, som man tydeligt kunne se tværs over Køge Bugt, hørte man ikke blot skudene, men fra en banke tæt ved gården kunne man både se raketterne, „som Djævelen Congreve havde opfundet til dette Foretagende, men og den Ild, som samme Aften antændtes og slukkedes i Byen“. Senere hedder det: „Vore Følelser var i saadant Oprør, vor Medlidenhed saa opvakt og vor Forbittrelse mod de grusomme Engelske saa stoer, at vi næsten glemte Sengen, glemte vore egne Ulykker, som selv omgivne af disse onde Aander og allerede i deres Vold, for at tænke paa og at beklage vore lidende Venner og Medmennesker i København, tilbedende dem Held og Velsignelse, Mod og Standhaftighed, som nødvendig for at opnaa det gode Udfald, vi haabede“. Da skydningen ophørte den 5. om aftenen, måtte det efter deres mening enten betyde „Stadens Indtagelse ved Storm eller dens eller Flaadens Overgivelse“. Det sidste fik de bekræftet dagen efter, men endnu den 7. september brændte det i Landemærket. Foruden Frue Kirke, Universitetet, Borchs- og Walkendorffs Kollegier var mere end 300 ejendomme blevet ødelagt og 1600 beskadiget, men flådens udlevering gjorde dog det dybeste indtryk på samtiden.

At brandvæsenet ikke på noget tidspunkt havde svigtet sin pligt, men til det yderste opfyldt de krav, der blev stillet til det, selv om slukningsarbejdet havde vist sig at være en umulig opgave, gav myndighederne et år senere bevis på ved at tildele dem, der særlig havde udmærket sig, ordensdekorationer og hæderstegn, og det er derfor med fuld ret, at det godt en snes år senere blev hævdet, at „Brandkorpset, dette Korps, der i Fred og Fejde, Nat og Dag, maa være

I sammenligning med nutidens fordringsløse brandofficersuniformer, var datidens betydelig mere respektindgydende og maleriske, men nok så upraktiske. På dette stik har kobberstikkeren G. L. Lahde skildret en brandofficers udsæende, medens han leder slukningsarbejdet. I baggrunden ses de deltagende brandfolks anstrengelser. (Københavns By-museum).



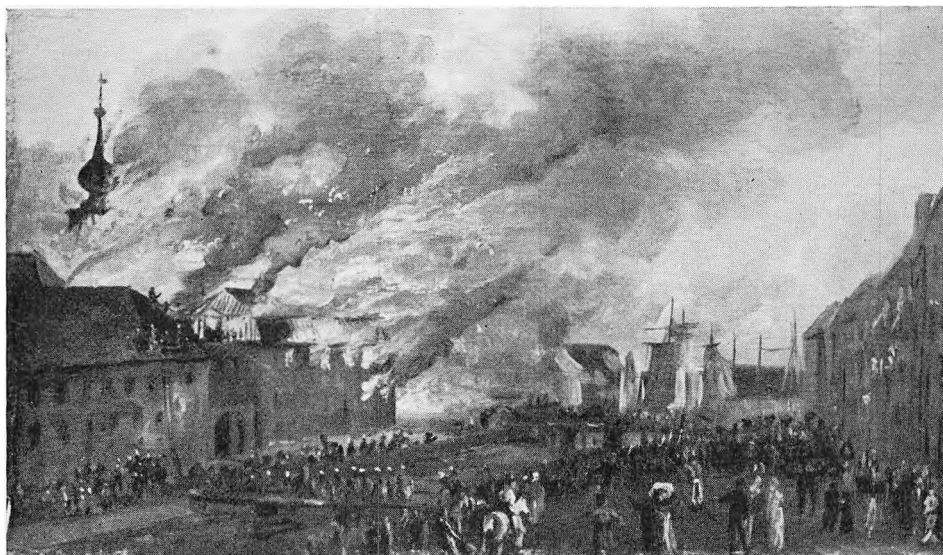
paa Færde og vove Liv og Lemmer for Medborgeres Sikkerhed, viste i denne Rædselstid en Raskhed og et Mod, der tilvejebragte det den kommanderende Generals særdeles Taksigelse. Ved Broernes Antændelse, ved Frue Kirkes Brand, hvor Bomber og Granater haglede ned imellem Brandfolkene, viste de en Koldblodighed, en Anstrængelse, der var det danske Borgernavn værdigt. Dette Korps talte 13 døde, 2 saarede Officerer, nemlig daværende brave Brandmajor A. Kirkerup og Løjtnant Petermann, og desuden 30 Mand saarede“.

I årene efter bombardementet tilstræbte man stadig at forbedre brandvæsenets forhold. Således blev i 1810 pligten til at transportere vand, som hidtil havde påhvilet slagtere, møllere og hyrekuske udvidet til også at omfatte bryggere og bagere, medens brændevinsbrænderne nu blev pligtig til at bistå vognmændene med at skaffe brandredskaberne frem til brandstedet.

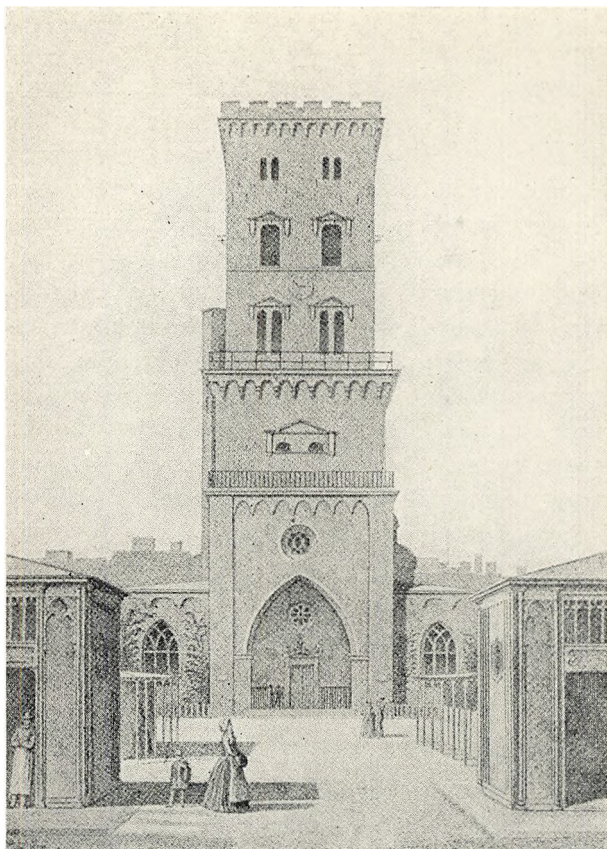
At det alligevel ikke altid fungerede tilfredsstillende, viser en lille episode, der indtraf under en brand på Toldbodvejen i 1814, hvor der iøvrigt blev dræbt tre af brandvæsenets folk. I en artikel i „Dagen“ fortælles det nemlig, at en svær sprøjte, der var på vej til brandstedet, kom „kørende i langsomt Skridt; bag denne fulgte et Kar paa Slæde med Hest for; i Stedet for at Folkene ved at skyde til skulde befordre dens tidligere Kommen, og derved erstatte Tabet af Tiden og Nyttens af dens, Gud ved hvorfor!, saa sildige Komme til Medborgeres

Hjælp, sad flere af disse inde i Karret, og nogle stod bagpaa for langsomt i Magelighed at lade sig trække“.

Langt alvorligere var dog branden i Tugt- Rasp- og Forbedringshuset på Christianshavn i 1817. De forhold, fangerne levede under i dette fængsel, havde længe været meget slette. Således kunne på grund af pladsmangel de mandlige og kvindelige fanger ikke holdes adskilt, og da behandlingen, forplejningen og hygiejnen i fængslet desuden var under al kritik, var det ofte kommet til uroligheder, og den 25. juni 1817 brød oprøret ud i lys lue. Medens nogle fanger stak ild på tugthuset, lykkedes det andre at flygte, og „Rygtet om dette Oprør — fortæller Thomas Overskou — udbredte sig snart over hele Byen; støjende Skarer strømmede til, Gaden myldrede med Mennesker, en halv Snes Soldater, der var kaldt til fra Amagerports Vagt, blev saaledes borte i Stimmelen, at kun Bajonetterne glimtede inde i den, og Flokke af „de røde Engle“ (d. v. s. politibetjentene) arbejdede sig bandende og bankende frem med enkelte af de ustyrlige Urostiftere, som var paagrebne og skulde føres til en anden og sikrere Forvaring, men blege af Forbitrelse, skraalede og skældende satte sig til Modværg“. Ved den øjeblikkelig nedsatte standret blev syv af fangerne dømt til døden, tre fik deres straffetid forlænget, men standretten fortsatte sin virksomhed, og yderligere 50 fanger blev straffet, deraf 10 dødsdømte, men to af dem blev dog senere benådet med rasphusarbejde.



Christianshavns fængsels brand den 25. juni 1817. Fangerne i fængslet, der længe havde levet under utrolig slette forhold og derfor gentagne gange havde forsøgt at gøre oprør, stak i juni 1817 fængslet i brand samtidig med, at det lykkedes enkelte at undslippe. Billedet viser fængselsbygningens sidefløj set fra Overgaden neden Vandet. I baggrunden ses spiret over hovedfløjen, der vendte ud til torvet. (Maleri af I. C. Dahl, Københavns Bymuseum).



Dette lithografi fra omkring 1845 viser de nyopførte slagterboder af støbejern, som skyldtes arkitekten P. C. Hagemann, der byggede dem som erstatning for de meget primitive boder eller skure, der lå på den nedbrændte Nikolaj kirkes tomt. — De forsvandt først, da den nuværende kirkebygning opførtes 1915—17. I pavillonen ved tårnets fod indrettedes den 1. april 1860 Københavns første faste brandvagt. (Lith. efter P. Lund af F. Larsen).

Dette sølvskilt fra 1817 er ligesom det forrige fra 1757 beregnet til at anbringes på trommeremmen. Foruden en sprøjte ser man på dette de almindeligste brandslukningsredskaber, deriblandt en spand, en lygte og flere faner med Frederik VI's kroneprydede monogram. (Dansk Folkemuseum).



Branden havde imidlertid grebet alvorlig om sig, og trods ihærdige slukningsforsøg bevarede af hovedbygningen ud til torvet kun de sværtede ydermure.

Året før havde brandkommissionen afgivet en indstilling om en ny brandordning og et forslag til en modernisering af brandkorpset. Denne indstilling indeholdt såvel et udkast til en brandordning for København som et forslag til en bygningsanordning og et reglement for brandkorpset. Det sidste resulterede i et nyt „Reglement af 1. Maj 1818“, hvori det hed, at brandkorpset skulle „virke til en udbrudt Ilds hastige Slukning og de brandlidende Personers Redning“ samt „deltage i alle de Foranstaltninger, der sigter til at forekomme Ilds Udbrud“. Endvidere blev der fastsat nøjagtige bestemmelser om dets ledelse og mandskab. Det skulle bestå ialt af 4300 mand, som skulle udtages ved den borgerlige indrulleringskommission. Over vognmænd og brændevinsbrænderes heste, vogne og folk skulle der føres en nøjagtig rulle, da de i brandtilfælde skulle sørge for transporten af sprøjter, stiger etc. Reglementet gav endelig oplysning om sprøjternes antal, og hvor de var anbragt.

Siden 1807 havde Nikolaj tårn, som nævnt, været benyttet af brandvæsenet. Da det imidlertid trængte til en gennemgribende reparation, blev det i årene 1820—23 ombygget efter en af chefen for brandvæsenet H. C. Schmidt i 1817 udarbejdet plan.

København havde nu efter datidens forhold fået et mønstergyldigt brandvæsen, men med de opnåede resultater slog man sig dog ikke til ro. Forbedringer indførtes stadig efter udenlandsk forbillede; således erhvervedes i 1825 en sprøjte fra Paris, der skulle være bedre end vore egne. Desuden blev der i 1835 efter indstilling fra brandmajoren foretaget et par ændringer i brandordningerne af 1805 og 1818 bl. a. vedrørende afløsningsmandskabet i ildebrandstilfælde og sprøjternes mødepligt. Iøvrigt var det kun småforandringer, der fandt sted i disse år.

I 1823 bestod brandkorpset af 4412 mand, deri medregnet officerskorpset, og i 1838 af 4460 mand, der disponerede over 3 pramsprøjter, 4 trykværker, 13 sugeværker, 4 anbringere, 40 store sprøjter, 35 kabinetssprøjter, 101 baljesprøjter og 82 privatsprøjter.

Den 26. marts 1850 opstod en alvorlig brand i ejendommen på hjørnet af Rosenborggade og Aabenraa, der blev kaldt Pjalttenborg, fordi den var „et for fattige og logiløse Mennesker meget afholdt Tilflugtssted, der kunde afgive Natteophold for i det mindste 100 Personer“. Branden tog et sådant omfang, at „flere af de Logerende maatte nøgne og halvnøgne gennem Vinduerne paa tilsatte Stiger redde sig fra Luerne, der, da Ilden var udbrudt paa 3 forskellige Steder, snart havde ompændt hele Bygningen“. Det er om denne brand, Adolph Fr. v. d. Recke digtede sin berømte vise „til Advarsel for den nedrige Stand at omgaas forsigtigen med Ild, Lys og Svovlstikker“.

Omtrent samtidig blev brandvæsenets organisation skarpt kritiseret i „Flyveposten“, som anså den for „saa maadelig og mangelfuld, at den i Grunden ikke



I Nikolajs tidligere kirketårn fandtes efter dets indretning til brandstation en vagtstue for dem, der skulle holde øje med, om der opstod brand i byen. Til venstre i forgrunden står en samling lygter, som var beregnet til udhængning på tårnet i den retning, hvor ilden konstateredes.

kan kaldes en Organisation, men maa anses som en igennem en lang Række Aar af sig selv opstaaet Vedtægtsindretning, hvortil der anvendes mange flere Kræfter, end der ved en fornuftsmæssig Ordning behøves for at skaffe Hovedstaden et meget dygtigere og mere sikrende Slukningsvæsen“.

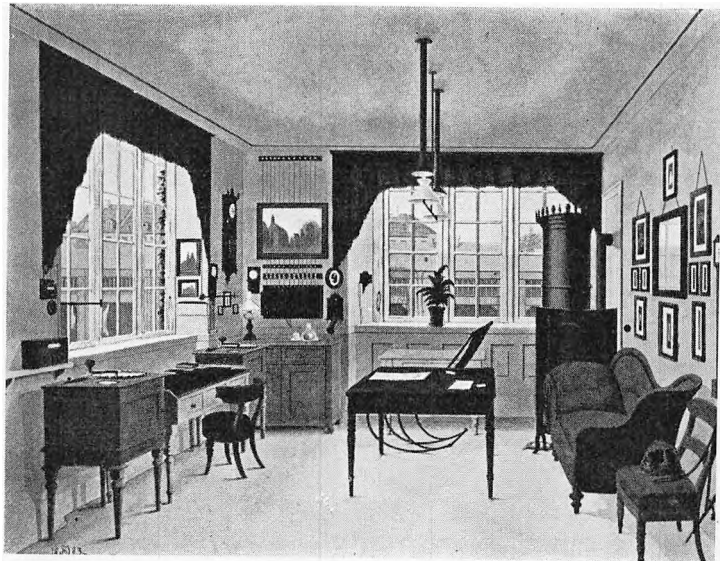
Angrebene fortsatte i „Fædrelandet“, men var her ligeså lidt som i „Flyveposten“ rettet mod brandmændene, men mod organisationen, og en indsender gjorde opmærksom på, at i Berlin fandtes en hovedbrandstation midt i byen, som til enhver tid havde mandskab og sprøjter rede til udrykning, og som stod i telegrafisk forbindelse med en række mindre vagtstuer rundt om i byen, der bevirkede, at slukningsarbejdet kunne komme hurtigere i gang og derfor var mere effektivt end i København, hvor hele byen i ildebrandstilfælde blev alarmeret. „Fædrelandet“ krævede, at også København skulle have „et lille, fast, vel lønnet og vel ledet Korps paa højst et halvt Hundrede Mand, der befinder sig paa et Sted, hvortil øjeblikkelig Underretning bringes ved Telegrafer, færdigt til Udrykning med alle fornødne Redskaber i komplet Stand“.

Nogle år efter blev der den 4. marts 1853 nedsat en kommission, der den 18. december 1857 afgav en betænkning, der gik ud på, at den ikke kunne anbefale oprettelsen af en fast brandvagt f. eks. i Nikolaj Tårn, som „Det kgl. octr. kjø-



Brandalarm i forrige århundrede. Det er nat. Tranlamperne er tændt, og i deres svage skær ses en mængde mennesker, der er blevet lokket ud af deres huse af trommeslageren, som går gennem byen og slår alarm, og medens vægterens fløjte skingrer, rykker brandmajoren ud i fuld uniform med trekantet hat. Folk går i gang med at fylde brandkarrene, og den første hestetrukne sluf med en lille vandtonde er på vej mod brandstedet. I baggrunden ses Nikolaj Tårn, hvorfra vægterne sendte det første budskab om brand ud over den sovende by. (Akvarel af P. Klæstrup, Københavns Bymuseum).

Så hyggeligt var der i den vagtstue, brandvæsenet havde i den søndre fløj ved Nicolaj Tårn, men det mest interessante på billedet er dog telegrafan yderst til venstre, der indrettedes i 1859 og bckostedes af „Kjøbenhavns Brandforsikring“. Farvclagt tegning, sign. H. J. 1883. (Københavns Brandvæsen).





Brand på Adolphs Plads ved Slotsholmsgade, 20. december 1856. Til højre Børsgraven, den nuværende Slotsholmsgade (Maleri af Chr. Eckardt, Københavns Bymuseum).

benhavnske Brandassurance Compagni for Varer og Effecter“ havde foreslået Brandkommissionen i 1850, da den ikke ville være nogen nytte til, så længe man ikke kunne fremskaffe tilstrækkelig mængde vand i alle dele af byen. Dette ville imidlertid blive tilfældet, når København fik sin ny vandforsyning, og til den tid ville den mene, det kunne være „meget ønskeligt, at der oprettes Brandvagter paa flere Punkter i Byen“.

Resultatet blev derfor, at der foruden den vagt, som allerede fandtes hos brandmajoren på Nørregade, blev etableret fem nye vagter, der alle kom til at stå i telegrafisk forbindelse med hinanden, og i en „Bekendtgørelse om de nye Brandvagter og de dermed forbundne telegrafiske Ledninger i København“ meddeltes det, at den ny brandordning skulle træde i kraft den 1. april 1860, efter at indretningen af det ny vandværk ved St. Jørgens Sø havde skaffet byens forskellige kvarterer rigelige mængder vand.



Den 24.—25. juni 1872 brændte dampmøllen i Norgsgade (fra 1873 Bredgade).
Akvarel udført af den 15-årige Andreas Nikolaus Kornerup, senere docent ved
Landbohøjskolen.

I de følgende år fandt forskellige mindre ændringer sted, men størst betydning fik det dog, at i 1864 indkøbtes den første dampsprøjte i England. To år efter indførtes der hjelme for brandfolk, da disse beskyttede dem bedre mod nedfaldne sten etc. end almindelige filthatte, og i 1867 blev røgmasker for første gang taget i brug.

Selv om brandvæsenets forhold nu var blevet ordnet, var der imidlertid ikke enighed om dets indretning, og den 31. oktober 1863 nedsattes derfor en kommission, der fik til opgave at drøfte dets fremtid såvel i selve København som i forstæderne. Resultatet af dens forhandlinger forelagdes i 1868 på Rigsdagen, og som „Lov om Brandvæsenet i Kjøbenhavn“ blev den vedtaget og den 15. maj 1868 underskrevet af kongen. I følge denne skulle brandvæsenet i København for fremtiden overtages af kommunen, og den 1. august 1870 fandt overtagelsen sted.



Udsigt over stadsgraven ved Vester Farimagsgade, nu Axeltorv, til St. Peders Strædes Mølle på Helmers Bastion, vandværket ved Studiestræde, der ses i baggrunden, og den gamle Hovedbanegård. Det var anlæget af dette vandværk, der var forudsætning for den tiltrængte modernisering af det københavnske brandvæsen. (Maleri af Carsten Henrichsen, 1865, Københavns Bymuseum).

KRISTIANSBORG SLOTS BRAND

Af HERMAN BANG

Artikel i „Nationaltidende“ og „Dagens Nyheder“

den 3. oktober 1884.

JEG vil forsøge at skrive saa rolig som muligt. Men naar jeg løfter Øjnene, ser jeg en ustanselig Ildregn af Gnister falde tæt udenfor Vinduerne, og de bestandige Knald fra det brændende Slot naar mine Øren som Knald af et Tirailleurild. Man skriver med rystende Haand og sydende Hoved. Meget af det skrevne vil sammen med andet, men det er uundgaeligt.

Klokken halvsyv bragtes mig budet. Der blev en urolig Støj paa Gaden, og mens jeg styrtede ud, samlede Folk sig i Portene, der paakom En en dump Angst som overfor et sig nærmende Jordskælv. Himlen flammede, og man ser allerede Lyshavet ligesom en Purpurstrøm isprængt med mørk Røg. Ved Frue Kirke faldt Funkerne som en Regn. Men endnu vidste ingen, hvor Ilden var. Man raabte „Kristiansborg“. Jeg hørte, mens jeg løb, da Flammerne rødt steg op over en Sidegade, et langt Kvindeskrig. Det var en ung Pige, som faldt forlænds om paa Jorden.

Saa saa jeg paa Højbro Flammerne staa ud af Slottets Tag. Der oppe fra Vinduerne saa man Tunger slikke hele Bygningen. Jeg gik ned og trængte mig atter gennem Mængden, den var taus og nedslaaet. Ingen talte med hinanden. Kvinderne græd og jamrede. Ildregnen var saa heftig, som om den udkastedes fra et Krater; ført af Stormen, der tog til, faldt Funkerne som en Sne af Ild over Thorvaldsens Musæum, over Kirken, her over Huset og i Kanaalen.

Jeg kom ind gennem St. Jørgens Port. Forvirringen var ubeskrivelig. Man hørte uafbrudt Raab om Vand, Skrig om at redde Malerisamlingen. Det var en fuldstændig Raadløshed. Sprøjterne arbejdede stærkt, saa snart der skaffedes Vand, men der var intet. Ildregnen faldt saa tæt over Slotsgaarden, at Funkerne hængte i Ens Klæder.

Den uendelige Knitren af Ilden lyder ligesom Geværssalver. Man render allerede imellem hinanden for at redde de sindsvageste ting. Jeg styrtede op i Malerisamlingen. Ved Vinduerne er Ilden saa stærk, at man svides. Lyset udefra er det eneste lys over Galleriet. Folk stormer ud og ind, man river Malerierne ud fra Væggen og kaste dem paa gulvet for at sønderbryde rammerne.

Lige overfor i Gaarden luer Søjlegangen som et attisk Tempel ved en Solnedgang. Vi løbe omkring med enkelte døsigelige lygter for at skjelne mellem Malerierne. Det er umuligt. Skodderne rives op, og vi se saa meget vi kan; vi rive Malerierne løs under hulter og bulter. Jeg faar fat i nogle hollandske Smaa-



Det 2. Christiansborg opførtes i ren nyklassisk stil efter tegning af C. F. Hansen. Planerne godkendtes i 1803, men først i 1828 var slottet fuldført. Slotskirken opførtes 1811—26.

billeder, en anden river dem ud af min Haand, og det gaar videre for at finde andre. Jerichaus Ofelia ligger lige i skæret og bliver som levende midt i lys-havet. Man løsner Figuren fra Sokkelen, der, omvendt, ligner en Ligkiste. Saaledes bæres den bort. De evindelige Drøn fortælle, at Branden bliver hæftigere. Man bærer „Panterjægeren“ ned. De uafbrudte „Skynd Dem — skynd Dem“ lyder gennem Halvmørket.

Der er her ingen Panik. Kun en travlt syslende Rædsel. Jeg gaar ned ad Trapperne. Folk stimle uafbrudt op. Man kaster Malerierne og gaar atter op. Der var malerier oppe under Loftet, som ikke reddedes. En enkelt Figur straaledede pludseligt i Flammeskær midt i Halvmørket.

Jeg gik over paa den anden Side af Porten op i Rigsdagslokalerne. De vare forladte. En Brandmand raabte flygtende „Her er ingen Vand.“ Gangene svømmede i rivende Søer. Jeg mødte ingen. Røgen begyndte at fylde Gangene, hvor der var fuldstændig sort. Jeg trængte frem til Folkethingssalen og ind i den. Der var i Loftet et Hul, hvorfra Flammerne væltede ned med lyse tunger. Og stadig disse smaa Knald af Ilden oven over, og lige over mig de smaa gemytlige Flammer, som kælede hen over Gesimserne. Der saa ikke ud til at være noget

reddet. Bøger og Manuskripter flød paa Bordene og paa Gulvet. Man kunde næsten tænkt sig et stormfuldt møde, hvor det var gaaet paa Næverne løs.

En Mand kom løbende gennem Gangen for at ville redde et eller andet. Det var Værdipapirer, indesluttede i en Pengekiste, den var saa tung, at man ikke kunde slæbe den. To Mænd forsøgte at bryde den op. Det var umuligt. I et af de næste Værelser brændte en Astrallampe roligt midt paa Dagligstuebordet. Det saa hjemligt ud.

Gangene vare sorte af Røg og Sod. Jeg hørte nogle lange og flygtende Kommandoraab — og maatte ud. Lidt efter styrtede Loftet. Jeg løb over Slotsgaarden. Der regnede ligefrem Kugler af Ild og glødende Murbrokker. Mellem Søilerne føg det som med Hagl. Der var sparsomt Ly mellem Søilerne. Gaarden ryddedes. Den overgaves redningsløst til denne Ødelæggelse.

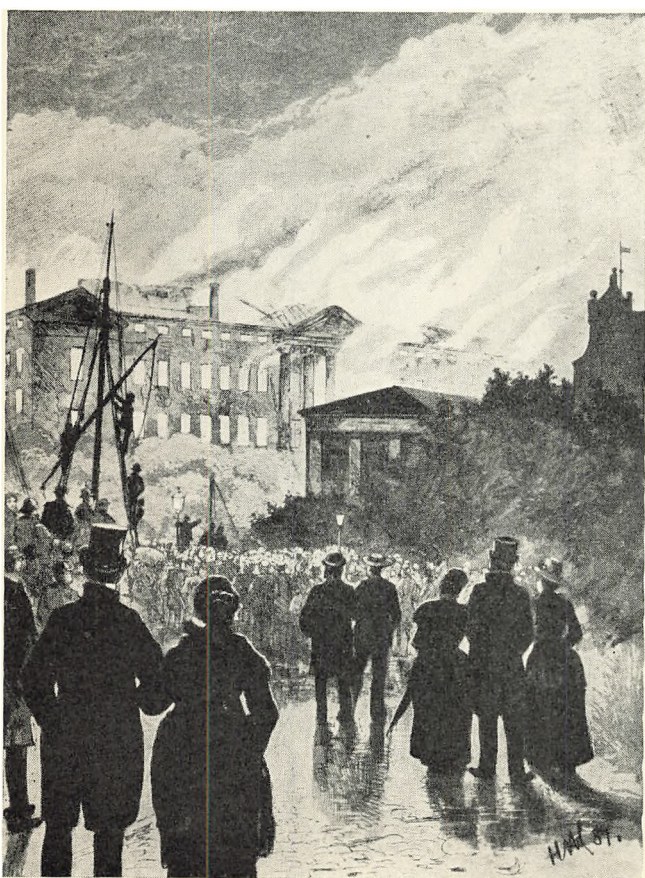
Jeg trængte atter op ad Folkethinget til, ad den modsatte Indgang. I det forreste Værelse borede Flammerne sig ligesom smaa Spidskugler ud gennem en hvid Dør. Ligesom om den blev gennemskudt og tilsidst lignede et Flaskestativ. Jeg gik forbi Døren ud paa en mørk Gang. Jeg mærkede mig nøie Veien for



Slotsbranden den 3.—4 oktober 1884 set fra samme stade som på det foregående billede. Til højre „kirkeløngangen“ mellem slottet og kirken, som det lykkedes at redde fra ødelæggelse.

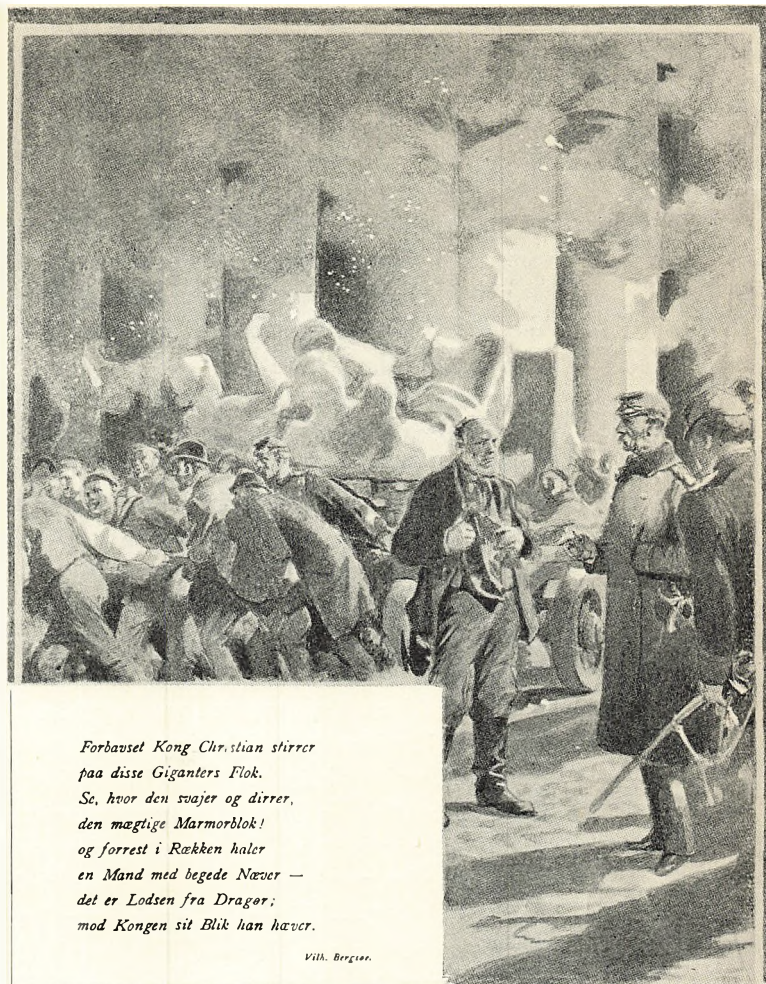


Medens branden var på sit højeste. Ud mod ridebanen var slottets to fløje forbundet med en kollonade, helt af sten undgik den at blive ildens bytte, men den indre slotsgård måtte snart forlades, og dermed var slottets skæbne besejlet.



„Paa Hoibro Plads og Amagertorv, langs stranden og Frederiksholms Canal, kort sagt paa alle Steder, hvor der er fri Udsigt til den forhen saa imponerende Kongeborg, staae Tusinder af Mennesker og betragte i Taushed det sorgelige Skuespil. Der er ingen Støi eller Uro, der høres ingen Larm; der er ingen Vanskelighed ved at holde Adgangene til Slottet afspærrede; Mængden er betagen af virkelig Sorg, thi den har nu den ubarmhjertige Sandhed for Øie.“
Efter træsnit i Illustreret Tidende.

Slotsbranden, der fik stor betydning for den videre udvikling af det københavnske brandvæsen, var en landesorg, der gav sig mange rørende udslag i tidens maner. Blandt andet udsendtes et billedværk med træsnit efter tegninger af Erik Henningsen og med digt af Vilhelm Bergsøe, der hyldede det heroiske „redningsværk“, der udførtes af: „. . . Brandkorpset, Militair af alle Vaabenarter, baade Officerer, Underofficerer og Menige, saavel af Hæren som Flaaden, Søkadetter, en talrig Mængde Studenter og en stor Deel Privatfolk af alle Klasser. . .“



*Forbauset Kong Christian stirrer
paa disse Giganter's Flok.
Se, hvor den svajer og dirrer,
den mægtige Marmorblok!
og forrest i Rækken haler
en Mand med begede Næver —
det er Lødsen fra Dragor;
mod Kongen sit Blik han hæver.*

Vilh. Bergsøe.

Den næsten totale ødelæggelse fremgår med tydelighed af dette billede af Folketingssalen dagen efter branden. Kun de svære ydermure stod ligesom efter den forrige slotsbrand tilbage og kom tildels til at omslutte også det 3. Christiansborg.



ikke at fare vild. Men indtil min Dødsdag vil jeg høre denne ustanselige Knitren af Flammerne over mit Hoved. Og Buldret som af en drønende Lem, der styrtede i over mit Hoved. Jeg naaede en Trappe. Flammerne havde grebet den nedefra — den forkullede Afsats hang lige overfor mig dækket af et sydende Mylr af Funke. Der var en grufuld Skjønhed over denne Trapperest, som hang midt mellem Flammerne. Nede var det et Baal.

Jeg saa det alt i et Nu.

Bag mig hørte jeg et Brag, det var Døren i Salen som faldt. Det var i et Sekund et brændende Væld af Ild — skinnende lys i Farven, seirrig og hovererende. Vi to—tre for tilbage, raabte til et Par, som kom, at der var Fare, og alt var forbi, Strømme af unyttigt Vand flød om vore Fødder.

To af os trængte ind et andet Sted. Det var en spinkel Bagtrappe, fuld af Vand, en tom Vandslange bovnede midt i Sølen. Denne Trappe var forfærdelig. Vi mødte Brandmænd, som skreg paa Vand; Vand, Vand, eller det er forbi. Stærke Karle vred deres Hænder og forbandede. Der var ingen Ledelse. „Sig vi maa ha'e Vand“ — — „Vi kan ikke mere.“ Man styrtede ned efter Vand. Vi kom forbi en Jerndør, som var gloende. Under Branden saa jeg tre Gange saadanne Jerndøre, som ikke fugtedes.

Denne Dør blev bulet af Ildens Magt. Der var varmere end i en Bagerovn, en stikkende, utænkkelig Hede. Vi trængte høiere op. En Brandmand holdt Vagt øverst. Det var lige ved Taget, og ganske nær hørte vi en stærk Susen af Flammerne. De seks, syv Ansigter, jeg saa, vare hvide, trods det røde Skær.

Med et lod et — Tilbage — og en brændende Lem faldt ned forbi os. Derpaa blev det ganske mørkt. Jeg ved ikke, hvad der saa skete. Nogle Stemmer skreg: Stands — stands — det brænder under os. Men raabene lod ligesom utydelig, og vi stansede ikke. Vi styrtede frem i Ravn mørke og faldt over Slangerne, som laa glemte paa Trappen. Røgen fyldte rummet med en kvalm af uigjennetrængelig Masse. Saadanne Sekunder, medens man hørte Skriget af de flygtende Brandfolk, man ikke saa, og Flammernes Kogen langs den Afsats man lige har forladt — saadanne Sekunder er Evigheder.

Vi gled i Vand kom atter op; jeg pressede Lømmetørklædet i Munden og fremad. Saa kom vi ned. Da lod der rædselsfulde Brag. De sagde, det var Riddersalen, som styrtede sammen. Inde fra Bygningen lod et langt Hyl.

En soldat møder mig. Hans Ansigt er ligesom afsvedet af Ilden. Han gik omkring mekanisk og slog meningsløst med Armen.

— Var det Riddersalen?

— Ja. Jeg stod ved siden af dem. De raabte, at vi skulde gaa — tre Mænd blev der. Saa faldt Loftet. De var alle tre der — saa langt fra mig — og han udstrækker Armen — saa langt. De tre blev straks begravet — væk ind under. Af den Tredie saa jeg Armen og tog fat i den . . . Aah — hvor han skreg, som han skreg . . . og saa væk . . . vi fik ikke fat . . .

Jeg gaar atter ind i den lukkede Gaard. Flammerne slaar ud af Beletagens

Vinduer. Da steg denne skrækkelige Knitren til Lyden af en uhyre Storm. Det var et forfærdeligt Drøn af Ilden som Brusen af selve Havet. Og midt i denne Heksedans af Ild de dundrende Brag af Mure, som styrtede sammen.

I Folkethingsfløien stod de nøgne Mure med gabende Vinduesaabninger, lige saa mange Svælg ind til den gule og lystige Ild. Saa megen Ild.

Vi gik tilbage til Ridebanen. Forvirringen var ubeskrivelig. Militær ankommer i Skarer, men ingen kommanderer. Man slæber Møbler, Puder, Sengeklæder og Nips ud fra Audienssalen. Jeg saa en Soldat rende med en Flaskekurv fyldt af tomme Flasker, en anden med en eneste broderet Pude. Man skriger og flaar Vinduer ud eller ind. Der er ingen Stige og Vand.

Da saa vi, som stod i Gaarden, et svagt Lysskær lige ved et Vindu over Højesterets Arkiv. Som om man havde stillet en Lampe dækket af en Skærm lige ved dette Vindue. Dette Skær vedblev, det var ganske svagt, men ængstende. Vi raabte, at det brændte; at det havde fænget ved dette Vindue. Ingen hørte. Jeg saa en Mand med Raseri bevæge en Overordnet — en Militær — at undersøge, om det ikke brændte her. Man gjorde intet. Og i næsten ti minutter saas dette svage Lampeskær — indtil med pludselig Knitren Vinduerne sprængtes, og Flammerne slog op om Karmen.

Da begyndte alle at raabe. Der var Hundreder af Mennesker bag disse Værelser. Man brød oppe i den tilstødende Sal Vinduet op og raabte ned. Der var Soldater og Civile. Vi hørte ikke, hvad de skreg uden: Der er Ild . . . Vi saa dem anstrænge sig for at raabe os op — umuligt . . . De slog med Armene og kastede lange Tæpper ud. Forgæves.

Der lød et Skrig om Stiger. Der var ingen. De, som kom, naacde ikke. En Mand klavrede langs Mezzaninen og slog med en Økse et Vindue ind. Og stadig raabte disse Folk deroppe, vi ikke forstod. Jeg havde ikke følt Angst før, nu følte jeg Dødsangst for disse Mennesker, som deroppe løb meningsløst frem og tilbage, skreg ud i Rummet, hvad ingen hørte og løb ind igjen.

En gammel Gardersergent sagde: Og de løber vild deroppe . . . De Gange, — naar de taber Hovedet . . . de vide hverken, hvor Udgang eller Indgang er.

Saa kom de ud, sprang ned fra Mezzaninen, væltede ned ad mørke Trapper. Hagar og Ismael slæbes ud midt i Vrimlen og væltes rundt i Sølen.

Jeg stod under Søilerne og hørte atter den Knitren, som sagde mig, at Ilden var over mig. Da stod Flammerne ud fra begge Kanter og mødtes. Slottet var tabt.

Hele den indre Gaard lignede et Baal. Heden brændte vore Kinder. Jeg saa Kongen midt i en Klynge med sine to Sønner. Hans Ansigt var forfærdet og blegt, ganske ligt en stiv Maske. Han bevægede mekanisk Hænderne i hinanden. Jeg hørte, der blev givet Ordre til Sprængning af Kirkeporten. Man raabte overalt paa Zeltner. Han var intetsteds. Og rundt i Kjælderne brændte Gassen endnu. Man kunne ikke slukke, ingen vidste, hvor Hovedledningen var. Saaledes brændte Gassen midt i det flammende Slot.

Alt var Forvirring. En Kommandør i Søetaten giver Ordre til at hugge ned, hugge bort, Fløien mod Musæet, Portene, alt. Mængden bryder ind mod en Port, som aabner sig under Trykket med et Brag, og alle Struber udstøde et Skrig.

Jeg har aldrig set et saadant Syn. Det var, som om disse Mennesker vilde kradse disse Mure ned. Man fik Hamre, Øxer, Bjælker til Vaaben; man vælter sig ind mod disse Mure, de holde, fortvivlet holde. Vi komme ud i Kirke-Gaarden, hvor endnu alt er mørkt. Man der staar tykke Røgsoiler ud fra Vinduerne og altid denne gruelige Susen i Ens Øren.

Vi gik atter ned i Kjælderen. Beboerne redder deres Habengut ved Gasskin. Da vi kommer op, løsner Stormen brændende Murstensbrokke, som falde rundt om os. Man kører af med store Artillerivogne fyldte med alskens Ting; endnu er hele denne Side af Slottet mørk. Hele Kirketaget er bedækket af Gnister som af et Fosforlag.

Vi slap gennem Kirkeporten ud og gik langs Slottet. Det var et Fygeveir med Ild. Det føg gennem Luften som med glødende Raketstokke; et var saa skinnende lyst, at Gasblussene lignede smaa Spædelys . . .

Hele Gammelholm glødede i Skæret. Frederik den Syvendes Statue stod silhuetmæssig foran Baalet. Jeg ved ikke andet Ord end at Ilden hvinede om os. Folk deroppe skreg og væltede Bogmasser ud, som af os dernede kastedes ind paa Plænerne. Vandet flød overalt. Man sprang over Gitret til Kong Frederiks Statue og kastede Bøgerne op paa Fodstykket. Midt mellem det altsammen stod paa Pladsen en simpel Træseng. Jeg fandt en Bog, der laa lige under den brændende Mur. Den bar Kongens Chiffre. Det var: Souvenirs intimes de Napoleon III.

Det var, som om selve Luften tændtes i Luc. Alt lyste af Ild. Men Flammerne selv vare mere gulhvide, mere „spillende“ end den glødende Luft

Vi kom ind i Biblioteksgaarden. Alt var Ild. Thorvaldsens Værelse stod urørt endnu. Der var Ild til begge sider. Fra den brændende Fløidør faldt Flammeskæret lige paa Frisen over den modsatte Dør. Man saa hver Skikkelse i Skæret. Saa hvirvledes Gardinerne sammen af Flammerne ligesom Smaaklud, og Rummet hylledes i Ild

Et Korps Kadetter foer gennem Gaarden. Deres Klæder vare svedne. De havde opført sig som Helte

— — Mens jeg har skrevet, har jeg hørt den fjerne Susen af Ilden — Ruderne fløi splintrede ind, da man sprængte Kirkeporten. Jeg har skrevet med dette Baal evindeligt for mine Øine, med et Hav af Gnister ned over det Hus, hvori der skrives. Nu staar af Kongeborgen kun de tunge Mure med de hundrede Vinduer som luende Øine. Og det minder forfærdeligt om et Kyklophus, bygget af en Jætte, der lyser sin Kæmpe-Storstue op med et skrækkeligt Baal.

Dagen, der kommer, vil vise en forkullet, takket Ruin. Det var Kristiansborg.

KØBENHAVNS BRANDVÆSEN

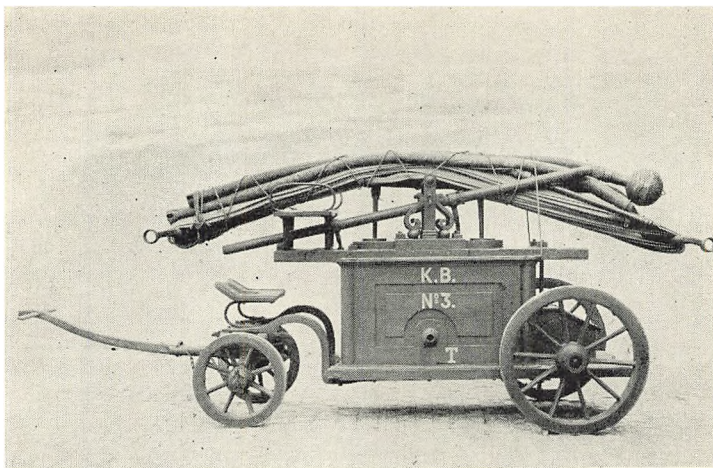
af J. Bækgaard

DEN 15. maj 1868 underskrev Christian IX „Lov om Brandvæsenet i København“ den lov, hvorpå Københavns brandvæsens organisation hviler den dag i dag. Lovens forhistorie går tilbage til 1862, hvor folketingsmand, brygger *I. C. Jacobsen* i Rigsdagen rettede følgende forespørgsel til justitsministeren:

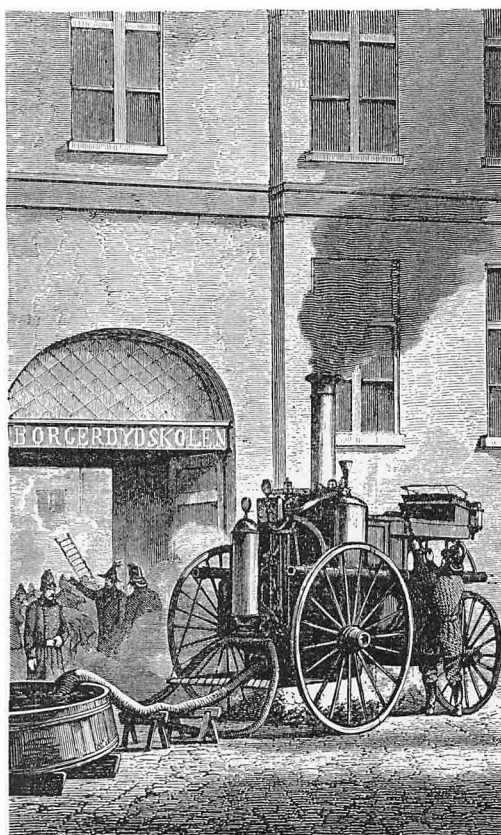
„Vil den højtærede Justitsminister lade udarbejde og forelægge Rigsdagen Udkast til en ny fuldstændig Lov om Brand- og Slukningsvæsenet i København?“

Brygger Jacobsen motiverede sin forespørgsel med, at den gældende brandforordning fra 1805 bl. a. på grund af den almindelige bygningsmæssige udvikling efterhånden var blevet utidssvarende, ligesom han fandt, at det store brandkorps havde overlevet sig selv. Om korpset udtaler han, at det „danner en hel Armé paa 4-5000 Mand, som er aldeles uden Organisation og — jeg kan tilføje — uden Disciplin, og for hvilket, der ikke er nogen Anvendelse“. Han fandt, at de i 1860 oprettede 6 faste brandvagter var i stand til virksomhedsfuldt at bekæmpe de mindre brande, og at disse vagter ved de store brande skulle understøttes af et mindre, men velindøvet reservekorps med det bedst mulige materiel. Brygger Jacobsen ankede tillige over, at „Brandmajoren og Vicebrandmajoren ved Siden af deres Arbejde med Slukningsvæsenet ogsaa havde borgerlige Virksomheder; det var ikke til at vente, at man bestandig kunde faa Borgerne til — samtidig med, at de passede deres borgerlige Erhverv — at anvende den Flid og Tid, som krævedes for at holde Brandkorpsen i Øvelse og Dygtighed. Der maatte i Spidsen for Korpset være en dygtig Tekniker, som kunne ofre hele sin Kraft og Opmærksomhed paa denne Opgave alene“.

Brygger Jacobsens forespørgsel var stærkt medvirkende til, at der det følgende år blev nedsat en kommission — af hvilken brygger Jacobsen blev medlem — med den opgave at drøfte „Ophævelse eller Ændring af Brandkom-

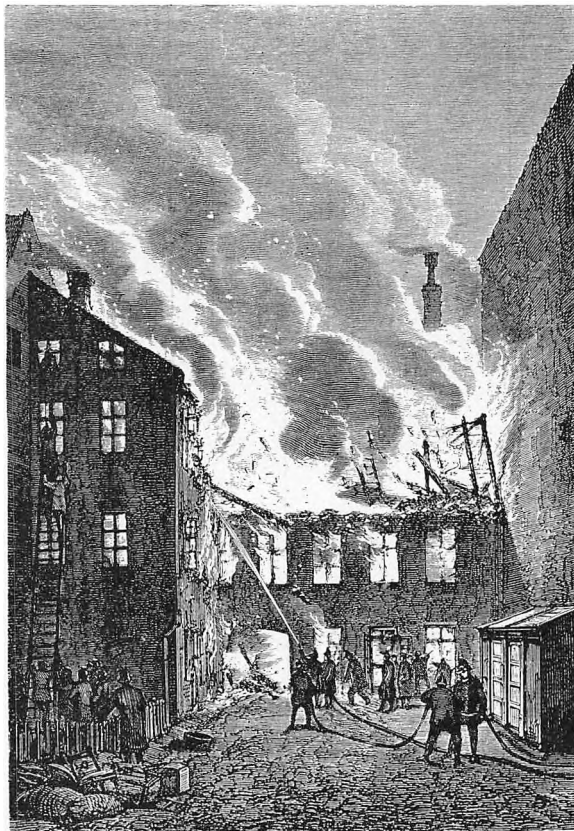


Håndtrukket håndkraftsprøjte. Sprøjten blev lagt i brug fra åbent vand med de 2 svære stykker slange, hvoraf det ene var forsynet med et sugehovede, d. v. s. en si til at forhindre urenheder i at blive suget op i den 2-cylindrede stempelpumpe. Pumpningen krævede 6 a 8 mand. Man skulle i de tider være varsom med at stille sig op som tilskuere, idet man da let risikerede at blive beordret til at deltage i pumpearbejdet. Man kunne dog i så fald dagen derpå på brandvæsenets kontor have en mindre godtgørelse for sit arbejde.



Brandvæsenets først anskaffede dampsprøjte i virksomhed ved en brand i Norgesgade 32 — det nuværende Bredgade — i 1865. Dampsprøjten suger fra et kar, hvortil vandet bringes gennem trykslanger, der er udlagt fra en eller flere brandhaner. (Træsnit i Ill. Tid.).

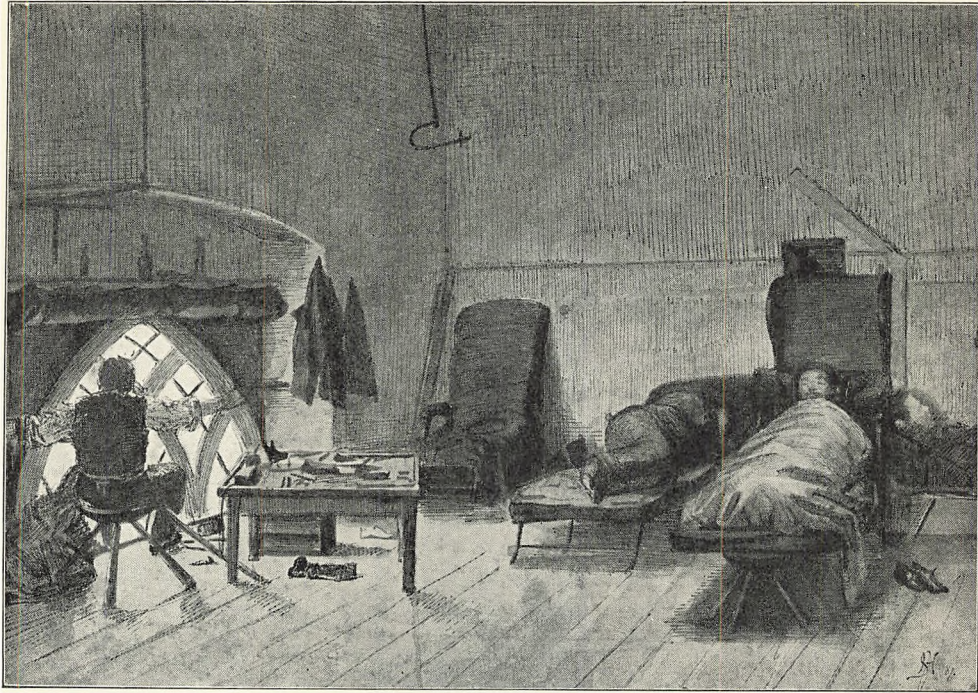
Branden i Norgesgade 32, der i 1865 husede Borgerdydsskolen, af fødte mange dramatiske situationer — bl. a. reddedes en ung mand i sidste øjeblik — blev i høj grad besværliggjort af streng kulde. Denne brand gav iøvrigt anledning til megen avispolemik. (Træsnit i Ill. Tid.).



missionen for København, Omdannelsen af Københavns Brandvæsen, Fremskaffelsen af de fremtidigt fornødne Midler til Brandvæsenet, Ordning af Forstædernes Brandvæsen og Revisionen af de gældende Brandpolitilove“.

Kommissionen arbejdede efter omstændighederne hurtigt, idet den i august 1866 afgav betænkning med lovudkast til henholdsvis „Lov om Brandvæsenets Ordning i Kjøbenhavn“ og „Lov om Brandpolitiet i Kjøbenhavn“. Justitsministeriet samarbejdede imidlertid disse to lovudkast til eet forslag, der blev vedtaget af Rigsdagen med gyldighed fra den 15. maj 1868.

Ifølge lovens bestemmelse blev brandvæsenet i København og på stadens grund med undtagelse af Nyholm (Orlogsværftet) henlagt under Københavns kommune — dog først fra 1. august 1870 at regne. Brandvæsenets ledende personale skulle bestå af en højstkommanderende og en næstkommanderende, der benævntes henholdsvis brandinspektør og vicebrandinspektør samt 3 brandassistenter. Brandmajortitlen forsvandt således officielt ved denne lejlighed, hvad der kan forbavse, da man endnu ofte i vore dage kan høre den anvendt om den vagthavende brandinspektør. Det øvrige personale til

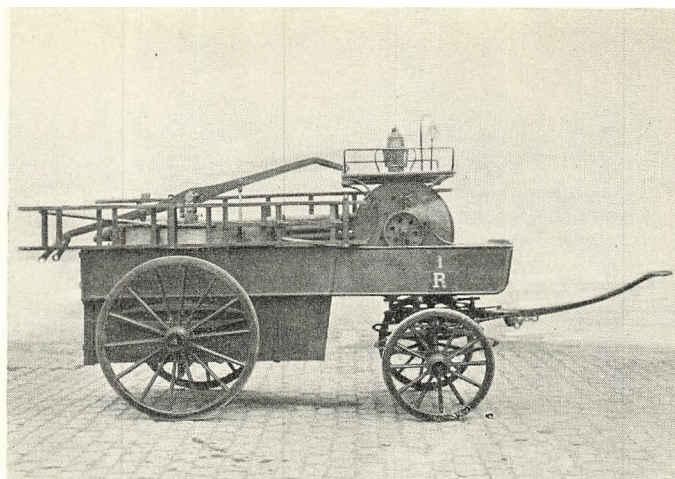


Vagtstuen i Nikolaj tårn. Brandvæsenets „hovedstation“ indtil 1893. Som det tydeligt fremgår, var forholdene for brandmandskabet meget primitive. Skomagerværktøjet har altid haft en fremtrædende plads på en brandstation. Efter tegning af Sigv. Hansen (tilh. Københavns Brandforsikring).

besættelsen af de 8 faste vagter skulle bestå af 2 brandassistenter af reserven, en læge, en skriver, en sprøjtemester, nogle maskinfolk til dampsprøjten, 12 sprøjteførere og 81 brandmænd. Brandvæsenets faste kerne — de 8 vagter — var beliggende i Nikolaj tårn, Depothuset i Langebrogade nr. 10, Store Kannekestræde nr. 13, Depothuset i Gothersgade nr. 62, Adelgade nr. 37, hotel „Phoenix“ i Dronningens Tværgade, Gasværksvej nr. 11 og Guldbergsgade nr. 3. Endvidere skulle oprettes et mindre reservekorps, der dog først skulle give møde efter nærmere tilsigelse.

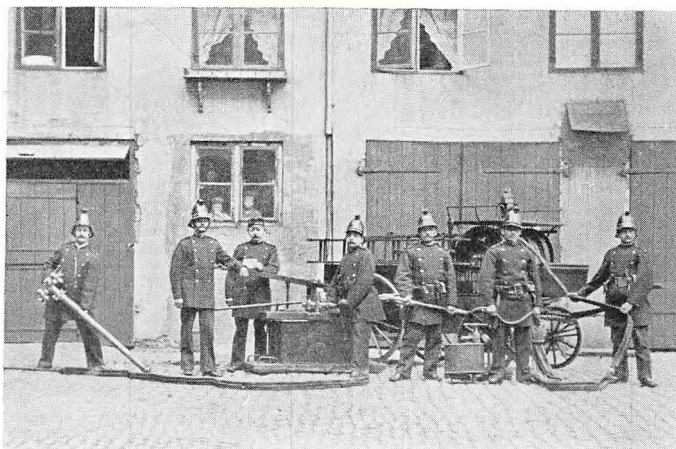
Loven indeholder endvidere bestemmelser om lagring af brandfarlige stoffer og vædsker, om skorstensfejning, om indretningen af de særligt farlige fabriksvirksomheder, snedkerværksteder, „Kirker, Theatre, Udstillings- og Forlystelseslocaler og andre Bygninger, hvor der i store Rum samles en betydelig Menneskemasse“, om Københavns brandvæsenes pligt til at rykke ud til undsætning i nabokommuner, om nabokommunernes og andre købstæders pligt til at komme Københavns brandvæsen til hjælp „ved vidt om sig gribende Ildebrande i Kjøbenhavn eller Forstæderne“. Endelig indeholder loven en udmærket bestemmelse om almindelig forsigtighed med „Ild og Lys og med

Håndtrukken håndkraftsprojte af den gængse type på de faste vagter omkring 1875. Når pumpen skulle lægges i brug blev den ved hjælp af sliks trukket bagud og ned på jorden. Foruden de 2 stykker sugeslange medførtes på køretøjet en beskeden mængde tryk-slanget, strålerør, stand-rør, håndsprøjte o. lign.



En af Københavns brandvæsens første redningsstiger foran vagten i Nikolaj tårn. Stigen, der blev anskaffet i 1871, er 4-delt og kunne i helt udskudt stand række 16 meter.

Vagtmandskabet og sprøjten på vagten i hotel „Phoenix“. Hjørnet af Dronningens Tværgade og nuværende Bredgade. Pumpen er manøvreret ud af køretøjet og anbragt på jorden. Brandmanden yderst til venstre bærer det lange standrør, der anbragtes på den underjordiske brandhane. Hertil kunne kobles 2 slanger.





Sprøjterne blev altid fulgt af en stor skare nysgerrige, og navnlig i ældre tid kunne de mange mennesker, der stimlede sammen, ofte forsinke ankomsten til brandstedet ganske betydeligt. På dette træsnit fra 1877: „Der er Ildløs“, ser man brandfolkene trække af sted med sprøjten, medens kvarterets ungdom og enkelte voksne i spændt forventning slutter op om dem.

Alt, hvad der kan fremkalde og befordre Ildebrand. Saa skal og enhver Huusfader eller Huusbond paase, at hans Børn, Tyende eller andre Personer, der hører til hans Huusstand eller som i hans Tjeneste have Forretninger i hans Huus, i saa Henseende udvise forsvarligt Forhold. Det skal endelig ogsaa paaligge Huuseiere at være opmærksomme paa og saavidt muligt at afværge eller forhindre Tilsidesættelse af foranførte Bestemmelser fra deres Leieres eller Huusbeboeres Side“. Det er gode ord, som det kan være nyttigt for enhver københavner at erindre sig af og til.

Det meget væsentlige spørgsmål om dækningen af brandvæsenets udgifter løste loven på følgende måde: „Til udgifterne ved Brandvæsenet udredes af alle Bygninger i Staden og paa dens Grund, med Undtagelse af Nyholm, være sig Statseierdomme, communale eller private Eiendomme, et aarligt Bidrag af 4 Sk. af hvert 100 Rd. af Brandforsikrings- eller Taxationsværdien“. Denne bestemmelse er siden blevet ændret, men forholdet er stadig således, at brandforsikringsselskaberne af grundejerne indkræver et beløb, der dækker ca. 75 % af Københavns brandvæsenes driftsudgifter.

Som nævnt er Brandloven af 1868 stadig det lovmæssige grundlag for Københavns brandvæsenes virksomhed. Når denne meget bredt anlagte lov med sine for visse emners vedkommende ret vidtløftige bestemmelser dog har kunnet tjene tilfredsstillende i så mange år, da har det sin væsentlige årsag i følgende forhold: I henhold til lovens bestemmelse fastsættes brandvæsenets styrke af mandskab og materiel ved et af Københavns kommunalbestyrelse vedtaget og af justitsministeriet stadfæstet regulativ, der således uden lovgivningsmagtens medvirken kan ændres, når udviklingen gør det påkrævet. Tillige indeholder loven følgende væsentlige bestemmelse: „Ligeledes skal Justitsministeriet være berettiget til at foreskrive de Forandringer i og Tillæg til de Brandpolitiet vedrørende Forskrifter, hvortil Erfaringen maatte vise Trang, hvorom da i alt Fald offentlig Bekjendtgjørelse bør udgaae“. Brandvæsenets tilsynspligt samt grundlaget for den brandpolitimæssige behandling af byggesager m. m. hviler i dag således ikke alene på brandloven, men tillige på et meget stort antal justitsministerielle bekendtgørelser og lign., der omhandler alle de siden brandlovens vedtagelse fremkomne forhold af brandmæssig betydning.

Ved brandvæsenets overgang til Københavns kommune bestod materiellet af 40 større og mindre sprøjter og 2 pramsprøjter — alle håndkraftsprøjter — 1 dampsprøjte, 30 vandvogne og 1 redningsstige samt forskelligt mindre materiel. Som den første leder af det kommunale brandvæsen ansattes i 1870 assistent ved vandvæsenet, cand. polyt. *I. C. Schönheyder*.

I de følgende år skete en del ændringer i vagternes indretning og placering, bl. a. fordi mandskabet med rette klagede over de daværende vagtlokalers snævre og lidet tiltalende forhold. Man må jo erindre, at vagtlokalet i høj grad var brandmandens andet hjem, thi vagtordningen var: Vagt i to sammen-



Den hestetrukne stationssprøjte med mandskab i gården ved vagten i Gothersgade omkring 1880. Ved udrykning måtte hestene først hentes hos en nærboende vognmand, med hvem der var lejeaftale.

hængende døgn, derefter et fridøgn og påny to sammenhængende vagtdøgn o. s. v. I oktober 1880 indrettedes således en brandstation i en beboelsesejendom i Adelgade 115 (st. A), hvor brandvæsenets ældste station den dag i dag har til huse, og i 1882 blev på hjørnet af Svendsgade og Absalonsgade indviet en fælles stationsbygning for politiet og brandvæsenet. Brandvagten i denne bygning (vagt V) bestod indtil 1929. Ligeledes opførte kommunen på Fælledvej på fælles grund bygninger for politi og brandvæsen, hvor st. F blev installeret i 1884, og hvor denne station siden har haft til huse.

I disse år skete der også en væsentlig udvidelse og forbedring af brandvæsenets eget telegrafnet — brandtelegrafnet, ligesom der efterhånden i byens gader på brandtelegrafnettet blev opstillet et stadigt stigende antal brandalarmer. Samtidig blev en del af det gamle slukningsmateriel afhændet og nyt indkøbt, således anskaffedes i 1871 en redningsstige, i 1875 en dampsprøjte, der døbttes „Heimdal“ — alle dampsprøjter blev navngivne —, og i de følgende år et antal stationssprøjter, d. v. s. hestetrukne køretøjer med plads til 6-8 mand og medførende en håndkraftsprøjte og slanger m. m.

I 1883 fik Københavns brandvæsen sin tredje dampsprøjte, til hvilken anskaffelse der knytter sig særlige omstændigheder: Brygger Jacobsen, hvis interesse for Københavns brandvæsen tidligere er blevet berørt, havde i Tyskland

indkøbt en dampsprøjte. I 1882 tilbød han Københavns magistrat at udlåne den til brandvæsenet, for at man kunne drage sammenligninger mellem dette nye køretøj og brandvæsenets to ældre dampsprøjter, der var af engelsk fabrikat. Efter en prøvetid foreslog brandinspektøren dampsprøjten leveret tilbage med en skrivelse, hvori man udtalte, at brandvæsenet havde sat megen pris på at lære den at kende. Som svar på magistratens takkeskrivelse meddelte brygger Jacobsen imidlertid generøst, at kommunen, dersom den måtte ønske det, kunne beholde sprøjten. Brygger Jacobsens dampsprøjte, der fik navnet „Baldur“, forrettede tjeneste indtil 1898.

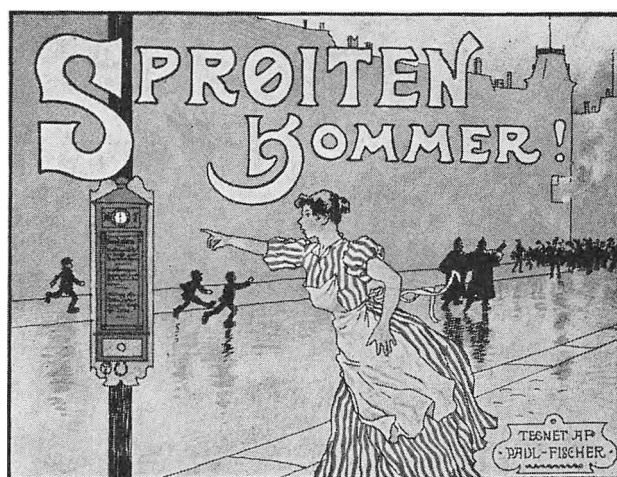
Det kommunale brandvæsen var i sine første år gentagne gange ude for hård kritik. Ved en brand juleaften 1870 i det gamle Frederiks Hospital i Bredgade var slukningen formentlig ikke forløbet særligt heldigt, således skrev et blad: „Om det laa i, at Chefen for Brandkorpset, Hr. Schönheyder, maaske ikke kom til Stede i rette Tid, eller i, at han maaske endnu ikke er sin Plads voksen, ved vi ikke; men det ved vi, at en saadan Mangel paa Kommando og en saa planløs Optræden i mange Aar ikke er set ved de større Ildebrande her i Byen.“

En voldsom brand med tab af 3 menneskeliv — hvoraf 2 brandmænd — i 1872 på Vesterbros Badevej — nu Eskildsgade — gav også anledning til megen kritik i dagbladene: „Forresten mente Folk, at Brandkorpset var mødt sent, at der var Forvirring i Kommandoen, og at der ingen Redningsstiger var. Om dette har været Tilfældet, vil forhaabentlig nærmere blive undersøgt, saa meget er imidlertid vist, at Dampsprøjten først kom til Stede kl. 2½, altsaa over 2 Timer efter at Ilden var udbrudt, og det er højst beklageligt, at det ved en Ildløs, der udbryder midt om Dagen, ikke skal lykkes at redde Beboerne paa anden Maade, end at de styrter dem ud af Vinduet.“

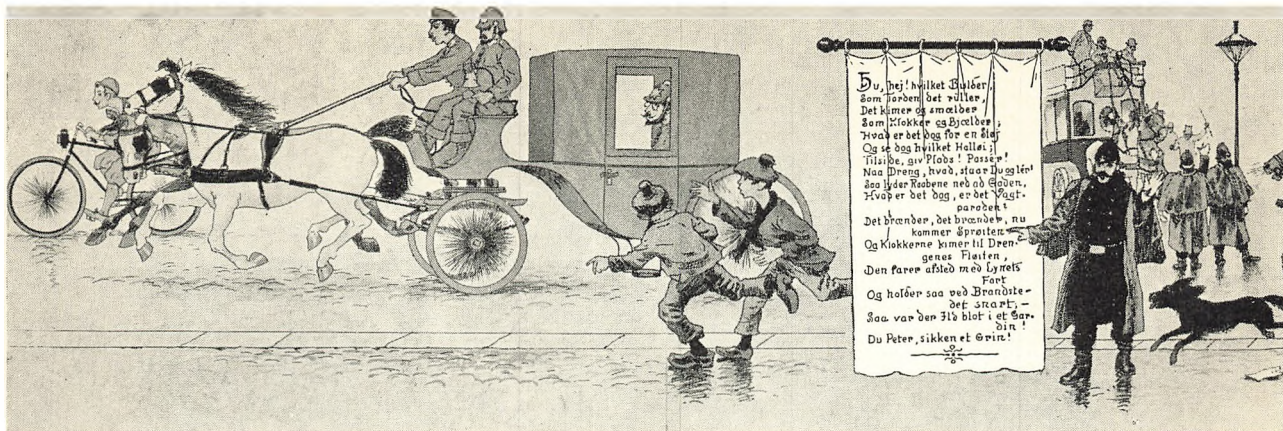
Til trods for, at der således i disse år af og til offentligt blev udtrykt kritik af slukningsarbejdet — brande har altid været godt avisstof — kan det dog fastslås, at brandvæsenet efter nyordningen i 1870 klarede sine opgaver langt bedre end tidligere. Materiellet og alarmeringsforholdene var efterhånden blevet bedre, mandskabet var blevet bedre indøvet, og — hvad der var af væsentlig betydning — vandforsyningsforholdene var i stadig udvikling med etablering af både private og offentlige brandhaner, der dog dengang — og endnu i flere årtier — alle var af den underjordiske type, som nødvendiggjorde anvendelsen af det lange „standrør“ for tilkobling af brandslangerne. Fra dette tidsrum findes der derfor også mange vidnesbyrd om hurtigt og effektivt slukningsarbejde, om brandmændenes raske og uforfærdede optræden og om hurtigt fremmøde. Sprøjternes hurtige fremmøde på brandstederne blev forøvrigt i høj grad stimuleret af den omstændighed, at der ifølge gammel skik blev udbetalt ducører til mandskaberne ved de to først mødende sprøjter. Brandmændene lagde derfor kræfterne i, når de ved håndkraft slæbte sprøjterne gennem byens gader. Kun dampsprøjterne og deres kulvogne samt enkelte af de senest



En brand i den indre bys tætbebyggede kvarterer var altid farlig og vakte stor opsigt. Dampsprøjten er blevet tilkaldt og er allerede under opfyring, så gnister og røg vælter ud af skorstenen. Ved nattetid var det et malerisk skue. Træsnit fra ca. 1880.

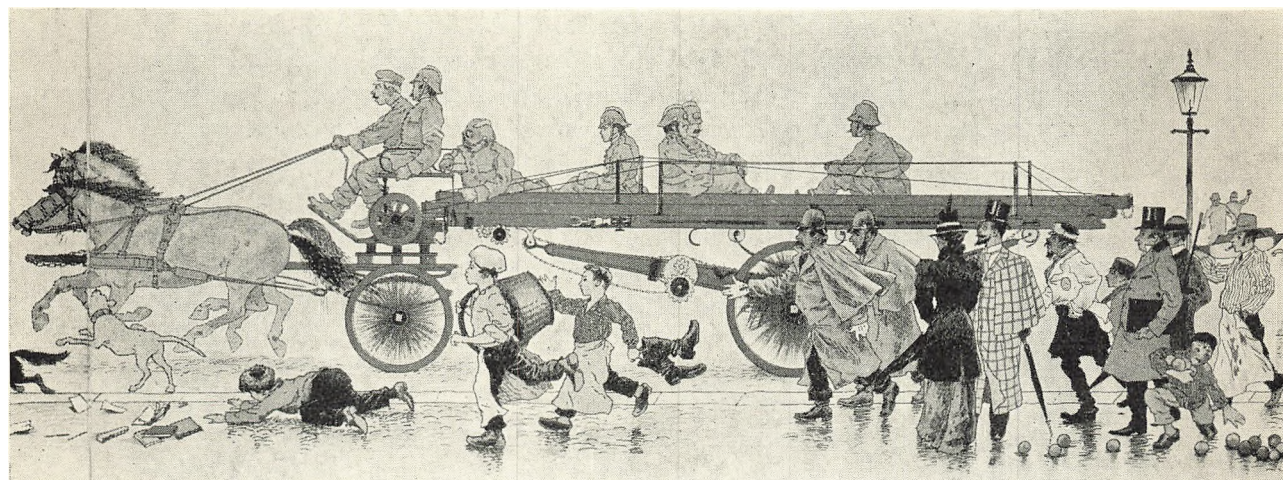


En børnebog fra vore bedsteforældres tid tegnet af Paul Fischer 1892. Kokkepigen må på gaden for at slå alarm på brandskabet, og imens strømmer folk af sted til brandstedet.



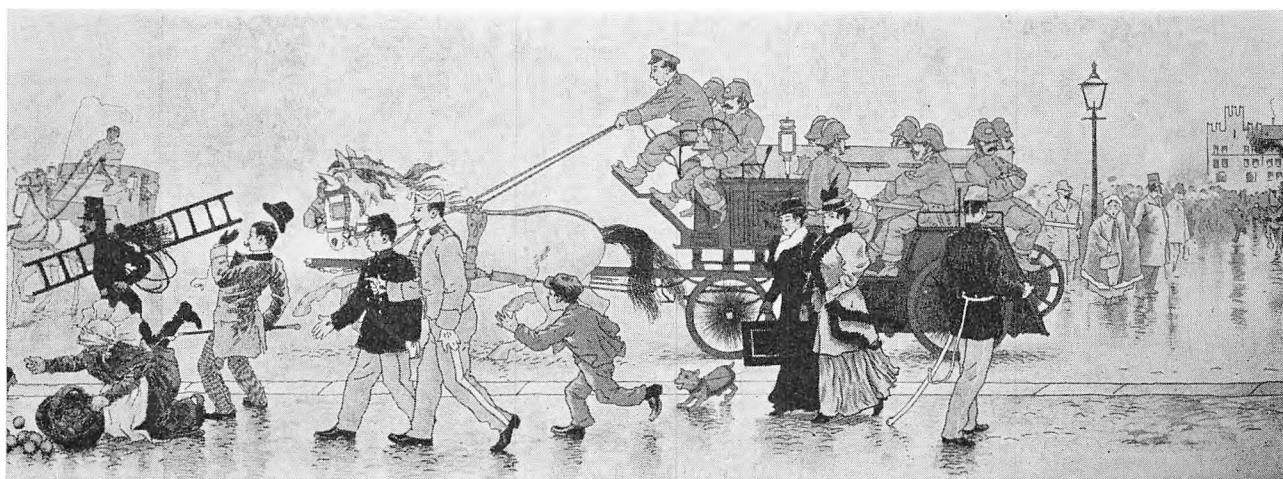
Brandassistenten på vej til brandstedet.

„Det brænder, det brænder, nu kommer sprøjten, og klokkerne kimer til drengenes fløjten.“



Redningsstigen

„Den farer af sted med lynets fart og holder så ved brandstedet snart“.



Og her kommer stationssprøjtten fra den nye hovedbrandstation bag rådhuset.

anskaffede stationssprøjter blev trukket af heste, som ved alarmeringen imidlertid først skulle hentes hos en nærboende vognmand.

I 1884 skete der inden for brandvæsenets ledelse et personskifte, der fik gennemgribende betydning for brandvæsenets senere udvikling. Brandinspektør Schönheyder tog sin afsked, og i hans sted blev den 1. maj 1884 ansat kaptajn af ingeniørkorpset, *Deodatus Fredericus Sextus Meyer*, under hvis dygtige ledelse Københavns brandvæsen efterhånden udviklede sig til et efter datidens forhold udmærket korps. Foruden hans energi og dygtighed var dog en særlig omstændighed — Kristiansborg Slots brand i oktober 1884 — stærkt medvirkende til, at han så forholdsvis hurtigt fik sine reformplaner ført ud i livet.

Efter branden i 1794 var slottet blevet genopført i årene 1800—1828 under C. F. Hansens ledelse. Det smukke, majestætiske bygningsværk var almindelig beundret som en værdig ramme om det nye folkestyre, og slottets ødelæggelse i 1884 gjorde over alt i landet et dybt indtryk. Branden udbrød om eftermiddagen den 3. oktober omkring kl. 16 og stammede fra opfyringen af nogle kakkelovne i den søndre fløj. Ved brandens første begyndelse sås kun lidt ild, og røgudviklingen var heller ikke kraftig, hvorfor man ikke anså branden for særlig farlig og mente, at man kunne slukke den med håndsprøjter. Men efterhånden som brandfolkene huggede op i gulve og i vægge for at trænge frem til ildens arnested, blev røgudviklingen stedse mere voldsom, og snart viste det sig, at ild og røg havde spredt sig vidt omkring i fløjen gennem hulrum i vægge og etageadskillelser. Inden der var forløbet en time efter brandens udbrud, havde den vagthavende brandassistent fundet det nødvendigt efterhånden at tilkalde samtlige stadens sprøjter, og da brandinspektør Meyer kort efter kom til stede, fandt han situationen så truende, at han tillige beordrede de 3 dampsprøjter tilkaldt. Snart havde branden taget et sådant omfang, at Meyer traf beslutning om at opgive den søndre fløj og koncentrere kræfterne om at hindre antændelse af slottets hovedfløj og de tilgrænsende bygninger mod syd. Det lykkedes også at hindre ildens fremtrængen gennem de 2 forbindelsesbygninger til henholdsvis ministerialbygningen og tøjhuset, men snart fik ilden imidlertid fat i hovedfløjen. Meyer søgte da at holde en front tværs gennem hovedfløjen i nærheden af kongetrappen, hvilket dog snart viste sig umuligt med de midler, man havde til rådighed, og 4 timer efter brandens udbrud stod slottets 3 fløje i brand fra kælder til kvist. Nu koncentreredes alle anstrengelser om at hindre antændelse af slotskirken og Thorvaldsens museum, der lå i vindens retning. Ved forenede anstrengelser — havnevæsenet og orlogsværftet havde nu givet møde med hver sin dampsprøjte — lykkedes det med nød og næppe at begrænse ilden til slottets 3 fløje.

Efterhånden som ilden bredte sig gennem slottets fløje, søgte rigsdagsbetjent, civile tilskuere og flere kommandoer fra hær og flåde at redde slottets malerier og skulpturer, rigsdagens bogsamling, højesterets arkivalier m. m. Meget blev reddet, men mange uerstattelige værdier gik tabt. Under dette

Fra Kristiansborgs brand 1884. For at redde slotskirken blev taget over porten, der gennem „kirkelongangen“ fører til Sct. Jørgens Gård, bortsprængt. Sprængladningen var dog større end nødvendigt, idet bygningskonstruktionerne ikke var så solide, som man havde ventet.



redningsarbejde mistede 2 soldater livet, og flere kom alvorligt til skade. Af brandvæsenets folk kom 4 mand lettere til skade. Som led i bestræbelserne for at hindre ildens fremtrængning til slotskirken, fik Meyer iværksat, at sprængningseksperter fra ingeniørregimentet bortsprængte tagkonstruktionen over porten i forbindelsesbygningen mellem slottets hovedfløj og slotskirken.

Da branden var på sit højdepunkt, kunne det store bål ses vidt omkring og samlede selvsagt en mægtig tilskuerskare. Kl. 21 modtog Meyer følgende telegram: „Malmö Stad tilbyder at sende i nat en stor dampsprøjte og nogle håndsprøjter med tilbehør og mandskab om ønskes.“ Dampsprøjten ankom til havnen ved 3-tiden, men kom ikke i brug.

Kongen, der modtog budskabet om branden under taflet på Fredensborg, kom sammen med kronprinsen og prins Valdemar til stede ved 20-tiden.

Hen på morgenen var ilden i det væsentlige dæmpet, men i endnu en uge brændte det i slottets ruiner.



Adelgades brandstation. Oprettet 1880 i Adelgade 115. På 1. sal er indrettet telegrafstue og sove- og opholdstuer for mandskabet. På 2. sal er bolig for stationschefen. I baghuset var indrettet hestestald. Pladsforholdene i remisen er så snævre, at forspændingen måtte foretages på gaden. Til trods herfor havde st. A ry for at være en „hurtig“ station.



Fælledvejens brandstation. Stationen, der blev oprettet i 1884, er opført i forbindelse med politistationen, der ses i baggrunden ud mod Fælledvej.

Efter branden gengav samtlige københavnske dagblade kongens takkeskrivelse:

„Under den Sorg, som i Gaar har ramt Os, Vor Hovedstad og hele Landet, idet det stolte Kristiansborg Slot i Løbet af faa Timer blev et Rov for Flammerne, føle Vi Trang til at udtale Vor oprigtige og hjertelige Tak for de Beviser paa Mod og Uforsagthed, utrættelige Ihærdighed og opofrende Beredvillighed til at yde Hjælp — som Vi selv personlig havde Lejlighed til at overbevise Os om — i fuldt Maal aflagdes ikke blot af Kjøbenhavns Brandkorps og af Hærens og Flaadens forskellige Afdelinger, Officerer, Underofficerer og Menige, men ogsaa af den studerende Ungdom saa vel som af Borgere af alle Samfundsklasser. Det er disse forenede Bestræbelser, det skyldes, at de nationale Skatte, som Slottet husede, i det væsentligste ere blevne frelste fra Undergang.

Givet paa Amalienborg den 4. Oktober 1884.

Christian R.“

Branden affødte selvfølgelig en livlig pressedebat om bl. a. brandvæsenets arbejde. Gennemgående høstede såvel ledelsen som brandmandskabet megen anerkendelse for deres indsats, men alle var dog enige om, at brandvæsenet snarest måtte gennemgå en gennemgribende modernisering. Atter var det brygger I. C. Jacobsen, der på afgørende måde bidrog til en forbedring af brandvæsenets forhold, idet nogle artikler han skrev i „Dagbladet“ under titlen: „Hvad kunne vi lære af Kristiansborg Slots Brand?“ gav anledning til en bevæget debat i borgerrepræsentationen om brandvæsenets forhold. I et møde i januar 1885 vedtog repræsentationen følgende resolution: „Forsamlingen opfordrer Magistraten til at fremkomme med Forslag til de yderligere Foranstaltninger vedrørende Brandvæsenet og dets Organisation, som maa anses nødvendige.“ Hermed var vejen banet for gennemførelsen af brandinspektør Meyers moderniseringsplaner.

Meyer havde allerede inden slotsbranden sine planer fuldt færdige og kunne derfor midt i oktober 1884 tilsende magistraten et detaljeret forslag til brandvæsenets omorganisation. I korthed gik dette forslag ud på følgende: Anskaffelse af flere dampspøjtter, almindelig forbedring af materiellet, en forøgelse af mandskabsstyrken med ca. 50 %, faste heste til dampspøjtter og stationsspøjtter, forskellige udvidelser og ombygninger af brandstationerne og vagterne, nedlæggelse af reservekorpset, der i den tid, det havde eksisteret, kun havde været indkaldt en enkelt gang, nemlig ved slotsbranden, og først og sidst en stor hovedbrandstation med rigelig depotplads og boliger for det overordnede personale. Der skulle imidlertid hengå en del år, inden dette forslag blev realitetsdrøftet, men umiddelbart gav det anledning til, at brygger Jacobsen tilbød at afholde udgifterne til en større studierejse for Meyer. Dette tilbud mente



Hovedbrandstationen.



Hovedbrandstations gård.



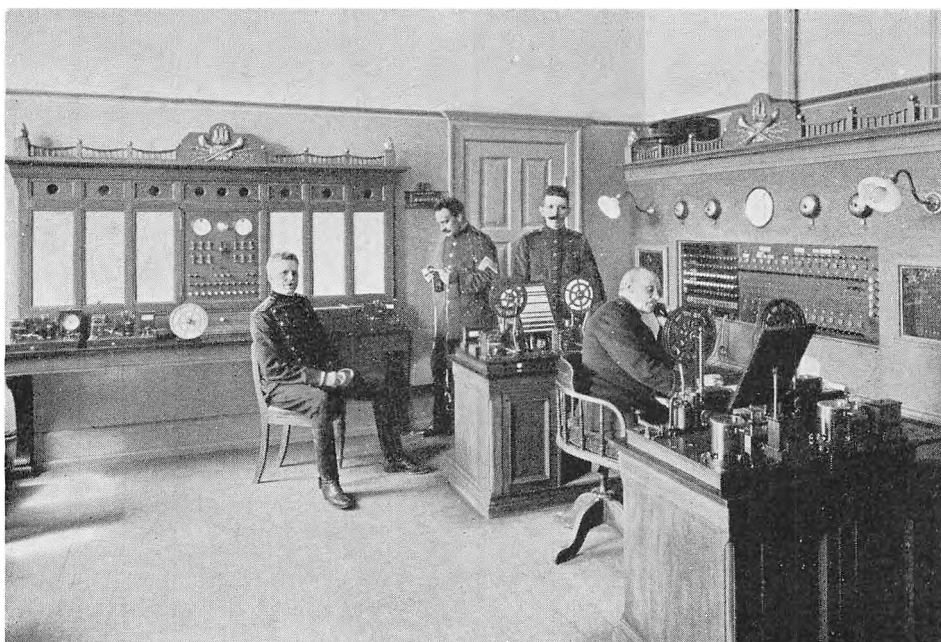
Øvelse i hovedbrandstationens gård. I stueetagen findes remiser, stalde og vagtlokaler, på 1. sal ligeledes vagtlokaler og tillige brandvæsenets kontorer, medens øverste etage er indrettet til lejligheder for sprøjtemestre, depotmestre og sprøjteførere m. fl. Tårnet, hvis indvendige hulrum benyttedes til tørring af slanger, er senere på forsiden blevet monteret med et egentligt øvelsestårn opført af træværk. Efterhånden er alle lejligheder med undtagelse af stationschefens blevet inddraget til vagtlokaler, kontorer, undervisningslokaler m. m.

Modstående side:

Den nye hovedbrandstation, der blev taget i brug 1892. Billedet, der ikke er fra en begravelse, men viser en demonstration for borgerrepræsentationen af en „begravelsesmaskine“, er taget fra det sløjfede voldareal, hvor Københavns rådhus senere blev opført.

3 dampsprøjter samt en dampsprøjte-tender kørt op i hovedbrandstationens gård foran bagbygningen, hvor der i stueetagen var remiser og stalde for dampsprøjter m. m. og i den øverste etage slangedepot og -værksted samt gymnastiksal. Tagetagen var indrettet som foderloft.

Der hørte megen øvelse og kyndighed til at køre brandvæsenets heste. De var altid ivrige og kunne derfor være vanskelige at holde, hvorfor der bl. a. var fastsyet stropper på kørelinerne til kuskens hænder, ligesom kusken med en svær livrem var spændt fast til kuskensædet. Var der kun kort vej til brandstedet, fik hestene lov at springe i galop hele vejen. Var vejen længere, blev de til at begynde med holdt i skarpt trav, og kusken gav dem først luft — som det hed — når han skønnede, at de kunne klare resten af vejen i galop. I løbet af tyverne svandt antallet af hestene stærkt ind som følge af brandvæsenets automobilisering. I 1930 solgtes de sidste, og dermed var en malerisk epoke afsluttet ved Københavns brandvæsen.

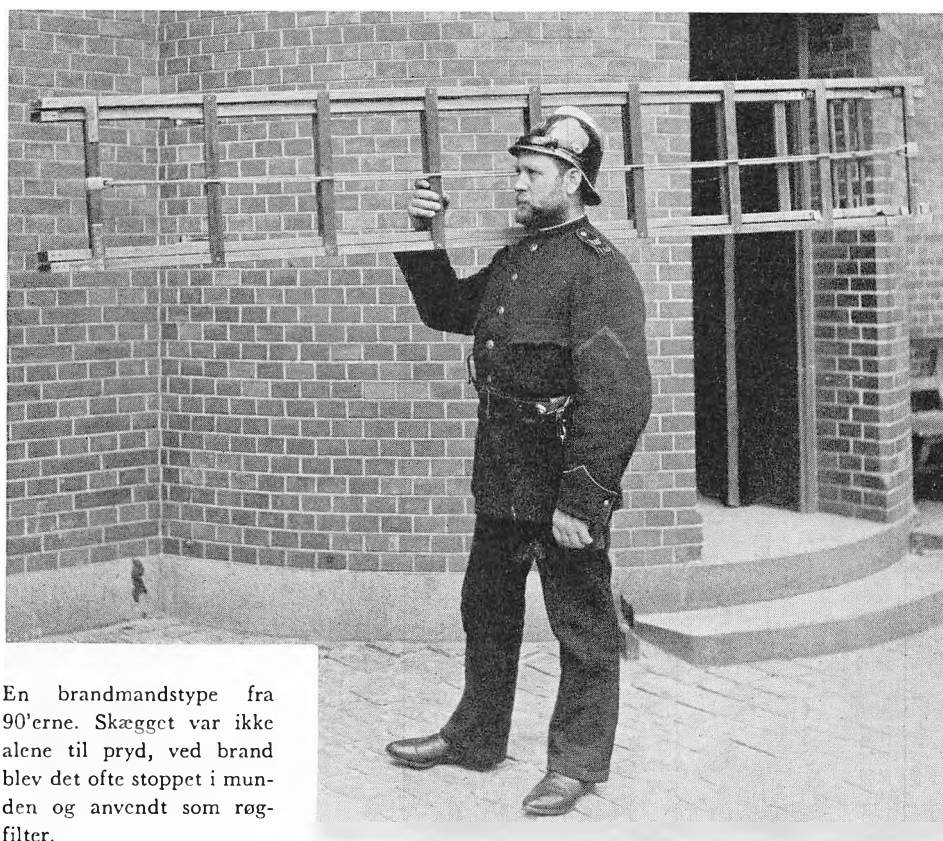


Vagtcentralen på den nye hovedbrandstation. Vagtcentralen er brandvæsenets hjerne, hertil indgår alle alarmeringer, og herfra dirigeres udsendelsen af alle slukningskøretøjer. Videre-sendelsen af brandstedets adresse til de øvrige brandstationer sker pr. morse, idet samtlige brandstationers telegrafstuer er forbundet med en telegrafflinie.



En af vagtmandskabets so-vestuer på den nye hoved-brandstation. Brandmanden må om natten lægge frakke og fodtøj, men uanset dette kunne de hestetrukne køre-tojer rulle afsted fra station-nen på mindre end et mi-nut efter alarmeringen.

Stationssprøjte med mandskab udfør brandstationen i Langebrogade omkring 1895. Sprøjteføreren, der sidder ved kuskens venstre side, betjente klokken, der skulle skaffe sprøjten fri passage. Da denne klokkeklemten efterhånden ofte blev forvekslet med sporvognenes signalklokke, indførtes omkring 1905 det to-tonige horn på brandvæsenets køretøjer.



En brandmandstype fra 90'erne. Skægget var ikke alene til pryd, ved brand blev det ofte stoppet i munden og anvendt som røgfilter.

magistraten imidlertid ikke at kunne modtage og bevilgede efterhånden Meyer midler til flere studierejser til tyske storbyer, senere til England og i 1889 til Berlin og Paris.

Endelig i 1890 vedtoges brandinspektør Meyers forslag, der dog igennem årene var blevet omarbejdet adskillige gange. I det væsentlige betød nyordningen opfyldelsen af samtlige Meyers krav, dog blev reservekorpset ikke ophævet, hvilket først skete i 1896. Efter nyordningen skulle brandvæsenet råde over følgende stationer og vagter: En hovedstation, hvortil blev udpeget hovedstationens nuværende beliggenhed, Adelgades brandstation, st. A, Fælledvejens brandstation, st. F, vagten i Absalonsgade, vagt V, stationen i Langebrogade, st. C, og vagten på Østerbrogade (ved Olufsvøj), vagt Ø, mens de øvrige vagter blev nedlagt.

Den 30. april 1892 blev en mærkedag i brandvæsenets historie, idet den nybyggede hovedbrandstation da toges i brug. Efter datidens forhold var den særdeles rummelig og afgav velindrettede forhold for administration, mandskab, materiel og heste. Vagtcentralen fik gode lokaler, og hovedbygningen indeholdt boliger for brandinspektør, vicebrandinspektør, stationschef og 10 sprøjtemestre, depotmestre, sprøjteførere m. fl.

Brandvæsenets større materiel bestod nu efterhånden af 4 dampsprøjter, 10 stationsprøjter, 5 redningsstiger og 2 personvogne; de hertil nødvendige heste, ialt 34, var nu opstaldet på stationerne.

Efter nyordningen gik Københavns brandvæsen under sin dygtige og myndige ledelse ind i en rolig periode, hvor det ved mange lejligheder viste sig, at byen nu rådede over et dygtigt og slagkraftigt brandkorps.

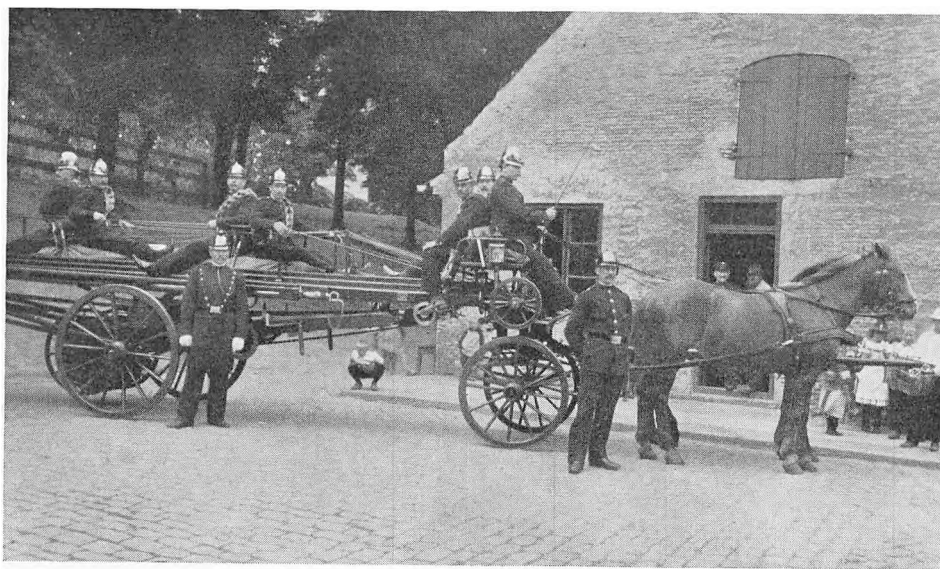
Københavns brandvæsen fik forøvrigt i denne periode sit arbejdsfelt udvidet, idet der i 1893 mellem magistraten og indenrigsministeriet blev truffet aftale om, at Københavns brandvæsen skulle assistere ved slukning af brand i de kongelige slotte Fredensborg og Frederiksborg, en aftale, der senere blev udvidet til også at omfatte Sorgenfri slot, Eremitagen og Kronborg slot. I den anledning holdt der altid parat på Københavns godsbanegård en mindre, særligt sammensat togstamme til transport af en dampsprøjte med tilhørende tender, en redningsstige samt mandskab og heste. Indtil brandvæsenets automobilisering gennemførtes sidst i tyverne, blev der herefter en gang om ugen holdt „indladningsøvelse“ med dette materiel. I årcenes løb har et sådant slukningstog mangfoldige gange været afsendt ad skinnevejen, ikke alene til slottene, hvor der dog heldigvis ikke er forekommet større brande, men også til sjællandske provinsbyer, når større brande har oversteget de lokale slukningskræfter. En sådan udrykning var det forøvrigt, der den 1. november 1919, på vej til en storbrand i Køge, blev den indirekte årsag til Vigerslev-ulykken.

I 1894 blev Københavns frihavn åbnet for trafik, der i løbet af få år fik et stort omfang. Som følge heraf husede frihavnens mange lagerbygninger snart varer til millionbeløb. Kraftigt støttet af Frihavsselskabet, assurandør-

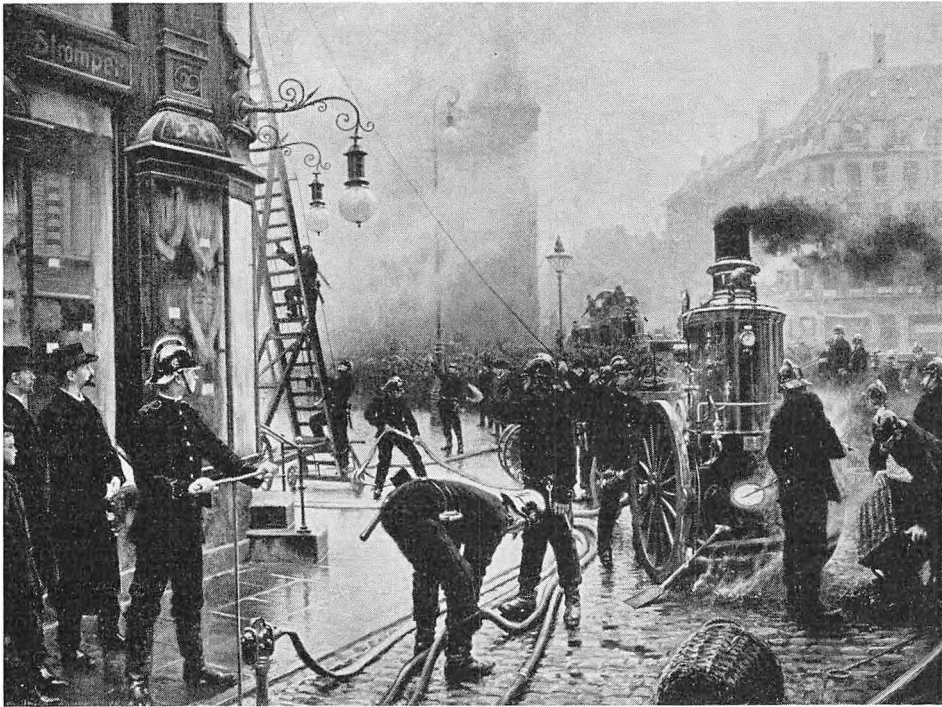
kredse m. fl. foreslog Meyer derfor opført en moderne station i havnens nærhed med bl. a. den særlige opgave at beskytte frihavnens store værdier. Hans forslag fandt hurtig vedtagelse, og i oktober 1901 indviedes den nyopførte brandstation i Østbanegade (st. Ø), og samtidig blev vagten på Østerbrogade nedlagt.

I de første år efter århundredskiftet skete indlemmelsen af Brønshøj, Valby og Sundbyerne, hvorved Københavns kommunes areal blev tredoblet og indbyggerantallet væsentligt forøget. Indlemmelsen nødvendiggjorde opførelsen af nye brandstationer, og i april 1904 blev til dækning af Christianshavn og Sundbyerne en nyopført station på Kløvermarksvej taget i brug (st. C), idet man samtidig nedlagde den gamle brandstation i Langebrogade, mens brandvæsenet dog beholdt dispositionsretten over den gamle stationsbygning. I august 1905 blev til dækning af Valby-kvarteret indviet en vagt i Skolegade, der forøvrigt blev indrettet i en af Frederik den IV's gamle ryttergodsskoler. Vagten fik betegnelsen vagt S.

Den sidste af de af indlemmelsen nødvendiggjorte brandstationer blev taget i brug den 1. juli 1907. Stationen, der skulle dække det yderste Nørrebro og Brønshøj, fik til huse i de nyopførte stationsbygninger på Frederikssundsvej ved den gamle stråtækte Tomsgården og blev efter denne gård benævnt station T. Til denne nye station henflyttedes en del år senere brandtelegrafens kontorer



Redningsstige med mandskab udfor brandstationen i Langebrogade omkring 1902. Når stigen skulle rejses, blev den koblet fra forvognen, hvorefter den blev bragt i stilling og rejst ved håndkraft. Omkring 1906 indførtes stiger, der kunne udskydes med en lille kulsyremotor.



„Brand på Kultorget“ efter maleri af Paul Fischer. Et typisk og teknisk korrekt gengivet situationsbillede fra en større brand omkring århundredeskiftet. Dampsprøjtens fyr blev antændt ved alarmeringen, og 10-12 minutter senere var dampen på arbejdstryk. Brandmanden til venstre er „Vandmanden“, der betjener brandhanen.

og værksteder, der hidtil havde haft til huse på Fælledvejens brandstation. Samme dag station T blev taget i brug, skete der en af brandmandskabet længe ansøgt ændring af den gældende vagtordning, idet man da gik over til „hverandendagsvagt“, d. v. s. vagt i et døgn, fri det næste, vagt igen det tredje døgn o. s. v. Denne nye ordning, der jo gav brandmændene langt mere frihed end tidligere, betød en væsentlig udgift for kommunen, idet den nødvendiggjorde ansættelse af 60 nye brandmænd.

Som tidligere nævnt fastsattes Københavns brandvæsens styrke af mandskab og materiel til enhver tid ved et af kommunalbestyrelsen vedtaget og af justitsministeriet stadfæstet regulativ. Efter oprettelsen af de nye stationer var en ændring af det bestående regulativ blevet højt påkrævet, hvorfor der i 1908 blev udfærdiget et nyt. Herefter rådede brandvæsenet over hovedbrandstationen (H) og over de 5 større stationer (A, C, F, T og Ø) samt over de to vagter (S og V). Stillingsbetegnelserne for officererne, der siden 1898 for den øverste ledelses vedkommende havde været henholdsvis branddirektør og vicebranddirektør, blev ved det nye regulativ ændret, idet betegnelserne „brand-

chef“ og vicebrandchef“ nu blev indført, ligesom de 5 fastansatte brandfuldmægtige nu skulle benævnes „brandinspektører“ og de 2 reservefuldmægtige „reservebrandinspektører“. Styrken bestod iøvrigt af: 1 læge, 1 dyrlæge, 1 regnskabsfører og bogholder, 2 sprøjtemestre, 10 maskinassistenter, 38 sprøjteførere, 1 staldmester, 6 telegrafarbejdere, 193 brandmænd, 4 hornblæsere og 60 kuske og desuden som lejet mandskab til vagten i Valby 8 brandmænd og 2 kuske. Sprøjtemestrenes tjeneste bestod i at føre tilsyn med sprøjte- og slangemateriellet og staldmesterens i at føre det daglige tilsyn med brandvæsenets 54 heste. Maskinassistentene betjente de 5 dampsprøjter. Hornblæserne var ordonnanser for den vagthavende brandinspektør og endvidere for den vagthavende brandchef eller vicebrandchef, når denne gav møde ved en større brand. Stillingsbetegnelsen „hornblæser“ havde dog sin berettigelse, thi disse brandfolk var i ældre tider udrustet med horn, hvorpå de skulle blæse signaler for: „Slangen ud“, „Luk op for vandet“, „Stigen skal rejses“, „Dampsprøjten i brug“ o. s. v. Skønt denne form for ordregivning aldrig har haft praktisk betydning, bibeholdtes stillingsbetegnelsen helt indtil 1932. De 5 dampsprøjter var placeret på stationerne H, C, F, T og Ø. Til hver dampsprøjte hørte en tender, som foruden brændsel medførte en større mængde slanger, og hvorpå en del af dampsprøjtes betjeningsmandskab blev transporteret. På hver station og vagt var der desuden placeret en redningsstige og en stationssprøjte, idet vagt V dog kun havde en stationssprøjte.

Årene efter århundredskiftet var på mange måder en grotid for Københavns brandvæsen. Ikke alene blev der oprettet nye brandstationer, men også for materiellets vedkommende skete der betydelige forbedringer og nyanskaffelser, ligesom brandtelegrafene efterhånden blev udbygget og moderniseret. I 1906 blev der således anskaffet 2 nye redningsstiger, der i flere henseender betød et brud med hidtil anvendte konstruktioner, bl. a. var de forsynet med en lille kulsyremotor, hvormed stigenes udskydning kunne foretages. Disse „kulsyrestiger“, der kunne række 20,5 m i helt udskudt stand, blev meget populære på grund af deres store manøvreduktighed.

Til brug for den vagthavende brandofficer blev der i 1907 indkøbt et personautomobil med den motivering, at vejlængderne fra hovedbrandstationen til de indlemmede distrikter var for store til, at de med heste kunne tilbagelægges i rimelig tid. Automobillet var en lille 4-personers åben vogn af fransk fabrikat, der var „i stand til at præstere en hastighed af 40 km pr. time på jævn vej, hvad der må anses for passende for brandvæsenet til dets specielle brug af vognen“. Denne anskaffelse var den første spæde begyndelse til den almindelige motorisering af Københavns brandvæsen. Der skulle imidlertid hengå omtrent 25 år, inden motoriseringen blev tilendebragt. Køretøjet viste sig hurtigt for letbygget og var derfor ofte under reparation på brandvæsenets værksted, hvor det voldte personalet mange kvaler. Det blev forøvrigt snart en yndet sport for droskechaufførerne med deres kraftigere vogne at overhale



Remisen på Frederikssundsvejens brandstation. Stationens opførelse i 1907 var nødvendiggjort af indlemmelsen af Brønshøjdistriktet. Den smukke remise blev nogle år senere på grund af pladsmangel overdækket, og i det herved indvundne loftsrums blev der indrettet værksteder for brandtelegrafene, der indtil da havde haft til huse på Fælledvejens brandstation.

Fra stalden på Frederikssundsvejens brandstation. Brandvæsenets heste var ikke fuldblods eller særlig raccerne, men stærke, middelsvære brugsheste. Hestene, der selvfølgelig var brandfolkernes kæledægger, blev plejet og passet på det bedste. Når de lå til udrykning, havde de altid hoved- og seletøj på. Nye heste indlevede sig hurtigt i de særlige forhold på en brandstation. Lå de ned, når alarmklokken lød, rejste de sig straks og lod sig villigt føre ud til køretøjerne.



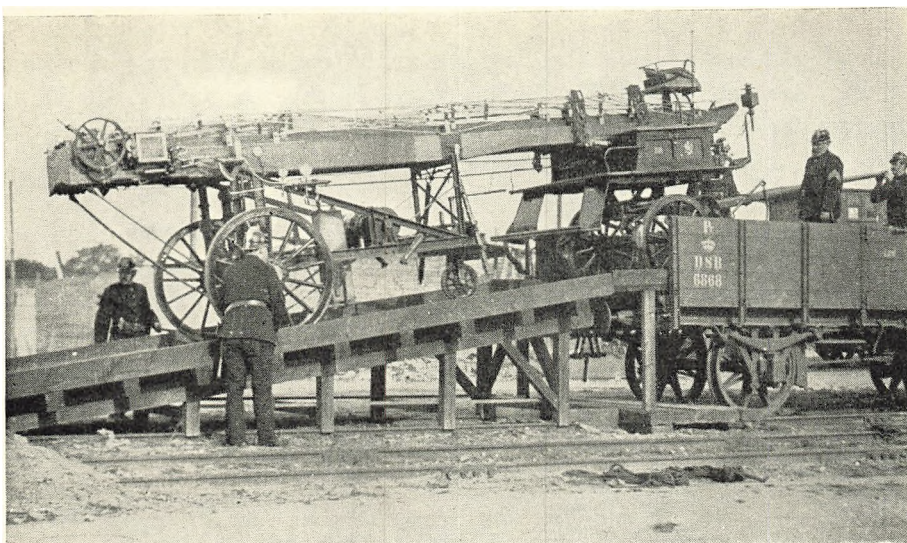


Brandstationen i Østbanegade blev taget i brug i 1901. Først i 1940 fik stationspladsen sit nuværende omfang. En af stationens hovedopgaver er at yde slukningsmæssig dækning af Frihavens lagre og virksomheder.

den lille røde vogn undervejs til ildløs. Først i 1913 blev dette køretøj udskiftet med et mere egnet automobil.

En gennemgribende modernisering af brandtelegrafen fandt sted i disse år. Ved telegrafforbindelsen mellem brandstationerne havde man i henved 50 år benyttet magnetinduktionsapparater. Disse blev i 1907 afløst af de meget driftssikre morseapparater, hvad der bl. a. bevirkede, at enhver københavnerbrandmand siden da er blevet indøvet i morsetelegrafering. Ligeledes påbegyndtes i disse år en afgørende sikkerhedsmæssig forbedring af installationerne for de ca. 200 brandalarmer, der var anbragt rundt om i byen på gader og i større virksomheder.

Ambulancekørslen begyndte nu at gøre sig stærkt gældende. Allerede i 1898 havde Københavns brandvæsen overtaget kørslen med to vogne, der tilhørte „Foreningen af Lægevagtstationer“. I de første år indskrænkede udryknin-



Når Kobenhavns brandvæsen skulle assistere ved brand i provinsen, sendtes et slukningstog bestående af en stige, en dampprojte og en tender af sted pr. bane. På godsbanegården holdt derfor altid oprangeret et „brandtog“, der bestod af 3 åbne godsvogne, en personvogn og en kreaturvogn.



„Indladningsøvelse“ blev i sommerhalvåret afholdt en gang om ugen. Alt var så vel tilrettelagt, at der kun forløb ca. 15 minutter fra alarm på hovedbrandstationen og til toget var køreklart. Fra 1930 ophørte disse øvelser, hvorefter slukningskøretøjerne benytter landevejen.

gernes antal sig til mellem 3 og 400 om året. Benyttelsen af ambulancerne steg imidlertid hurtigt og nødvendiggjorde anskaffelse af flere vogne. Omkring 1909 blev der således med 6 ambulancevogne foretaget henimod 2000 udrykninger om året. Da antallet af ildløsudrykninger i disse år beløb sig til 6-700 årligt, var ambulancetjenesten således efterhånden blevet en væsentlig del af brandvæsenets arbejdsområde.

Den 1. november 1909 fratrådte brandchef Meyer på grund af alder efter at have ledet Københavns brandvæsen med megen dygtighed gennem mere end 25 år. Obersten tog afsked med sit korps ved en parade i hovedbrandstationens gård. I en samtidig beretning hedder det: „Når der ved den lille højtidelighed, der fandt sted, da oberst Meyer den 1. november trådte tilbage, blev udtalt en tak fra det korps, han forlod, for alt hvad der var opnået indtil da, var det et sandt udtryk for den hengivenhedsfølelse, der de 25 år igennem havde knyttet chef og korps til hinanden“.

Umiddelbart efter sin afgang blev han hædret ved en officiel festmiddag, hvor brandfolkene hyldede den gamle afholdte chef med et fakkeltog.

En epoke i Københavns brandvæsens historie var hermed afsluttet.

Den tidligere vicebrandchef *E. Lüsberg* udnævntes herefter til brandchef og brandinspektør *C. Mülertz* til vicebrandchef.

Det mest aktuelle spørgsmål, den nye brandchef måtte beskæftige sig med, var brandvæsenets videre overgang til automobildrift. Emnet havde været under debat inden for alle store europæiske brandvæsener siden århundredskiftet. I de første år formulerede man spørgsmålet således: Tør man forlade de populære og aldrig svigtende heste til fordel for det hurtige, men lidet driftssikre automobil? Netop for et brandvæsen er sikkerheden jo afgørende! Bestemte man sig så endelig for automobildrift, meldte der sig et nyt spørgsmål: Bør man så ikke hellere indføre det tunge og upraktiske, men dog ret pålidelige elektromobil i stedet for benzinautomobiler, der jo den gang tilmed forekom overordentlig brandfarligt?

Efterhånden blev man dog inden for fagkredse klar over, at fremtiden tilhørte benzinautomobiler, og i årene 1908—10 gik således for eksempel Paris brandvæsen helt over til benzindrif. Skønt man jo her ved Københavns brandvæsen på dette tidspunkt ikke havde altfor gode erfaringer i så henseende, gik man dog — ikke mindst på grund af det dengang stærkt toneangivende Pariserbrandvæsens holdning — ind for benzindrif og indstillede til magistraten, at der blev bevilget de fornødne midler til indkøb af en automobilsprøjte. Bevillingen forelå i 1911, og køretøjet blev leveret i 1912. Det nye køretøj var af det engelske fabrikat Dennis, og med sin store centrifugalpumpe kunne det præstere 2000 liter vand i minuttet og var således fuldt så ydedygtigt som en damp-sprøjte. Den nye motorsprøjte, der blev stationeret på hovedbrandstationen, blev i de følgende år kaldt til enhver større ildebrand. „Engelskmanden“, som brandmændene snart døbte den, indfrieede fuldt ud de stillede forventninger, og robust



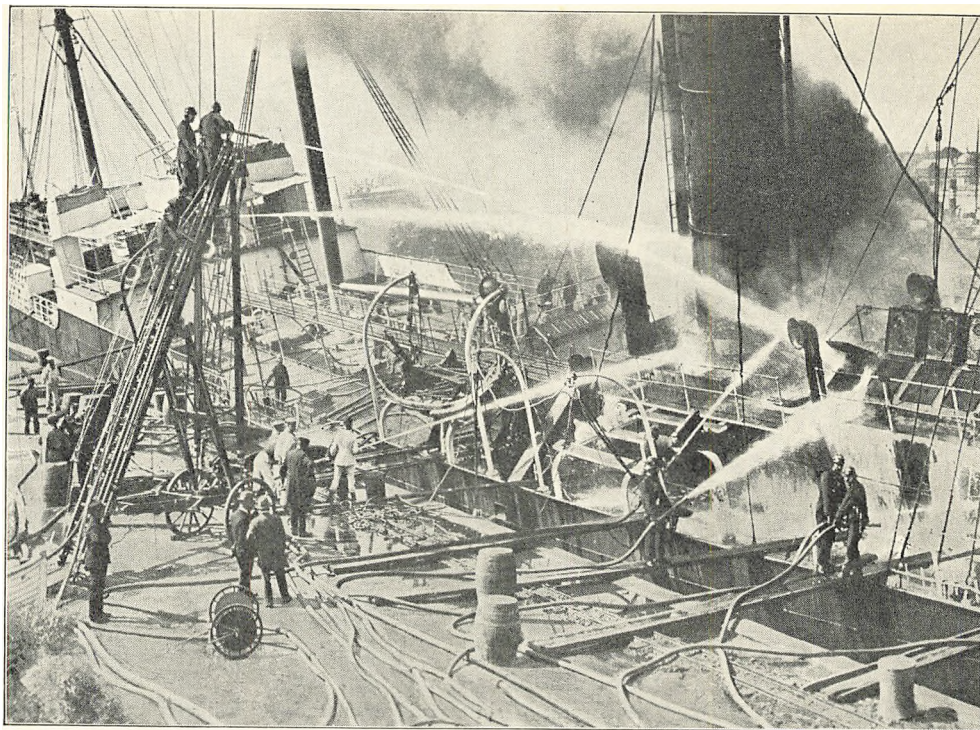
„Den sidste parade“ den 1. november 1909. Ved en meget højtidelig og stemningsfuld parade i hovedbrandstationens gård overgav den afholdte brandchef Meyer — obersten, som han altid kaldtes — kommandoen over korpset til sin efterfølger, brandchef Liisberg.

konstrueret og driftssikker, som den var, gjorde den udmærket fyldest i forreste linie indtil 1934.

Efter det heldige udfald af denne nyanskaffelse var ingen i tvivl om, at alle brandvæsenets køretøjer snarest burde udskiftes med automobiler. Verdenskrigen stillede sig dog hindrende i vejen for flere indkøb, og først efter dens afslutning kunne sagen genoptages, og i 1919 blev der da afgivet ordre på levering af 19 motorkøretøjer: 7 motorsprøjter, 7 tendere, 2 redningsstiger og 3 lastvogne, hvilken anskaffelse findes omtalt nærmere andetsteds.

Den af verdenskrigen forårsagede gradvise indskrænkning af udenlandske forsyninger berørte iøvrigt i høj grad brandvæsenet. Mod krigens slutning var således beholdningen af slangemateriel, der nødvendigvis måtte købes i udlandet, blevet foruroligende lille. Det måtte alene af den grund betragtes som overordentlig heldigt, at der ikke i krigens sidste år forekom særlig store brande, idet disse altid afstedkommer tab af slanger.

I takt med indbyggerantallets vækst — fra 350.000 ved århundredskiftet til 560.000 i 1920 — og den stigende industrialisering øgedes også antallet af brande. Omkring år 1900 var det årlige antal alarmeringer til brand således ca. 550, og 20 år senere er tallet steget til ca. 950. Antallet af „større“ brande —

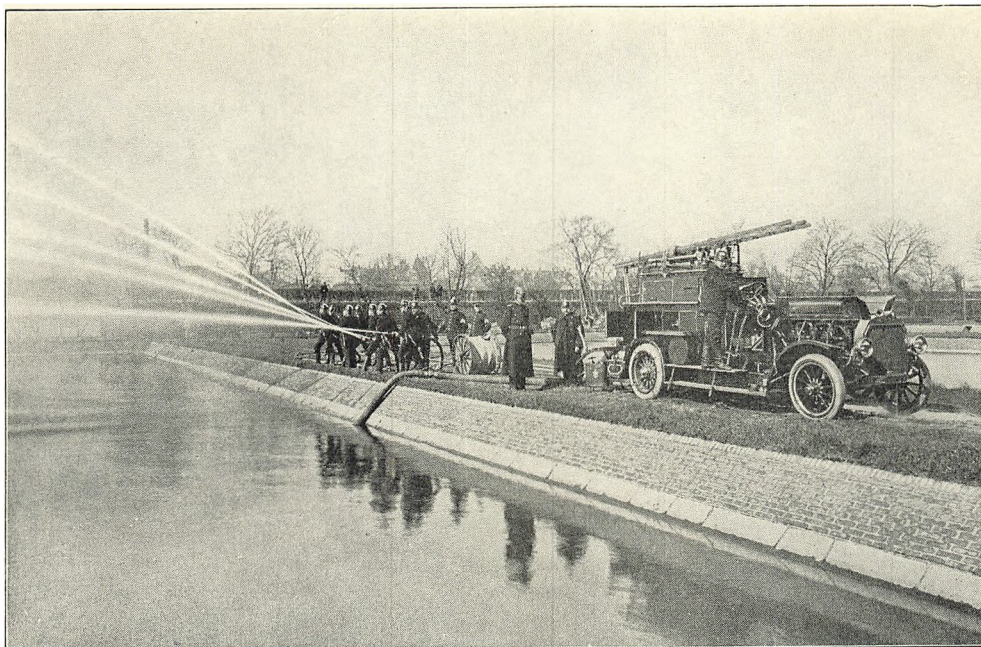


Petroleumstankdamperens „Standard“s brand den 19. juli 1910. Da man dengang ikke havde skum til rådighed, måtte man forsøge at slukke den brændende petroleumslast med vand. Fra 6 dampspøjter og havnevæsenets 2 sprøjtebåde blev skibet gennem 23 strålerør efterhånden fyldt med vand, så det under stærk slagside begyndte at synke, hvorved ilden blev kvælt.

en „stor“ brand kræver efter brandvæsenets terminologi en indsats af 2 eller flere strålerør — viser en tilsvarende stigning, nemlig fra ca. 20 årligt til ca. 50 årligt.

Til en række af disse større brande knytter der sig særlige omstændigheder. I sommeren 1899 indtraf der således 2 brande med tab af menneskeliv. Den 23. maj skete der en krudtekspllosion i Hærens laboratorium på Refshalevej. 10 arbejdere blev alvorligt kvæstede, og 8 af dem afgik senere ved døden. Den opståede brand blev hurtigt slukket. Den 12. juli opstod der brand i ejendommen Nordvestvej 26 (nuværende Rantzausgade). Branden greb om sig med stor hast og bragte 29 mennesker i overhængende livsfare. De 25 blev bragt i sikkerhed, men 4 mennesker omkom.

Den 19. juli 1910 udbrød der brand i et tankskib, der lå ved petroleumshavnen på Refshalcøen. Ilden opstod under losningen af 4000 tons petroleum. Ved brandvæsenets ankomst var skibet i heftig brand midtskibs, og med korte mellemrum forekom voldsomme eksplosioner, der kunne befrygtes at forårsage antændelse af hele petroleumslasten. Man opgav at forhale skibet, da man ikke turde risikere dets kæntring i havneløbet. Da man i disse tider blot kendte skum



I 1912 fik København brandvæsen sin første motorsprøjte. Den var af det engelske fabrikat „Dennis“ og blev altid benævnt „Engelskmanden“. Her ses den ved en pumpøvelse på vandvæsenets filterplads ved Sct. Jørgens sø. Sprøjten, der i alle henseender var velkonstrueret og solid, gjorde udmærket tjeneste indtil 1934.

af navn, lod slukning sig kun gennemføre ved at „drukne“ skibet. Fra brandvæsenets 5 dampsprøjter og fra 2 af havnevæsenets sprøjtebåde og senere også fra Orlogsværftets dampsprøjte blev skibet overdænget med vand, til det omsider begyndte at synke og med stærk slagside lagde sig på bunden.

Natten mellem den 3. og 4. februar 1912 blev brandvæsenet alarmeret til „Helsingørgades Sukkerhus“, der var betegnelsen for et stort kompleks af gamle og meget brandfarlige pakhuse og fabriksbygninger i karreen, der var begrænset af Helsingørgade, Adelgade, Dronningens Tværgade og Borgergade. Det var bidende koldt — 20° frost og stærk blæst. Som altid ved alarmering til særligt brandfarlige virksomheder mødte brandvæsenet med „stor udrykning“, hvilket i dette tilfælde var 2 dampsprøjter, 3 tenderc, 3 stationsprøjter og 3 redningsstiger under ledelse af den vagthavende brandinspektør og den vagthavende chef.

Ved brandvæsenets ankomst var den største af fabriksbygningerne et mægtigt ildhav. I sidste øjeblik blev en arbejder på 2. sal bragt i sikkerhed ved hjælp af en redningsstige. Det viste sig straks nødvendigt at tilkalde forstærkning, og inden længe var næsten hele brandvæsenets vagtstyrke i arbejde ved branden. Yderligere blev der kaldt assistance fra Orlogsværftet, der gav møde med en dampsprøjte med mandskab, ligesom der mødte nogle delinger ingeniørsoldater.

Udtrykning fra hovedbrandstationen i overgangstiden mellem heste og biler.



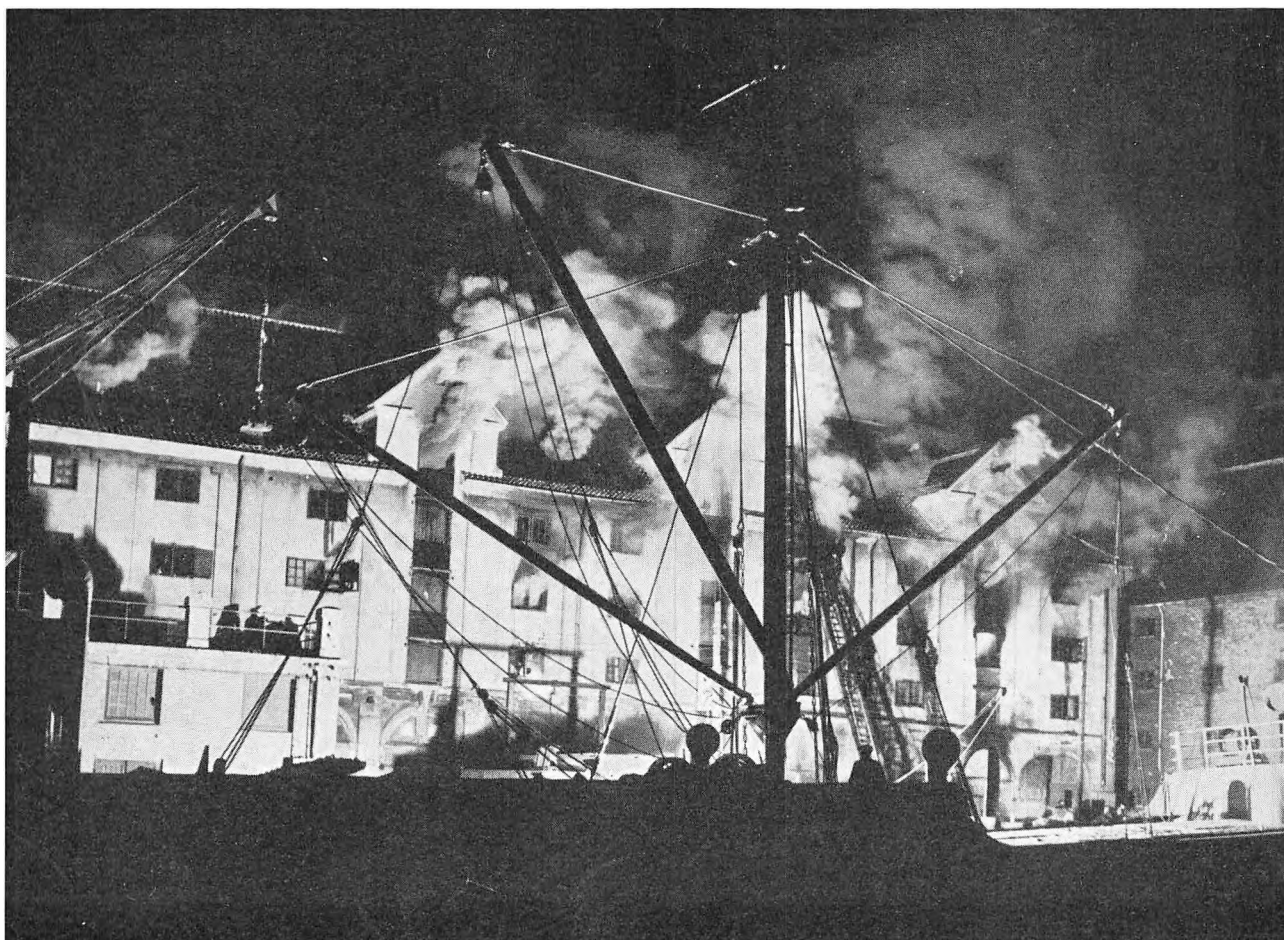
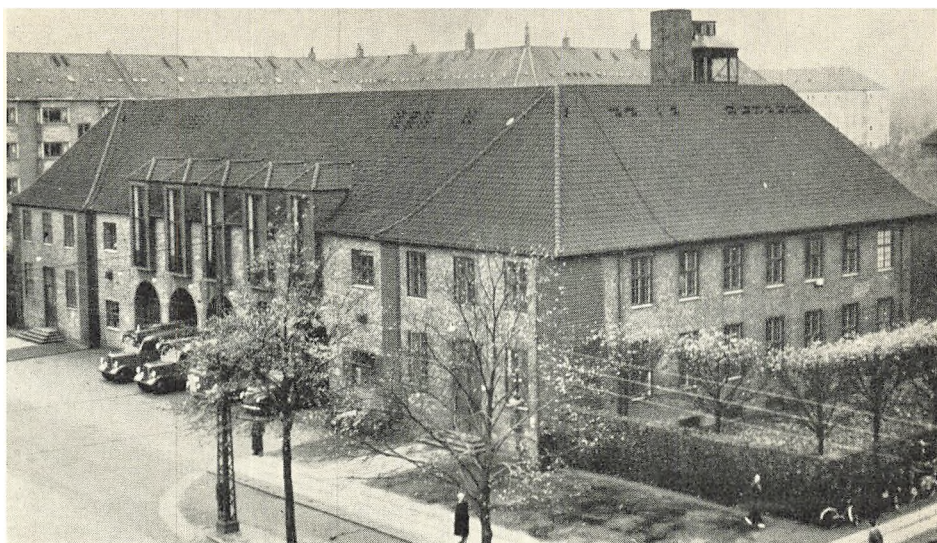
Gods venner!

Den 20. juli 1934 forefaldt 3 storbrande. Om morgenen den her viste tagbrand på hjørnet af Sollerodgade og Holtegade, hen på eftermiddagen brændte en staldbygning på Sundholm, og endelig om aftenen opstod der ild i et stort pakhus på Asiatisk Plads.



Natten mellem den 14. og 15. december 1931 udbrød der brand på tilskuerpladsen i Nørrebro Teater. Tilskuerrummet udbrændte, mens scenerummet forblev uskadt.

Enghavevejens brandstation blev taget i brug den 1. november 1929, og samme dato nedlagde man vagt V i Absalonsgade og vagt S i Skolegade. Stationens besætning er den normale for en distriktsstation: En stige, en sprøjte en tender og en ambulance. Den hertil hørende, daglige styrke er 19 mand. Foruden remise, opholds- og sovelokaler, telegrafstue, gymnastiksal og bolig for stationschefen rummer stationen lokaler for rogdykkerdepot og laboratorium.



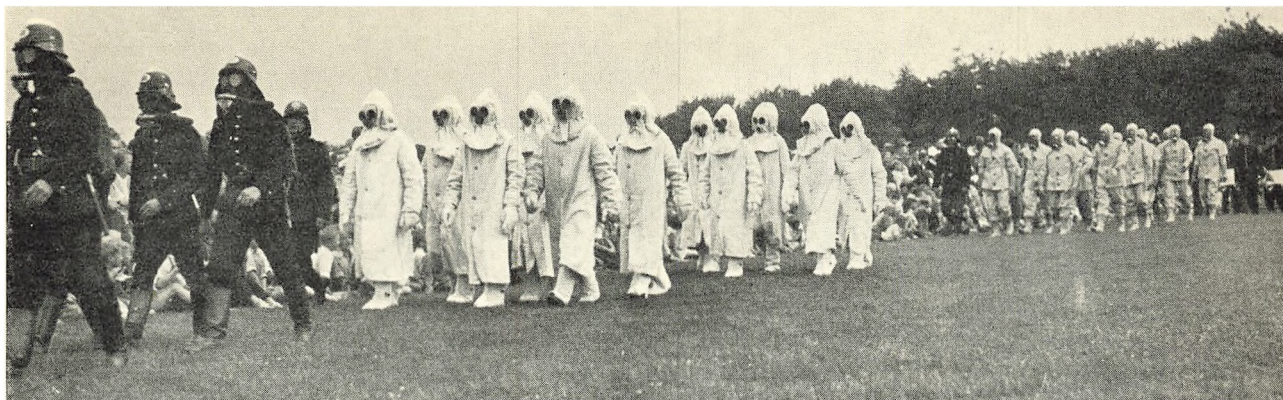
Branden den 20. juli 1934 i Eigtveds pakhus på Asiatisk Plads. Trods manglende brandsikre adskillelser lykkedes det at begrænse ilden, således at den smukke bygning kun led begrænset skade.



1687-1937. Københavns brandvæsens 250 års jubilæum. Den 9. juli 1687 indsatte Christian den 5. en „hoveddirektion“ for brand-, lygte- og vægtervæsenet i København, hvorved brandvæsenet blev oprettet som en særlig institution. Denne dato regnes for Københavns brandvæsens fødselsdag.



Fra en opvisning på Enghavevejens brandstation i forbindelse med 250 års jubilæet i 1937. Arveprins Knud, der altid har vist Københavns brandvæsen megen interesse, underholder sig med brandchef dr. Vinding. Den franske officer er den daværende chef for Paris brandvæsen, oberst Isler.



250 års jubilæet blev fejret i juli 1937 med nogle festligheder og opvisninger, hvortil bl. a. var indbudt en lang række gæster fra udenlandske brandvæsener. I Fælledparken afholdtes således en opvisning, der samlede mange tilskuere. Billederne viser korpsets indmarch.



I forbindelse med jubilæet i 1937 blev der afholdt ret storstilede skumslukningsdemonstrationer ved en „benzintank“ på Valby Fælled. Tanken, der var bygget udelukkende til øvelsesbrug, holdt til mange „brande“. Efterhånden blev den dog så medtaget, at den måtte nedrives. Disse skumslukningsforsøg gav brandvæsenet mange værdifulde erfaringer.



Deoatus Fredericus Sextus Meyer. Født den 11. maj. 1834. Ved sin ansættelse den 1. maj 1884 som brandinspektør — chefstillingens daværende betegnelse — var Meyer kaptajn af ingeniørkorpset. Ved sin afgang fra korpset den 31. oktober 1909 var stillingsbetegnelsen brandchef. Død den 2. juli 1921.



Valdemar Peter Emil Liisberg. Født den 25. januar 1855. Civilingeniør 1878. Ansat som brandassistent den 1. oktober 1881. Udnævnt til vicebranddirektor — den daværende betegnelse for vicebrandchefstillingen — den 1. juni 1903. Brandchef den 1. november 1909. Død den 24. maj 1916.

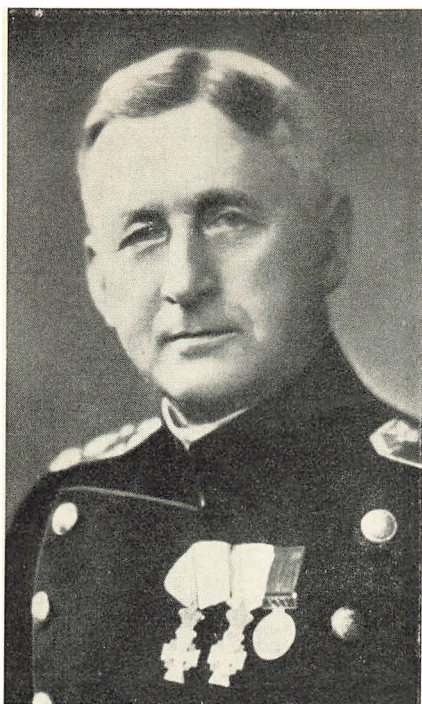


Carl Albert Mülertz. Født den 8. juni 1862. Civilingeniør 1892. Sekondløjtnant. Ansat som brandassistent den 1. november 1892. Vicebrandchef den 1. november 1909. Brandchef den 1. juni 1916. Afsked den 1. november 1930. Død den 26. juli 1934.

For at kunne imødegå anden ildløs i staden holdtes under branden nogle af brandstationerne besat med militærets sprøjter. Efter 5 timers hårdt arbejde var ilden dæmpet, og hjemsendelsen kunne begynde. Brandvæsenets indsats vakte almindelig beundring, der bl. a. gav sig udslag i, at korpset modtog store ducører fra „De danske Sukkerfabrikker“ og fra „Kjøbenhavns Brandforsikring“.

Den 21. januar 1914 udbrød der brand i Jerusalemskirken i Rigensgade. Ilden var opstået i fyrrummet i kælderen og havde ad en trappe forplantet sig til kirkens indre. Da det trods alle anstrengelser var umuligt at forcere kirkens hovedindgang — en svær egetræsport — fik ilden tid til at forplante sig til tagværket og herfra til det 44 m høje kirkespir. Da spiret var kommet i fuld brand, blev alt mandskab trukket i sikkerhed, og først da det styrtede sammen i kirken, kunne slukningen genoptages.

Kort tid efter indtraf atter en storbrand, idet cirkusbygningen nedbrændte om morgenen den 7. marts 1914. Brandvæsenets opgave var her ret håbløs, idet kuplen styrtede ned samtidig med de første køretøjs ankomst.



Anders Emil Friis. Født den 5. februar 1871. Civilingeniør 1893. Sekondløjtnant. Ansat som reservfuldmægtig den 1. december 1895. Fuldmægtig — den daværende betegnelse for brandinspektør — den 1. september 1897. Vicebrandchef den 1. december 1916. Brandchef den 1. nov. 1930. Død den 23. april 1936.



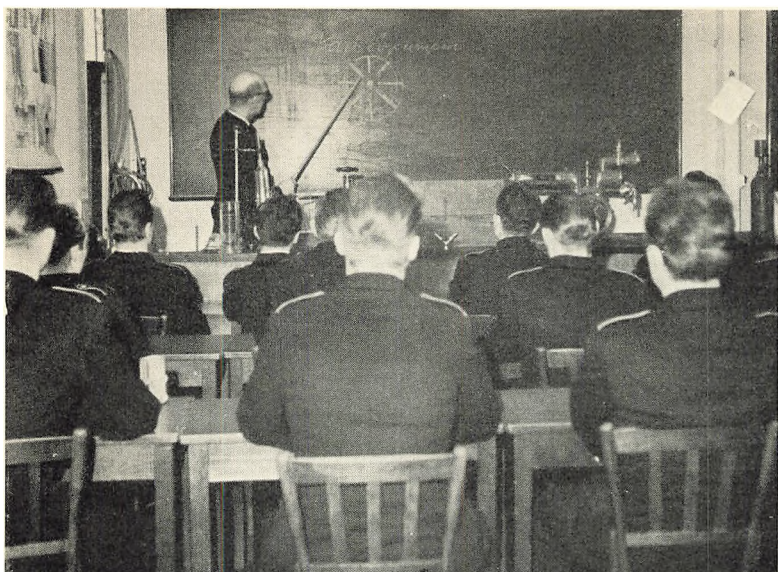
Povl Vinding. Født den 5. april 1886. Civilingeniør 1909. Dr. techn. 1933. Sekondløjtnant. Reversbrandinspektør den 1. april 1913. Brandinspektør den 1. april 1914. Brandchef den 1. juli 1936. Afsked den 30. april 1956.



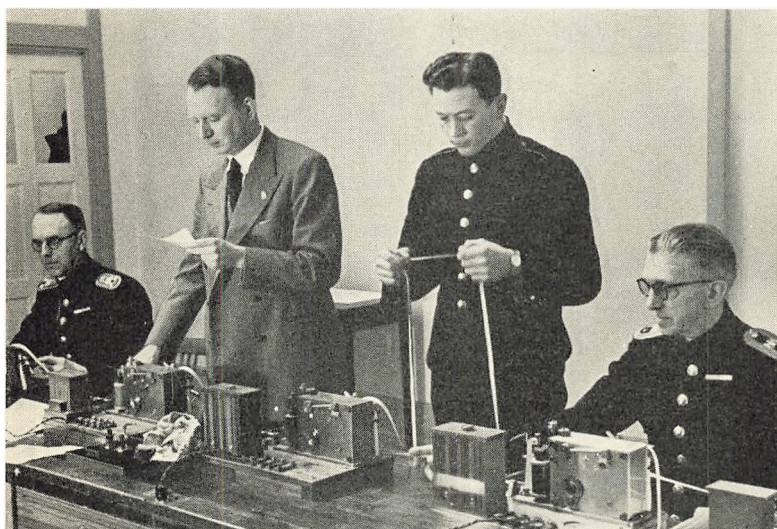
Einer Schröder. Født den 28. juli 1897. Civilingeniør 1920. Brandfuldmægtig ved Frederiksberg brv. 1924. Brandinspektør ved Kbhvns. brv. den 1. marts 1931. Fra 1. maj 1940 til 31. marts 1947 forrettet tjeneste ved statens civile luftværn og senere ved justitsministeriet. Fra 1. februar 1950 taktisk chef for civilforsvaret for Storkøbenhavn. Brandchef 1. juli 1956.

Netop et år herefter — natten mellem den 3. og 4. marts 1915 — indtraf endnu en brand, der vakte megen opsigt i den københavnske offentlighed, nemlig branden i Hotel d'Angleterre. Branden havde i sit forløb en vis lighed med Kristiansborg Slots brand, idet det i begge tilfælde var utilgængelige hulrum i etageadskillelser og ydermure m. m., der var skyld i, at røg og ild uhindret kunne sprede sig med stor hastighed.

Den 29. maj 1919 indtraf en voldsom brand i en pakhusbygning i Kvæsthusgade 3. Branden blev først endelig slukket efter 2 døgn forløb som følge af, at der i bygningen var oplagret store mængder tvist samt olie og andre brandfarlige vædske. Samme dag — den 29. maj — udviklede der sig en stor brand i Gladsaxe, hvortil Københavns brandvæsen blev anmodet om at sende hjælp. Da det meste af Københavns brandvæsens mandskab var beslaglagt i Kvæsthusgade, kunne man desværre ikke imødekomme anmodningen og henviste Gladsaxe kommune til at søge hjælp hos Frederiksberg brandvæsen.



Brandskolen, der blev oprettet i 1934, har lokaler i hovedbrandstationens loftsetage, mens de praktiske øvelser som regel foregår på Engshavevejens brandstation. Foruden ansættelseskursus og fagkursus, som alle brandmænd skal gennemgå, afholdes der som regel hvert år tillige chaufførkursus, pionerkursus og røgdykkerkursus.

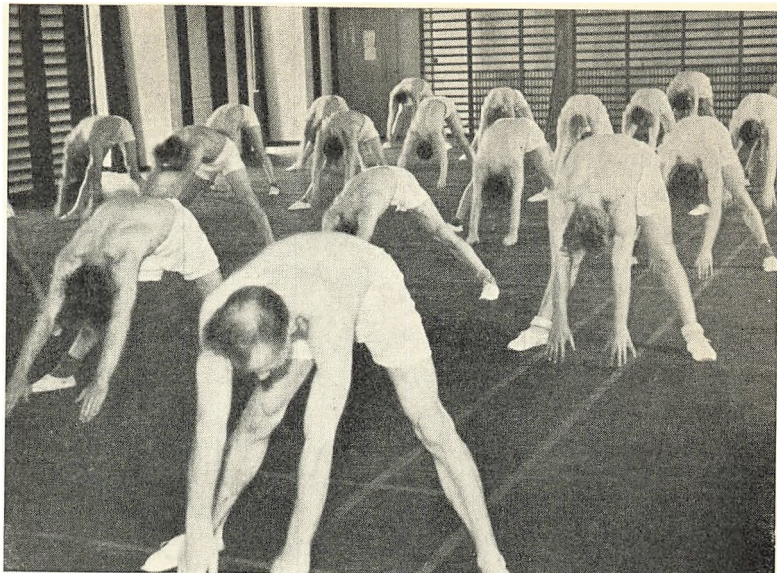


Da brandvæsenets interne meddelelsestjeneste delvis er baseret på telegrafering, må brandmændene kunne „morse“. Her er en ung brandmand til eksamen i telegrafering.

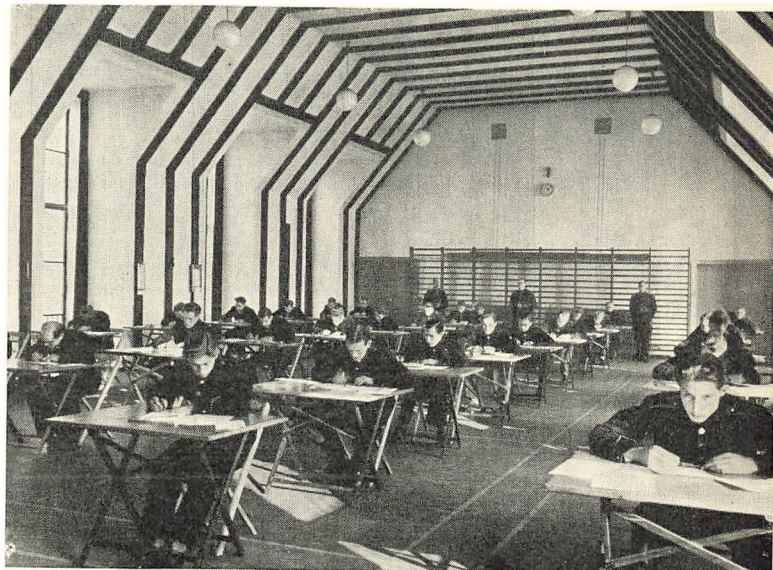


Ikke sjældent kaldes brandvæsenets ambulancer til drukneulykker, og da ambulancemandskabet også skal kunne hjælpe i sådanne situationer, undervises de nyansatte brandmænd i livredning. I tjenesten som chauffør og hjælper ved ambulancerne deltager alle unge brandmænd.

Hver undervisningsdag på brandskolen indledes med en gymnastiktime. Forøvrigt afholdes der i vinterhalvåret på de 5 af ugens hverdage motionsgymnastik i stationernes gymnastiksale, hvori alt vagtgørende personale deltager.



I 1944 blev der antaget ialt 70 unge brandmænd. Her er en del af disse til skriftlig eksamen ved „ansættelsesprøven“ det følgende år.



Efter velafsluttet skriftlig og mundtlig eksamen viser kursusholdet en præstationsøvelse for brandchefen. Øvelsen, der former sig som slukning af en „storbrand“ i Øvelsestårnet, er tilrettelagt således, at alt sluknings- og redningsmateriel kommer i anvendelse.



I 1919 assisterede Københavns brandvæsen 2 gange ved storbrande i Frederikssund (i august og november), og den 1. november afsendtes et slukningstog til Køge, hvor der var udbrudt en voldsom ildløs. Dette tog nåede imidlertid ikke frem på grund af Vigerslevulykken.

I maj 1916 afgik brandchef Liisberg ved døden uden forudgående sygdom, og til hans efterfølger blev udpeget den daværende vicebrandchef C. A. Mülertz, medens brandinspektør *A. E. Friis* blev udnævnt til vicebrandchef.

Som leder af materieltjenesten blev det vicebrandchef Friis, der kom til at forestå Københavns brandvæsens fuldstændige automobilisering. Denne sag var dermed i de bedste hænder, thi foruden at være en dygtig brandofficer, var Friis tillige fra 1908 politiets sagkyndige og fra 1913 justitsministeriets sagkyndige i automobilsager.

I løbet af tiåret 1920—30 blev ialt 34 motorkøretøjer sat i drift ved Københavns brandvæsen. Efterhånden som køretøjerne blev leveret, blev brandvæsenets kuske uddannet til chauffører, en ordning, der blev gennemført uden større vanskeligheder, selv om en del af kuskene var godt oppe i årene, da de måtte give tømmerne fra sig og overtage et rat. Den 1. maj 1930 var automobiliseringen helt gennemført, hvorefter de sidste heste blev afhændet.

Den 1. maj 1919 skete der en væsentlig udvidelse af korpsets personale som følge af, at Københavns kommune da indførte 8 timers arbejdsdagen. Dette betød for brandvæsenets folk, at den fra 1907 gældende vagtturnus med hverandendagsvagt blev ændret således, at brandmanden nu kun skulle forrette vagttjeneste 3 døgn om ugen, idet et vagtdøgn blev regnet svarende til 16 timers arbejde. Den heraf følgende forøgelse af korpset androg 58 mand.

I tyerne fremkom der forøvrigt i udlandet mange ny typer af røgbeskyttelsesapparater, der her blev genstand for megen interesse og mange forsøg.

Af brande i denne periode skal bl. a. nævnes branden i Scalateatret den 4. juni 1920. Under en af mellemakterne — det var forøvrigt en premieaften — opstod der pludselig en heftig brand på scenen. Sikkerhedsvagten — fire brandfolk — handlede imidlertid hurtigt og korrekt, således at branden var slukket ved hjælp af det installerede overrislingsanlæg, da slukningstoget fra st. H ankom. Publikum tog episoden med sindsro og forlod tilskuerpladsen i ro og mag.

I 1924 forefaldt en brand, hvis heldigt gennemførte slukning vakte megen interesse i brandtekniske kredse i ind- og udland. Den 21. marts opstod der ild i lasten i et svensk motorskib „Formosa“ på 9000 t, der netop havde begyndt losning ved Frihavns midtermole. Lasten bestod for størstedelen af soyabønner og copra, og ilden var sikkert opstået ved selvantændelse heri. Slukning med vand ville formentlig have ødelagt både last og skib, idet soyabønnerne ved vandpåsprøjtning ville have udvidet sig så voldsomt, at en sprængning af skibsskroget kunne ventes. Man forsøgte da slukning med kulsyre, hvad der — såvidt det vides — ikke på dette tidspunkt havde været forsøgt over for brande af et sådant omfang. Samtlige luger blev skalkede, og store mængder kulsyre blev

ledet ned i lastrummene. Slukningsforsøget lykkedes, idet al ild var kvælt efter 6 døgn forløb med både last og skib i god behold.

Den 3. februar 1925 udbrød der i ejendommen Nørrebrogade 108 ild i et stort — men ulovligt — lager af fyrværkerisager. Branden bredte sig hurtigt og bragte mange af beboerne i yderste livsfare. Alle blev dog bragt i sikkerhed. Et springtæppe var i brug ved denne lejlighed. Med dette blev der reddet 4 beboere — 2 voksne og 2 børn — som sprang ned fra 3. sal. De slap alle uskadt fra springet.

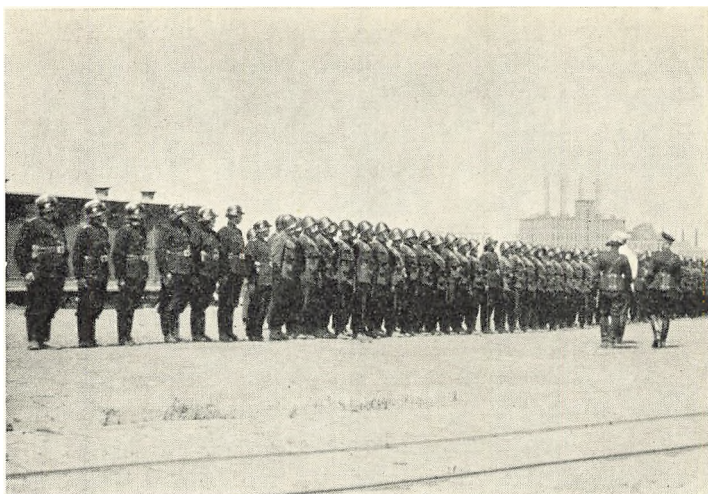
Efterhånden havde den stigende udbygning af det yderste Vesterbro og det nye sydhavns kvarter nødvendiggjort en mere effektiv brandbeskyttelse i disse distrikter. Følgen heraf blev opførelsen af brandstationen på Enghavevej (st. V), der blev taget i brug den 1. november 1929. Samtidig hermed nedlagdes de ældre vagter V og S i henholdsvis Absalonsgade og Skolegade. Den nye st. V, der med hensyn til sin indretning i mange henseender var forud for sin tid, blev fra den 1. juni 1930 tillige depotstation for de københavnske røgdykkere. Fra denne dato blev brandvæsenets vagtstyrke nemlig forøget med et hold røgdykkere på 5 mand, der dog blev stationeret på hovedbrandstationen. Herfra rykkede det i et særligt køretøj ud til enhver brand i København. Brandvæsenets slagkraft var hermed blevet forøget væsentligt. I forbindelse med røgdykkertjenesten blev der tillige oprettet et laboratorium på st. V, hvor der ved siden af rutinemæssige undersøgelser i tilknytning til brandvæsenets daglige tjeneste tillige gennem årene er blevet drevet megen videnskabelig forskning, f. eks. vedrørende specielle slukningsmetoder, bygningsmaterialers brændbarhed o. s. v., ligesom laboratoriet ofte foretager undersøgelser for at fastslå brandårsager.

Den 31. oktober 1930 fratrådte brandchef Mülertz på grund af sygdom og efterfulgtes af vicebrandchef Friis. I stillingen som vicebrandchef blev brandinspektør H. Thisted ansat.

I tredivernes begyndelse foretoges de første forsøg med radioforbindelse mellem køretøjer og hovedbrandstationens vagtcentral, et meddelelsesmiddel, der senere skulle vise sig at få den største betydning for både ambulancetjenestens og slukningstjenestens effektivitet.

I disse år indførtes en anden nyskabelse, nemlig pumpeaggregater til fremstilling af skum. Den stadig stigende anvendelse af brandfarlige vædske i industrien og i det daglige liv havde efterhånden nødvendiggjort, at brandvæsenet til sin rådighed fik et virkeligt effektivt slukningsmiddel til brande i disse vædske, der for de flestes vedkommende vanskeligt lader sig slukke med det klassiske slukningsmiddel: vand. Brandvæsenet lod derfor efterhånden samtlige tendere montere med skumanlæg af en type, der få år forinden var blevet udviklet af de danske ingeniører Schrøder og van Deurs.

I 1934 blev brandskolen oprettet, således at der nu kunne gives mandskabet systematisk uddannelse. Indtil da havde den nyansatte brandmand måttet erhverve sine færdigheder på ret tilfældig vis på de forskellige hold, hvor han



I henhold til luftværnsloven af 1938 blev der stillet værnepligtige — C. B.-pligtige — til rådighed for civilforsvaret. Til bemanning af hjælpebrandvægter og reserveambulanter blev under krigen ved Københavns brandvæsen uddannet ialt 10.000 unge C. B.-pligtige.

Københavns brandvæsen havde mod krigens slutning materiel og mandskab til at formere ca. 100 hjælpebrandvægter. Hver vagt var under ledelse af en brandmand eller en underbrandmester. Vagtens materiel bestod af en lejet lastvogn, en bærbar motorsprøjte, 200 m slange, 2 håndsprøjter, strålerør m. m. Hjælpebrandvægterne var stationeret rundt om i byen i lokaler tilhørende statslige og kommunale institutioner.



Modstående side.

Ved det engelske luftangreb på Shellhuset den 21. marts 1945 udbrod der hurtigt en voldsom brand, der bl. a. bredte sig til Ingeniørhuset. En af de i angrebet deltagende maskiner blev beskadiget ved at påflyve en lysmast på baneterrænet ved hjørnet af Enghavevej og Vigerslev Allé. I forsøg på at holde sig flyvende, kastede den derefter sin bombelast, hvilket medførte sammenstyrtning og brand i ejendommene Sonder Boulevard 106 og Henrik Ibsens Vej 20-22. Den havareerede flyvemaskine styrtede ned ved Den franske Skole i Frederiksberg Allé. Som følge heraf, og fordi nogle af de efterfølgende maskiner anså Den franske Skole for bombemålet, opstod den katastrofe, der kostede 86 børn og 17 voksne livet.



Den store trykkeri- og bladvirksomhed, Carl Allers Etablissement i Valby, blev „schalburgteret“ den 23. januar 1945. Sprængladninger var blevet udlagt overalt på det store areal. Samtlige virksomhedens bygninger undtagen kedelhuset blev ødelagt.



Nogle fuldræffere satte det af „gestapo“ anvendte „Shellhuset“ i brand og herfra bredte ilden sig hurtigt til naboejendommene Ingeniørhuset og Dansk Arbejdsmandsforbunds Bygning. Alle de store, moderne ejendomme udbrændte fuldstændigt.

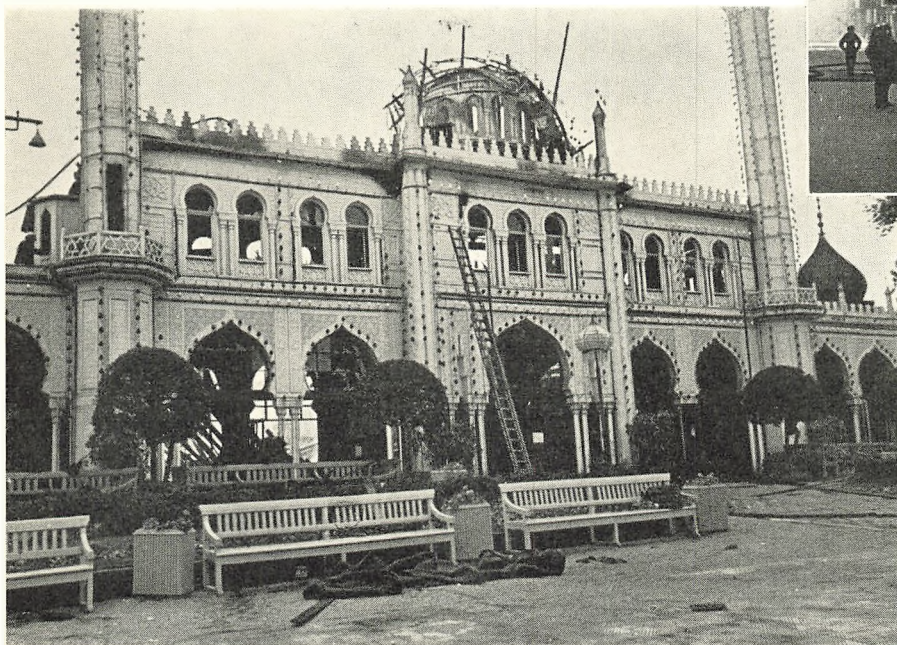


Ved det engelske luftangreb på Burmeister & Wain i Strandgaden den 27. januar 1943 faldt der også sprængbomber på Islands Brygge, i Sukkerhuset i Langebrogade og i nogle ejendomme i Knippelsbrogade. Billederne viser branden i Sukkerhuset set fra Kristiansgade, og til højre branden i Knippelsbrogade, medens den var på sit højeste.



Lægeforeningens ejendom, „Domus Medica“, i Amaliegade 5 blev „schalburgteret“ den 18. juni 1944.

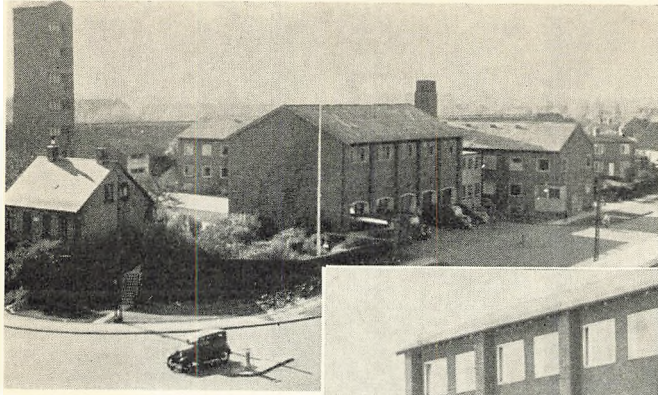
Under folkestrejken i 1944 plyndrede folkemængden varehuset Bulldog på Nørrebrogade og satte bagefter ild på. Branden fik lejlighed til at udvikle sig i ro, dels fordi gaderne var spærret af barrikader, så slukningskøretøjerne havde besvær med at komme frem, og dels fordi folkestemningen ikke tillod energisk slukning, førend branden truede med at brede sig til naboejendommene.



Mange af Tivolis bygninger, hvoriblandt Koncertsalen, Glassalen og Arcnateatret, blev „schalburgeteret“ den 25. juni 1944. Den voldsomme brand krævede en indsats af 104 brandmænd og 175 C. B.-pligtige. Billedet viser den ødelagte Koncertsal. Kun den vakkende facade står tilbage.



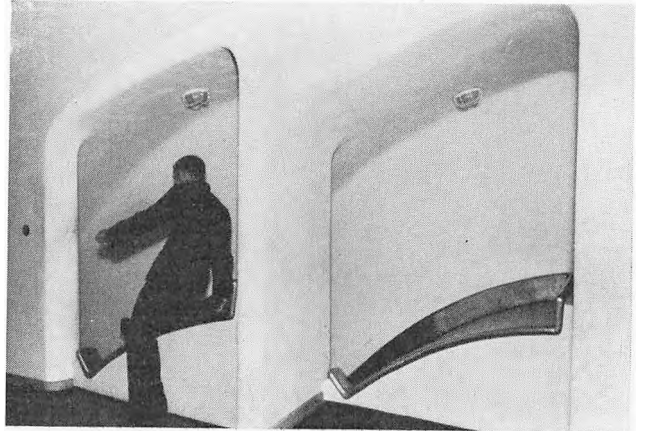
En naboejendom til hovedbrandstationen, Vestre Boulevard 27-29 (nu H. C. Andersens Boulevard), hvor bl. a. flere amerikanske filmsselskaber havde til huse, blev „schalburgeteret“ den 25. april 1944. I ejendommens tagetage var indrettet filmslagre, der udbrændte under udvikling af voldsomme flammer og store rogmængder.



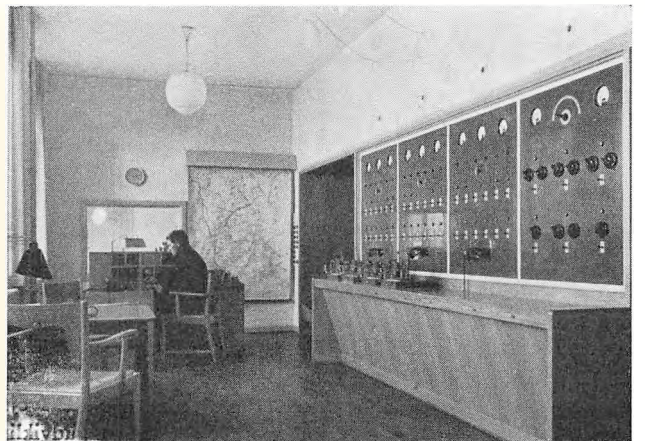
I 1947 blev en ny brandstation i Vigerslev taget i brug. Denne, Københavns ottende brandstation, fik navnet „Dæmningen“ (st. D). Foruden en normal stationsbesætning bestående af en stige, en sprøjte, en tender og en ambulance har denne station et røgdykkerhold på 5 mand. Brandvæsenets slangedepot har til huse på st. D.



Københavns nyeste brandstation er selvfølgelig indrettet med alle tekniske og praktiske hjælpemidler. Når udrykningssignalet lyder på st. D, benytter brandmændene f. eks. ikke trapperne, men rutschebanerne — tobogganerne, der fra 1. sal fører til remisen. Denne tur tager 2 sekunder.



Også brandmændenes lokaler er indrettet efter tidens krav til en moderne brandstation. Billedet viser den lyse og venlige opholdsstue for det vagthavende mandskab.



St. D's telegrafstue repræsenterer tidens mest moderne brandtelegrafteknik. Gennem vinduet i baggrunden kan telegrafisten overse vognremisen.

I sommerhalvåret afholdes der hver dag undtagen lørdag og søndag øvelser på hver station. I vinterhalvåret erstatter daglig motionsgymnastik hovedparten af disse øvelser. Billedet viser en øvelse i hovedbrandstationens gård.



forrettede tjeneste. Med indførelsen af det komplicerede og stærkt teknisk betegnede materiel var denne uddannelsesform efterhånden blevet ganske utilstrækkelig. Nu ansattes der hver 1. april et hold unge brandmænd (som regel ca. 15 mand), der da straks kommer på skole og gennemgår et ansættelseskursus af adskillige måneders varighed. Senere må de unge brandmænd — alt efter lyst og anlæg — gennemgå en række andre kurser som: chaufførkursus, pionerkursus, røgdykkerkursus o. s. v. Efter 10—12 års tjeneste må brandmanden igen på skolebænken og gennemgå et 3 måneders fagkursus.

Den meget afholdte brandchef Friis beklædte kun i få år chefposten, idet han afgik ved døden den 23. april 1936. Til hans afløser blev brandinspektør *Poul Vinding* udpeget.

Det faldt i den nye brandchefs lod at forestå brandvæsenets luftværnsmæssige udbygning. Indtil krigens udbrud kom dette arbejde dog i hovedsagen kun til at bestå i udarbejdelse af betænkninger og planer, idet der først blev bevilget midler til indkøb af materiel, da krigen var en realitet. Københavns brandvæsen stod dog trods dette ret godt rustet ved krigsudbruddet, idet samtlige gamle køretøjer, der var anskaffet i tyverne, efterhånden var blevet udskiftet med moderne sprøjter og tendere. De gamle veltjente køretøjer udgjorde dog under krigen en sær-

deles anvendelig reserve. I 1940 blev der forøvrigt anskaffet et nyt stort køretøj, der var udrustet med en svær kran og forskelligt specialværktøj. Med denne ingeniørtender blev grunden lagt til brandvæsenets pionertjeneste, der hurtigt udviklede sig til at blive et meget værdifuldt supplement til brandvæsenets øvrige tjenestegrene.

I det sidste tiår før krigen forefaldt en del større brande, hvoraf nogle endnu vil erindres.

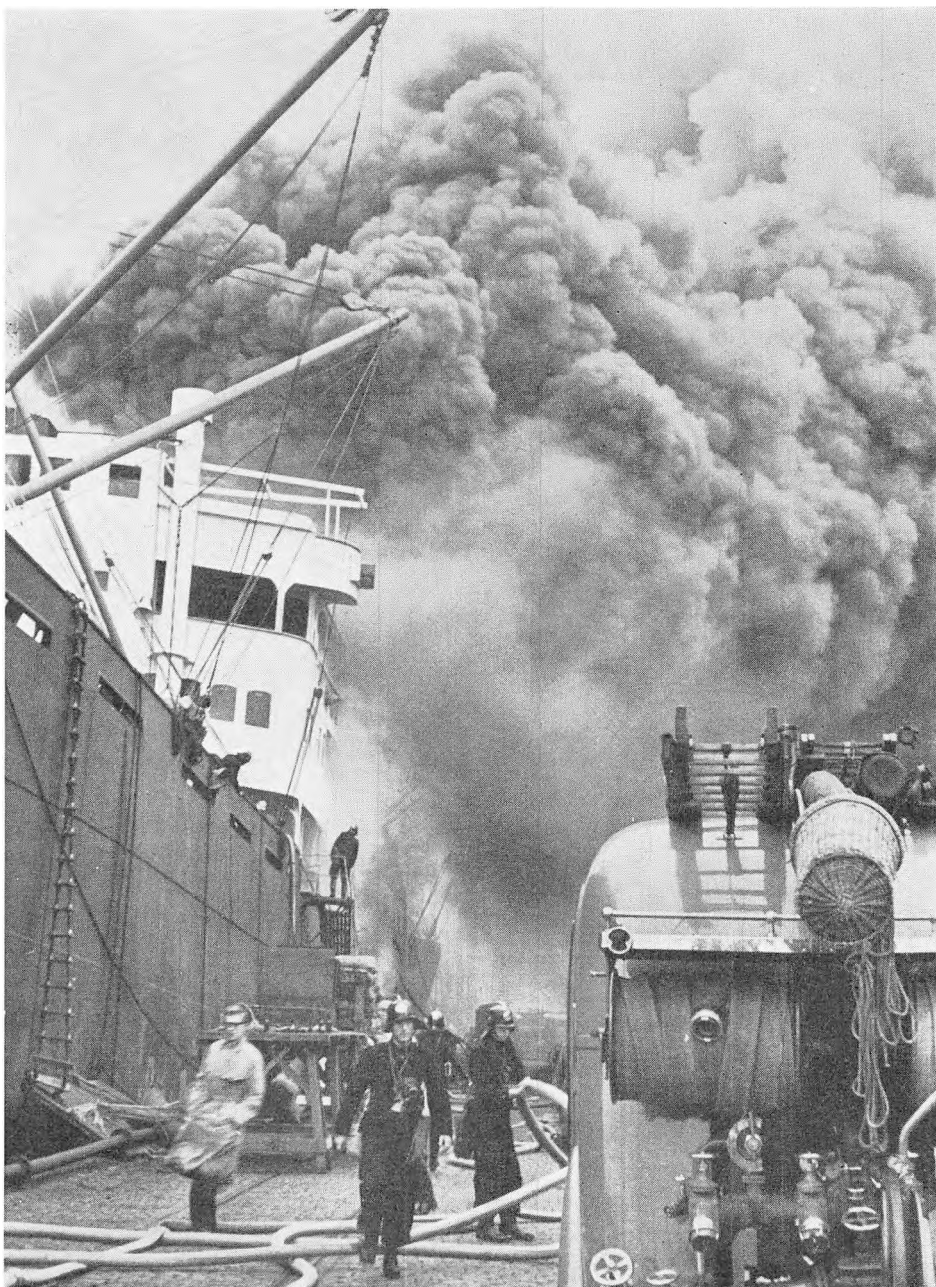
Den 21. november 1931 blev brandvæsenet tidligt om morgenen — ved 2-tiden — alarmeret til den gamle ejendom Kronprinsessegade 46 og 46 A. Bygningen, der bestod af 3 etager og rummede ialt 10 lejligheder, havde kun een trappe. Ved brandvæsenets ankomst var denne trappe i fuld brand fra kælder til kvist, og ild og rog var på vej ind i samtlige lejligheder. Medens trappebranden blev afslukket af røgdykkerne, blev samtlige beboere under dramatiske omstændigheder bragt i sikkerhed ad redningsstiger. Med en drejestige, der var bragt i stilling på gaden, blev nedtaget 21 personer, og ved hjælp af to afprodstiger blev nedtaget to personer.

Natten mellem den 14. og 15. december 1931 udbændte Nørrebros Teaters tilskuerrum. Takket være jerntæppet mellem scene og tilskuerrum forblev scenerummet uskadt.

Natten mellem den 4. og 5. november 1933 blev brandvæsenet alarmeret til Sct. Johannes Kirken på Sct. Hans Torv, hvor der viste sig at være kraftig brand i den øverste del af spiret på det 43 m høje kirketårn. Det lykkedes — under ikke ringe risiko for brandmandskabet — at slukke branden i spiret, som ellers ville være styrtet ned og formentlig have antændt kirkebygningen.

Den 20. juli 1934 — en varm sommerdag efter en længere tørkeperiode — blev for brandvæsenet en ret bevæget dag. Om morgenen kl. 8.30 rykkede man ud til en omfattende tagbrand på hjørnet af Søllerødgade og Holtegade. Kl. 18.39 måtte man af sted til endnu en storbrand, idet en stor staldbygning på Sundholm var i fuld brand. Endelig blev der kl. 21.14 alarmeret fra Asiatisk Plads, hvor der viste sig at være opstået ild i en stor pakhusbygning — Eigtveds pakhus. Denne brand var meget vanskelig at bekæmpe på grund af bygningens mangel på brandsikre adskillelser. Slukningen fik dog et heldigt forløb, ikke mindst på grund af røgdykkernes indsats.

Besættelsens fem lange år blev fem hektiske år for Københavns brandvæsen. Den første tid var præget dels af det forcerede arbejde med at uddanne henimod 2000 unge mænd — C.B.-pligtige — til „luftværnsbrandmænd“, og dels af anstrengelserne for at fremskaffe egnet materiel til oprettelsen af de ca. 100 hjælpebrandvagter, ca. 50 gassporer- og gasrensningshold og 60 reserveambulan- cer, hvormed man fandt det fornødent at styrke hovedstadens brandvæsen. Alt under hensyn til, hvor truende man fandt den øjeblikkelige situation, holdtes et større eller mindre antal af disse vagter intakte. For nogle hjælpebrandvagtters vedkommende skulle de C.B.-pligtige først give møde ved luftalarm, men en



Den 6. oktober 1948 opstod der ild i lasten på det 10000 t store motorskib „Takoradian“, der var under losning ved Islands Brygge. Billedet er taget kun kort tid efter brandvæsenets ankomst.



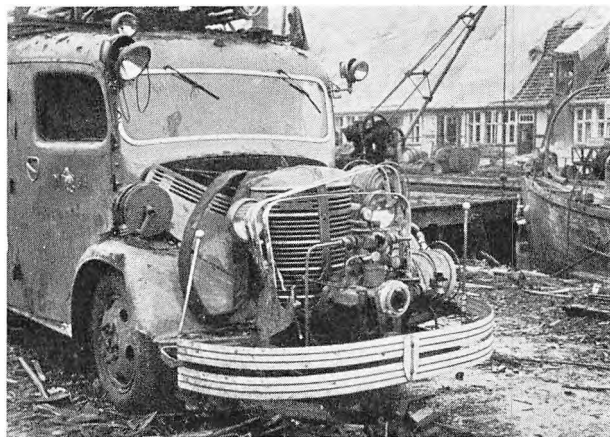
Den 4. januar 1950 opstod der ild i tagetagen på Panoptikon-bygningen på Vesterbrogade 5. Gennem hulrummene i manzard-tagkonstruktionen bredte ilden sig efterhånden til hele tagetagen. Også den underliggende etage blev stærkt beskadiget. Branden gav anledning til megen presseomtale, der også indholdt kritik af brandvæsenets slukningsarbejde.





Ved mineekspllosionen på Holmen den 23. november 1951 antændtes en række træbygninger i nærheden, efter at de først var blevet mere eller mindre ødelagt ved eksplosionstrykket. Ved katastrofen mistede Københavns brandvæsen 11 mand, deriblandt den vagthavende brandinspektør K. A. Mønsted, og 19 brandfolk blev alvorligt såret. Falck's Redningskorps mistede 3 mand og 2 befalingsmænd fra søværnet blev ligeledes dræbt.

En række af brandvæsenets køretøjer blev beskadiget ved eksplosionen. På brandvæsenets materielværksted blev de dog alle bragt i køreklar stand igen.





Civilforsvaret blev genoplivet i 1949, hvorefter opgaverne nu søges løst på frivillig basis. Ca. 500 unge mænd og 200 kvinder har meldt sig til Københavns brandvæsen og har gennemgået uddannelse i henholdsvis brand- og ambulancetjeneste. Billedet viser en situation fra en realistisk øvelse i nogle gamle ejendomme i saneringskvarteret.

lang række vagter var i krigens sidste par år fast bemandedt hver nat fra kl. 20—6. Da hjælpebrandvagterne var under ledelse af faste brandmænd, blev en forøgelse af brandvæsenets styrke efterhånden nødvendig, og i løbet af 1944 nåede korpset op på sin hidtil største styrke med 586 mand. De C.B.-pligtige, hvoraf der efterhånden blev uddannet 10.000, fik ved adskillige lejligheder anledning til at deltage i slukningsarbejde og gjorde da altid god fyldest.

I krigsårene steg brandenes antal med foruroligende hast og i særlig grad antallet af store brande. Fra ca. 1400 brandalarmeringer i 1940 kom man i 1943 op på ca. 1900 brandalarmeringer, og i 1944 var antallet omtrent 2500. Det vil føre for vidt her nærmere at omtale krigsårenes storbrande, der imidlertid udgør et farverigt og meget dramatisk afsnit af Københavns brandvæsenes historie. Disse brande var for langt de flestes vedkommende i højere eller mindre grad følger af krigshandlinger: Luftangreb, sabotage eller terrorforanstaltninger fra besættelsesmagtens side (schalburgtage). Brandfolkernes arbejde var derfor ved mange lejligheder særligt farefuldt på grund af ueksploderede sprængbomber og lignende. Lykken stod imidlertid Københavns brandvæsen bi ved de „krigsmæssige“ brande i disse år, idet ingen brandfolk blev dræbt, og alle tilskadekomne genvandt deres forlighed. Brandvæsenet mistede derimod en mand ved en „fredsmæssig“ brand den 17. oktober 1943 på en i forbindelse med anlæget af den undersøiske kloakledning i Øresund anlagt kunstig ø — Skaktø 2 — nord for Københavns havn. I sin iver efter at redde en kollega, der under slukningsarbejdet ved et uheld kom i fare for at styrte ned i den 37 m dybe skakt, styrtede brandmanden — en røgdykker — selv i den og dræbtes.

Endnu vil de store brande i besættelsens sidste år være i levende erindring

Brandvæsenets reserveambulancer skal fremtidig i tilfælde af krig betjenes af frivillige unge kvinder. Foruden uddannelsen i ambulancetjeneste lærer de kvindelige hjælpere også at bruge filtermasker. Ved denne undervisning assisterer røgdykkerne.



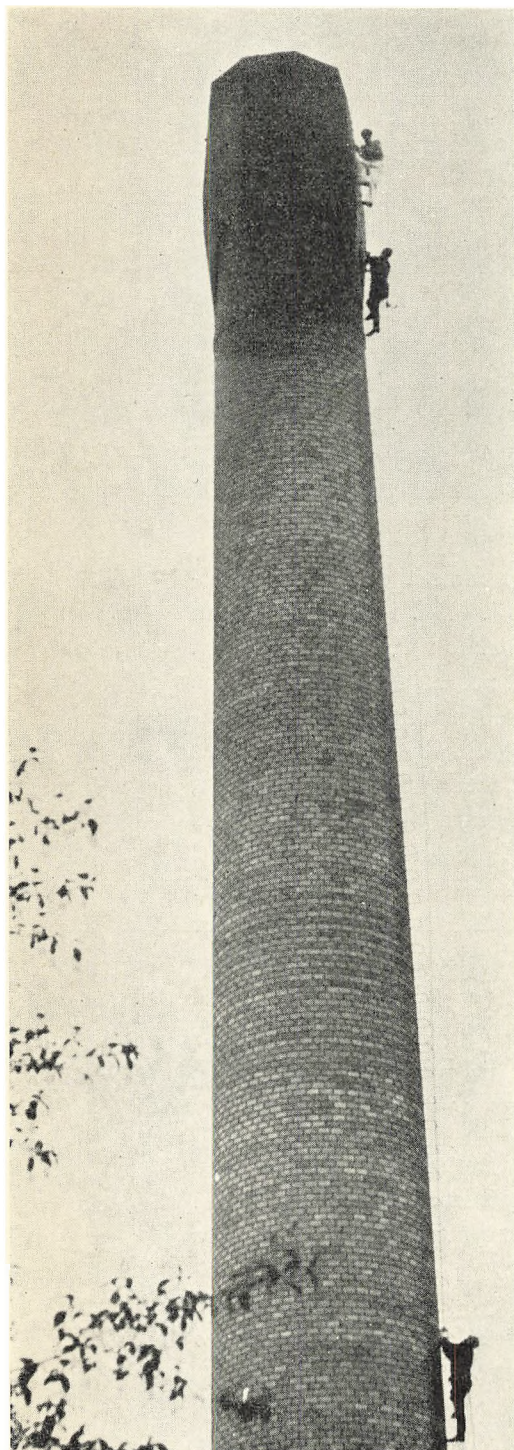
hos størstedelen af Københavns borgere og genkalde mindet om denne bevægede tid. I 1943: Sukkerhuset, Knippelsbrogade og B. & W. i Strandgade den 27.-1., Restaurant Wivex den 14.-9. I 1944: Always Radio i Teglgoldsgade den 15.-1., Vestre Boulevard 27-29 den 25.-4., Domus Medica den 18.-6., Dansk Industri Syndikat den 22.-6., Borgernes Hus den 24.-6., Tivoli den 25.-6., brandene under folkestrejken, bl. a. „Buldog“, Nørrebrogade 16, den 30.-6., ØK.s bygning den 19.-12. I 1945: Apolloteatret den 19.-1., Carl Allers Etablissement, Vigerslev Allé 18, den 23.-1., Shellhuset og Sdr. Boulevard 106 den 21.-3. Ved den samtidige brand i Den franske Skole assisterede Københavns brandvæsen.

Også antallet af ambulanceudrykninger øgedes stærkt i disse år. Fra ca. 12.000 i 1940 nåedes mere end 26.000 i krigens sidste år. I et enkelt døgn under folkestrejken — den 30. juni 1944 — kørtes 256 ture, hvor man bl. a. transporterede 9 dræbte og ca. 150 sårede.

I 1944 påbegyndte man opførelsen af en brandstation i Vigerslev. Et længe næret ønske om forbedring af slukningsforholdene i denne del af København blev hermed opfyldt. Stationen blev indviet den 3. juni 1947 og fik betegnelsen „Dæmningen“ (st. D). Foruden en normal stationsbesætning bestående af en stige, en sprøjte, en tender og en ambulance blev her stationeret et røgdykkerhold på 5 mand, idet et i 1943 på st. V oprettet ekstra røgdykkerhold blev flyttet hertil. Efter ibrugtagningen af st. D var korpsets samlede styrke 568 mand med en daglig vagtstyrke på 186 mand.

Efter overenskomst mellem Københavns magistrat og Hvidovre kommune overtog Københavns brandvæsen fra den 1. oktober 1952 slukningstjenesten i denne nabokommune. Udrykningerne hertil foretages fra st. D.

Ved en ildløs i Pustervig i 1953 brændte en del af trappen, hvorved en del kontorlokaler m. m. blev røgfylde. Beboerne måtte i hast tages ned ad stigen, og en „skotte“ ønskede også at komme i sikkerhed.



Brandvæsenet bliver undertiden kaldt til besynderlige opgaver. En dag i 1953 entrede en mand op i Sundholm's høje skorsten. Da han ikke gjorde tegn til at ville komme ned igen, blev brandvæsenet tilkaldt, hvorefter en brandmand entrede op til ham for at tale ham til fornuft. Det lykkedes.



Her er manden på vej ned bevogtet af 2 brandmænd. Et redningssejl var spændt fast til skorstenen for om muligt at opfange ham, dersom han var sprunget ned.

Flere gange i de senere år har de københavnske brandfolk arrangeret en „brandmandsdag“, hvis kulmination er en opvisning for publikum. Entreprindtægten går til et studie- og rejsefond.



Ved opvisningen på Københavns stadion vises det gamle brandmateriel.

Den gamle dampsprøjte er for en kort stund atter kommet til ære og værdighed. Endnu findes i brandfolkernes rækker enkelte ældre, der i deres unge dage har siddet fastspændt på bukken af en dampsprøjte, når den forspændt med et par ivrige og stærke heste hastede af sted til ildløs.



Brandmandsdagens opvisning omfatter også en præsentation af brandvæsenets nyeste materiel og særlige slukningsmetoder. Her demonstreres kulsyreslukning i større stil.



Med krigens ophør vendte Københavns brandvæsen tilbage til roligere forhold og kunne fortsætte sin naturlige udvikling. Nye drejestiger er blevet anskaffet, andre er blevet delvis fornyede, og 6 i 1930 anskaffede afprodsstiger er blevet udskiftet. Radiotjenesten har været i stadig udvikling, og alarmeringsforholdene på en række brandstationer er blevet moderniseret med bl. a. højttaleranlæg i stedet for ringeklokker. Pionertjenesten er blevet udvidet og har siden 1946 været suppleret med en fast vanddykkervagt.

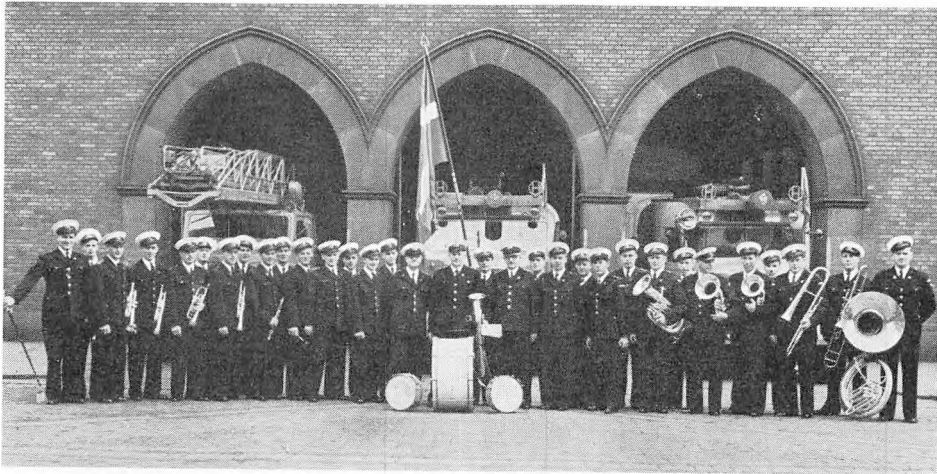
Antallet af udrykninger har fundet et normalt leje på ca. 2.300 brandudrykninger og ca. 25.000 ambulancedrykninger om året.

Af større brande i tiden siden krigen kan nævnes branden i Struenseegade 15 den 20. januar 1946, ved hvilken lejlighed en sen alarmering var stærkt medvirkende til brandens voldsomme omfang. Den 6. oktober 1948 måtte brandvæsenet bekæmpe en meget vanskelig skibsbrand. Et 10.000 t motorskib „Takoradian“ var i færd med at losse sin last af palmekerner ved Islands Brygge. Formentlig som følge af selvantændelse opstod der ild i et lastrum. Branden greb hurtigt om sig og frembød flere dramatiske situationer, hvor brandfolk var i yderste livsfare. Ved denne brand, der først blev endelig slukket efter flere døgn forløb, havde 130 mand været i arbejde med 37 strålerør. En brand, der affødte megen omtale i pressen, udbrod den 4. januar 1950 i Panoptikonbygningen på Vesterbrogade. Gennem hulrum i manzard-tagkonstruktionen spredte ilden sig hurtigt til bygningens hele tagetage og forvoldte så stor skade, at man så sin fordel i at lade bygningen nedrive.

Juleaften 1950 indtraf en meget dramatisk brand i en ældre 5-etages ejendom i Olfert Fischers Gade 8. Ved uforsigtighed med tobaksrygning i sengen opstod der brand i et værelse i stueetagen, hvorfra ilden hurtigt bredte sig til ejendommens eneste trappe. Af særlige årsager blev brandvæsenet først alarmeret ca. 20 minutter efter brandens udbrud. Allerede inden det første slukningstogs ankomst styrtede en yngre kvinde sig ud fra et vindue på 4. sal og dræbtes ved faldet mod gaden. Samtidig sprang en ung mand, der havde forsøgt at redde sig i sikkerhed ad trappen, ud af et trappevindue til gården og kvæstedes hårdt. Ved brandvæsenets ankomst blev springtæppet taget i brug. En ung mand slap godt fra springet fra 4. sal, medens en ældre kvinde, der umiddelbart efter sprang fra 3. sal, kom til skade ved at støde mod en gesims. Ved hjælp af stiger blev der yderligere nedtaget 7 personer. Under afslukningen, der iøvrigt hurtigt blev gennemført, fandt man i den ene lejlighed på 4. sal de forkullede lig af 2 søstre på 16 og 18 år.

Denne brand gav anledning til udsendelse af en pjece til alle husstande i hovedstaden med vejledning om, hvorledes man skal alarmere brandvæsenet, og hvordan man iøvrigt skal forholde sig under brand.

En enkelt begivenhed i efterkrigsårene træder dog særlig stærkt frem, nemlig katastrofen på Holmen den 23. november 1951, hvor brandvæsenet mistede 11 mand, deriblandt den vagthavende brandinspektør *K. A. Mønsted*, og hvor 19



København's brandvæsen kan glæde sig over at eje et udmærket spillende hornorkester.

brandfolk blev alvorligt såret. 3 Falck-reddere og 2 befalingsmænd fra søværnet blev ligeledes dræbt. Brandvæsenet blev alarmeret kl. 22.40, hvorefter der afsendtes den normerede store udrykning. Få minutter efter udrykningens ankomst — kl. 22.53 — skete der en eksplosion i 11 miner, der befandt sig i den brændende træbygning. Eksplosionen var så voldsom, at der på det sted, hvor minerne lå, var dannet et 5 m dybt krater. Alle bygninger i nærheden og en række af brandvæsenets køretøjer blev stærkt beskadiget. Der afsendtes straks 4 ambulancer, men da man efterhånden blev klar over ulykkens forfærdelige omfang, blev alle disponible ambulancer fra brandvæsenet og redningskorpserne dirigeret til skadestedet. Redningsarbejdet var i sagens natur meget vanskeligt, og de sidste ofre blev først fremdraget efter flere timers forløb. De dræbte fra brandvæsenet og de 3 omkomne Falck-reddere blev bisat fra Vor Frue Kirke den 1. december ved en gribende sørgehøjtidelighed.

Også i 1956 mistede brandvæsenet en af sine gode mænd som følge af tilskadekomst ved brand. Ved en iøvrigt ret beskeden ildløs den 31. januar i en nybygning på hjørnet af Nørre Voldgade og Nørregade opstod der pludselig med eksplosionsagtig hast en voldsom brand i et trapperum, hvor der befandt sig 2 røgdykkere. De blev begge stærkt forbrændte, den ene — en underbrandmester — i så høj grad, at han afgik ved døden 14 dage senere. Den anden brandmand genvandt sin førlighed efter et langt sygeleje.

De seneste år har arbejdet inden for brandvæsenet i høj grad været præget af indgående forsøg med nye former for røgbeskyttelsesmateriel og nye slukningsmetoder, hvoraf blot skal nævnes slukning med „vådt vand“ og tågeslukning. „Vådt vand“ hentyder til den omstændighed, at vand ved hjælp af visse tilsetningsmidler kan gores „vådere“, d. v. s. gives større gennemtrængningsevne over for porøse emner. Ved at udnytte vand i form af tåge frembragt ved meget

højt tryk — indtil 50 atmosfærer — i særligt udformede strålerør, forøges vandets slukningsvirkning under visse forhold ganske overordentligt. Disse forsøg har bl. a. haft til hensigt at fastslå den mest effektive opbygning af en moderne motorsprøjte, der kan afløse de nuværende i tredive år anskaffede sprøjtekøretøjer.

I 1956 har Københavns brandvæsen atter skiftet chef, idet brandchef, dr. Povl Vinding med udgangen af april afgik på grund af alder og blev efterfulgt af brandinspektør *E. Schrøder*, der i de senere år har været taktisk chef for Storkøbenhavns civilforsvar.

Denne beretning om Københavns brandvæsens historie i den nyere tid er meget ufuldstændig, bl. a. fordi den har måttet indskrænke sig til at give kun et rids af brandvæsenets ydre rammer og en kort omtale af sådanne begivenheder, som udadtil kendetegner et brandvæsens arbejde. Beretningen har derimod intet fortalt om brandvæsenets indre organisation, om det administrative arbejde, byggesagsbehandling, tilsynstjeneste, værkstedstjeneste m. m., som er meget væsentlige sider af et brandvæsens funktion. Ej heller har beretningen fortalt om den daglige stationstjeneste, om den særlige atmosfære, der råder blandt mandfolk, der altid „ligger ved fronten“, om godt kammeratskab og selvfølgelig mod i farefulde situationer, om brandmandens naturlige trang til at hjælpe medmennesker, der er i nød — kort sagt, om alt det, der bevirker, at et halvt hundrede køretøjer og nogle få hundrede mandfolk tilsammen udgør et korps, som borgerne kan stole på.



BRANDEN PÅ NORDVESTVEJ

af A. Kreiser

DEN 12. juli 1899 indtraf ved 14,30-tiden på Nordvestvej 26 (nuværende Rantzausgade) en brand af særlig uhyggelig karakter.

Den brandlidte ejendom var en almindelig beboelsesejendom med kælder, fem fulde etager og tagetage. Der fandtes to trapper, som i samtlige etager stod i forbindelse med hinanden ved en korridor.

En butik i stueetagen til venstre var under ombygning, og af hensyn til snedkerarbejdet her var der i et værelse mod gården med dør til korridoren indrettet et interimistisk snedkerværksted. I værelset var henstillet træmaterialer, og på gulvet lå spåner og andet affald fra snedkerarbejde.

Ved brandens udbrud befandt der sig 31 mennesker i bygningen, heriblandt flere børn.

Den 12. juli var en meget varm sommerdag, og samtlige vinduer til trappeopgangene stod åbne. En snedkersvend var ved at varme lim på komfuret i køkkenet, der hørte til den under ombygning værende butiksløjlighed. Da han var færdig hermed, bar han limpotten over til sit værksted, hvor han imidlertid ikke satte limpotten fra sig, men, som det fremgår af den optagne politirapport: „da påkom der ham en stærk trang til at forrette sin nødtørf“, hvorfor han skyndte sig tilbage til køkkenet, satte limpotten fra sig på komfuret og løb ud til en retirade i gården. Et par minutter senere råbte nogle børn, der legede i gården, at det brændte i det omhandlede værelse. Snedkeren åbnede døren til retiraden og så, at det brændte bag det åbentstående vindue i værelset, han lige havde forladt. Da han kom ind i korridoren, slog flammerne ud af døren, som han uheldigvis havde ladet stå åben. Han styrtede nu ud i køkkenet, idet han råbte til en kollega, der arbejdede i butikken, at det brændte i bagværelset. Samtidig fyldte han en spand med vand, men da han kom ud på køkkentrappen, var ilden allerede nået herud og på vej op af trappen. Ilden var så voldsom, at han blev helt overvældet, og kollegaen måtte trække ham tilbage til køkkenet, hvorefter denne smækkede døren i og løb ud på gaden, hvor han fra et brandalarmskab ud for nr. 34 alarmerede brandvæsenet. Imedens forsøgte snedkeren i køkkenet at holde ilden ude fra lejligheden ved at kaste vand på døren. Han indrømmede senere, at han burde have advaret beboerne. En bagermester, indehaveren af den anden butik, hørte børnenes råb fra gården og fik sin familie bragt i sikkerhed. Derefter hentede han børnene fra gården gennem en kældergang ud på gaden.

Da snedkeren, som havde alarmeret brandvæsenet, vendte tilbage efter kun 2 til 3 minutters forløb, stod hovedtrappen i lys lue fra stue til kvist. Ved de fle-

ste vinduer stod mennesker og råbte om hjælp, medens der på gaden samlede i hundredevis af tilskuere. Inden brandvæsenets ankomst gik nogle modige mænd igang med redningsarbejdet. I samtlige beretninger berømmes således en former Ravnkilde og en arbejdsmand Jeronimus Jensen for deres beundringsværdige redningsarbejde.

Man fik hurtigt fra naboejendommen tilvejebragt to stiger, som rejstes en på hver sin side af hovedtrappen. Stigerne nåede dog kun til 2. sal. Først bragtes to børn ned fra 2. sal til venstre. Det var viceværtens 9-årige datter, som tappert havde stået i vinduet bærende sin lille søster. Ovennævnte Ravnkilde kastede nu fra 2. sal et tov op til to kvinder, som stod ved vinduet på 3. sal, idet han råbte, at de skulle gøre tovet fast. Kvinderne lod sig uden uheld glide ned ad tovet og blev hjulpet videre ned ad stigen. Ravnkilde klatrede nu op til 3. sal, og stående i vinduet kastede han tovet op til en moder, der ved vinduet ovenover kæmpede for at forhindre sin 13-årige datter i at springe ned på gaden. Tivet fik hun bundet fast, og pigebarnet nærmest rutschede ned, men Ravnkilde greb hende. Medens han stod med pigen i højre arm og holdende sig fast med venstre hånd, var moderen krøbet ud af vinduet og begyndt at glide ned ad tovet. Pludselig mistede hun sit tag og styrtede mod jorden. Hun døde ved ankomsten til hospitalet. På gaden var hendes to mindre børn, 10 og 12 år, vidne til ulykken.

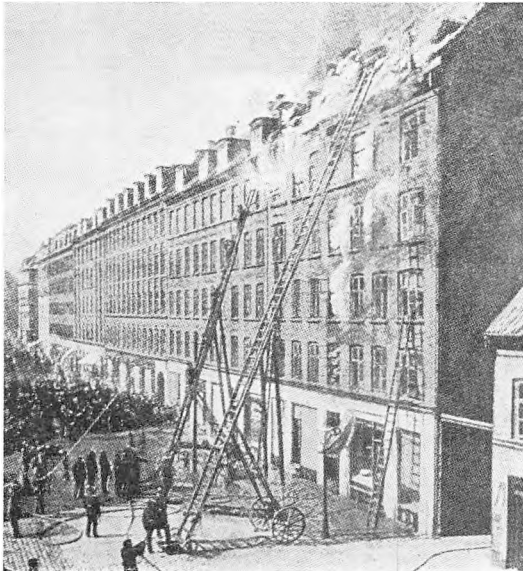
Samtidig hermed reddede andre behjertede folk en ung kvinde fra 2. sal til højre for trappen. Et par minutter før brandens udbrud var hun gået op i sin lejlighed for at hente et tørklæde til sit barn, som hun imedens havde efterladt i sin barnevogn på gaden. Da hun ville gå ned, var hovedtrappen allerede i brand, hvorfor hun stillede sig ved vinduet og råbte om hjælp. Hun blev båret ned ad den rejste stige.

På 4. sal til højre var der en mand, hans kone, deres 13-årige datter samt et forlovet par, der var på besøg hos familien. Få minutter efter, at man havde opdaget branden, blev forældrene vidne til, at deres voksne søn i panik styrtede sig ud af vinduet fra sit værelse i kvistetagen. Han døde kort efter af sine kvæstelser.

En ældre kvinde, som boede i værelset ved siden af den dræbte, så den unge mand svinge sig ud fra vinduet og forsvinde i dybet. Selv havde hun nærmest opgivet at blive reddet og havde roligt sat sig på sin seng, men pludselig hørte hun brandvæsenets klokker kime, hvorfor hun gik hen til vinduet og viftede med et forklæde.

Fra Fælledvejens brandstation mødte 6, højst 7 minutter efter alarmeringen en redningsstige og en stationssprøjte. Straks efter mødte brandfuldmægtig Thisted (den senere vicebrandchef) fra hovedbrandstationen og overtog ledelsen af rednings- og slukningsarbejdet.

Stigen fra Fælledvejens brandstation rejstes straks ved ankomsten til 5. sal,



Branden, Nordvestvej 26, den 12. juli 1899. Til højre ses redningsstigen fra Fælledvejens brandstation, ad hvilken i løbet af få minutter 9 personer reddedes ned på gaden. Til venstre er hovedbrandstationens redningsstige rejst, men den blev dog kun benyttet ved slukningsarbejdet. Endvidere ses to håndstiger, som kun når til 2. sal. På 4. sal til venstre har ilden kraftigt fat. Det var i denne lejlighed former Ravnkilde reddede en 13-årig pige, hvis moder styrtede ned og omkom.

hvorefter den før omtalte ældre kvinde blev bragt ned. Herefter reddedes ved hjælp af samme stige beboerne på 4. sal, og endelig blev en kvinde og to mænd bragt ned fra 3. sal. På dette tidspunkt modte en redningsstige fra hovedbrandstationen, men den blev dog kun anvendt til slukning af branden. Imidlertid var springtæppet beordret i brug i gården, hvor tilskuere lige forinden havde hjulpet flere personer ned ad en stige, som forefandtes i gården. En kvinde sprang imidlertid ved siden af springtæppet og blev i hårdt kvæstet tilstand båret ud til en droske. Hun kom sig dog helt efter et længere hospitalsophold.

Ialt blev 7 mennesker reddet af tilskuere, 9 af brandvæsenet og 8 ved samarbejde mellem tilskuere og brandvæsenet, medens en ung mand fra 2. sal reddede sig ad trappen til 1. sal og herfra ved spring fra et vindue ned i gården.

Der omkom ialt fire mennesker, idet man under oprydningsarbejdet på 4. sal fandt de stærkt forkullede lig af to kvinder, som boede på 5. sal, men som var faldet gennem etageadskillelsen, da denne var gennembrændt.

Foruden den omtalte kvinde, der forfejlede sit spring og faldt ved siden af springtæppet, kom fire af brandfolkene lettere til skade.

Branden blev slukket i løbet af 2½ time med fire slanger fra brandhane, men da var 4. sal og tagetagen raseret.

Efter branden fremkom i pressen en ret nærgående kritik af brandvæsenet. Der ankedes over, at brandvæsenet havde været for længe om at rykke ud, at der mødte for lidt mandskab og materiel, og at brandalarmerne var blevet ombygget, så at betjeningen var blevet besværliggjort. Men iøvrigt var pressen dog fuld af beundring over det mod og den beslutsomhed, som såvel tilskuere som brandfolkene havde udvist under branden.

Ved politiets indgående undersøgelser viste det sig imidlertid, at der intet kunne bebrejdes brandvæsenet med hensyn til udrykningstiden. De første køretøjer var endda mødt særdeles hurtigt efter alarmeringen.

Det var rigtigt, som det påtaltes i aviserne, at brandalarmerne var blevet ombygget. Grunden hertil var, at der i de nærmest foregående år var forekommet særlig mange falske alarmer og iøvrigt også mange pyromanbrande. Særlig Nordvestvejkvarteret var blevet hjemsøgt af falske alarmeringer. Indtil 1894 mødte normalt ved enhver alarmering bl. a. to redningsstiger, men den hyppige kørsel med disse letbyggede køretøjer gav anledning til mange reparationer, og da i 1894 på et vist tidspunkt begge hovedbrandstationens redningsstiger var til reparation, blev man tvunget til at ændre udrykningsbestemmelserne derhen, at der kun udrykkes med stige fra den station, hvortil melding om ildløs indgik. Den daværende brandchef, oberst Meyer, erkendte over for magistraten, at det havde været heldigt, om der til branden på Nordvestvej straks var mødt to redningsstiger, idet den kvinde, som slap tovet, former Ravnkilde havde tilkasted hende, i så tilfælde sandsynligvis kunne have været reddet. Kort efter branden genindførtes bestemmelserne om fremmøde af to redningsstiger, der forøvrigt siden har været bibeholdt ved Københavns brandvæsen.

I den hensigt at formindske antallet af de generende falske alarmer var derfor en del brandalarmskabe blevet ændrede, således at man foruden at slå ruden ind skulle benytte en nøgle, forinden man trykkede på knappen. Den snedkersvend, som havde alarmeret brandvæsenet til Nordvestvejbranden, erklærede imidlertid, at de nævnte foranstaltninger ikke havde sinket alarmeringen, hvorfor kritikken i dette tilfælde havde været grundløs.

Branden vakte stor opmærksomhed blandt befolkningen, som særlig i Nordvestvejkvarteret var meget opskræmt, og bedre blev forholdet ikke, da der kort efter branden indtraf en række pyromanbrande, bl. a. en brand i Brohusgade, i umiddelbar nærhed af Nordvestvej.

Ejendommen, Nordvestvej 26, blev genopbygget med to lejligheder i hver etage og med helt adskilt hoved- og køkkentrappe. En af de nuværende beboere, en 80-årig dame, som er medejer af ejendommen, oplevede iøvrigt brandens afslutning, idet hun dengang boede i den lige overfor liggende Fiskergade.

KØBENHAVNS BRANDVÆSENS

MATERIEL

af J. Ammitzbøll og G. Haurum

UDVIKLINGEN af brandmateriellet er i alt væsentligt foregået i takt med den tekniske udvikling indenfor maskinindustrien og transportteknikken, således at man ved bygning af brandkøretøjer til stadighed har udnyttet de fremskridt, der er sket i andre grene af teknikken. I de senere år har en omfattende videnskabelig og teknisk forskning af brandslukningens natur dog bevirket, at der blandt slukningsmateriellet i dag eksisterer konstruktioner, som ikke vil kunne findes i nogen anden gren af teknikken.

Indtil dampmaskinens opfindelse i slutningen af det attende århundrede var den eneste brandsprøjte, der eksisterede, håndkraftsprøjten, en simpel stempelpumpe, der — som navnet siger — betjenes med håndkraft. I sin oprindelige udformning måtte sprøjten fødes med vand fra spande, og på afgangssiden var den forsynet med et fastsiddende strålerør, således at dens rækkevidde var meget begrænset, samtidig med at dens effektivitet var afhængig af, om der var tilstrækkelig meget mandskab med spande til stede. Et betydeligt fremskridt betød trykslangens opfindelse i 1672; man blev nu i stand til at anbringe sprøjten i nogen afstand fra brandstedet, og samtidig kunne man arbejde med strålerøret uafhængigt af sprøjten. Forholdene forbedredes yderligere ved sugeslangens opfindelse, som bevirkede, at man kunne lade sprøjten selv suge vandet op fra kar, beholdere eller åbent vand. Sammenlignet med vore nuværende brandsprøjter var håndkraftsprøjten ydeevne dog meget ringe, og det var derfor et meget stort fremskridt, da man ved dampmaskinens opfindelse kom til at råde over en kraftmaskine, som kunne udvikle en langt større effekt, end man hidtil havde været i stand til at fremskaffe med håndkraft. Den første dampsprøjte så dagens lys i England i 1829, men der skulle dog gå en lang årrække, før brandvæsnerne fuldt ud kunne stole på denne nye sprøjtetype.

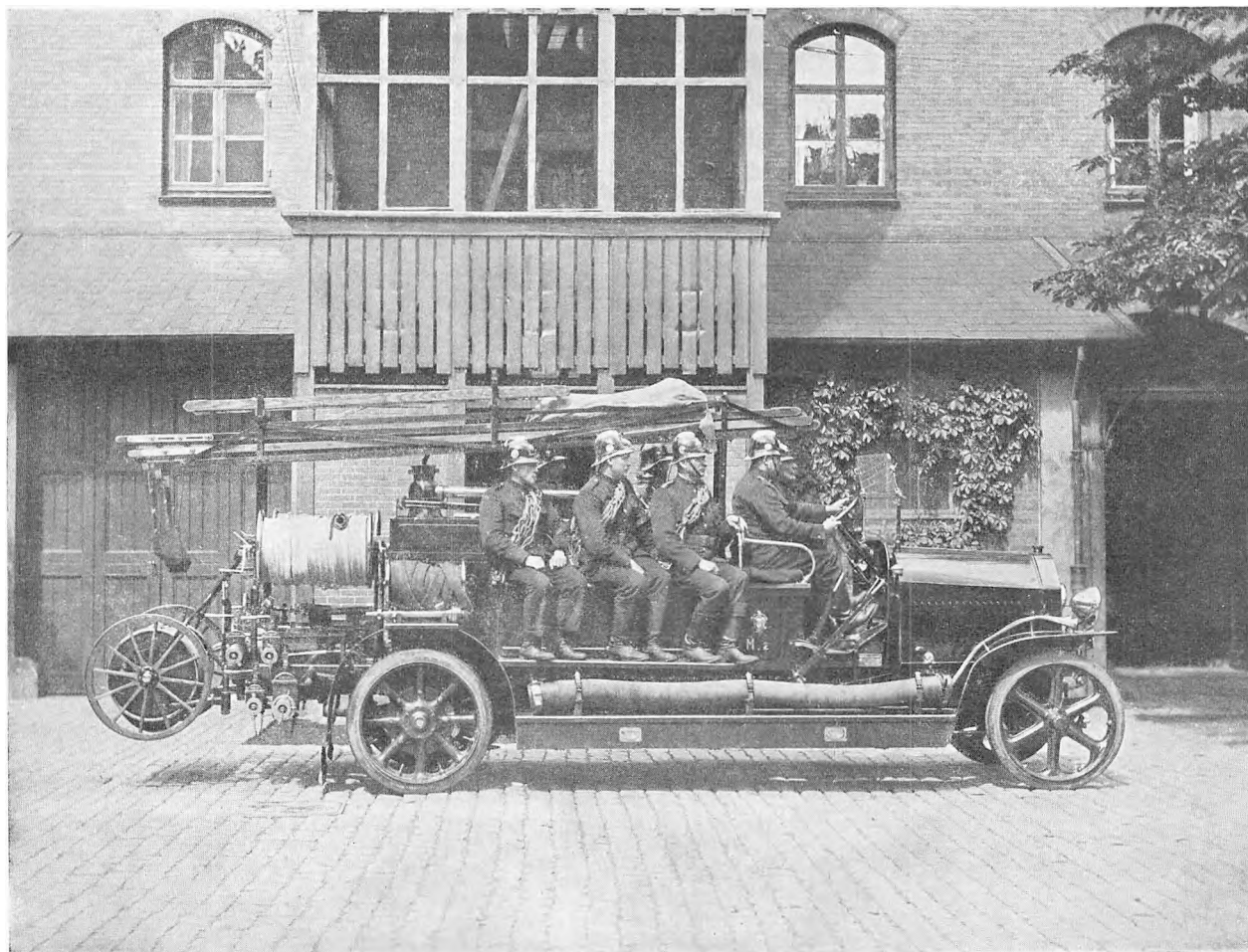
Den første dampsprøjte i Danmark anskaffedes af Københavns brandvæsen i 1864. Efter at begyndelsesvanskelighederne var overstået, viste den sig at være et værdifuldt supplement til de eksisterende håndkraftsprøjter og gjorde god fyldest ved en række ildebrande. I 1875 anskaffedes dampsprøjte nr. 2, og mekaniseringen fortsattes, indtil der i 1904 fandtes ialt 8 dampsprøjter ved Københavns brandvæsen.

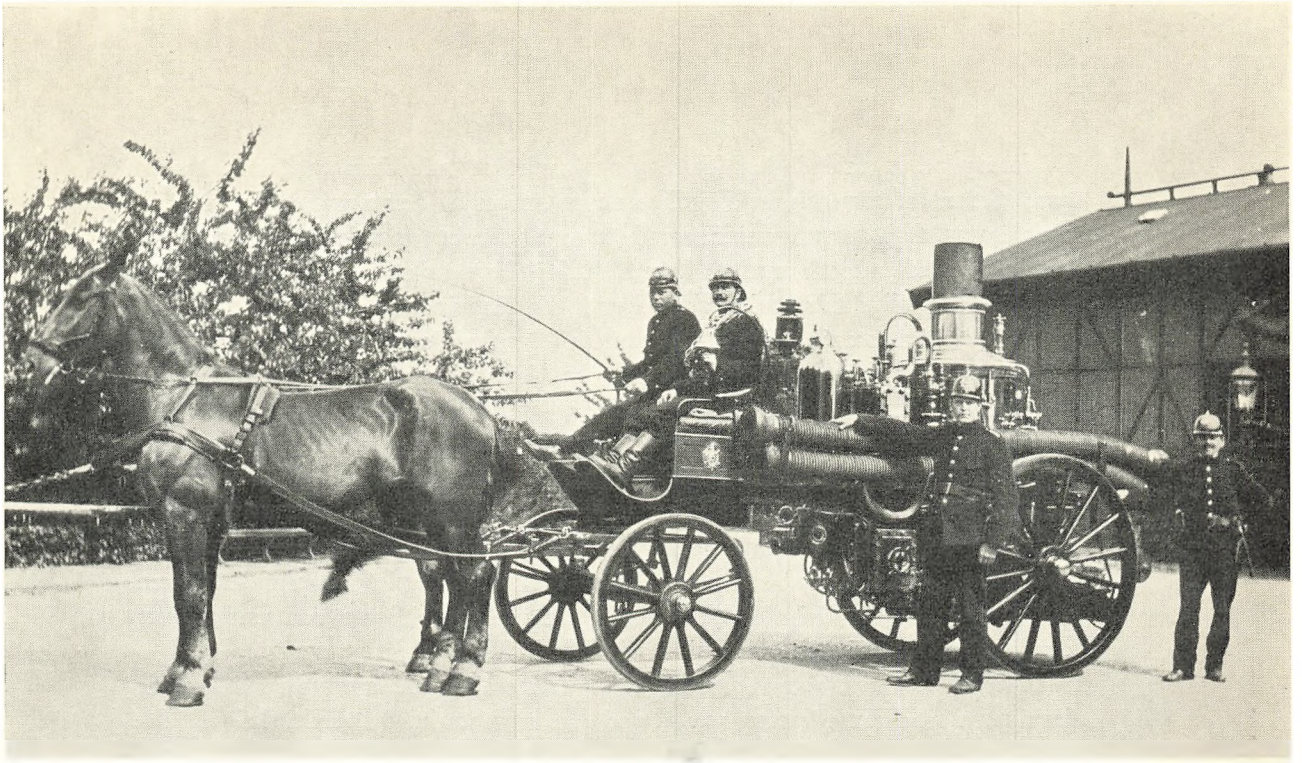
Dampsprøjterne havde dog to væsentlige ulemper; for det første skulle de føres frem til brandstedet med hesteforspand, og for det andet var de ikke umiddelbart i stand til at gå i arbejde — der måtte først fyres op under kedlen.



Der fyres op under dampsprøjtten. — Der krævedes stor dygtighed og megen rutine for at betjene dampsprøjtten. Samtidig med fyringen skulle man sørge for, at der var en passende vandstand i kedlen, og endvidere skulle damptrykket så vidt muligt holdes konstant.

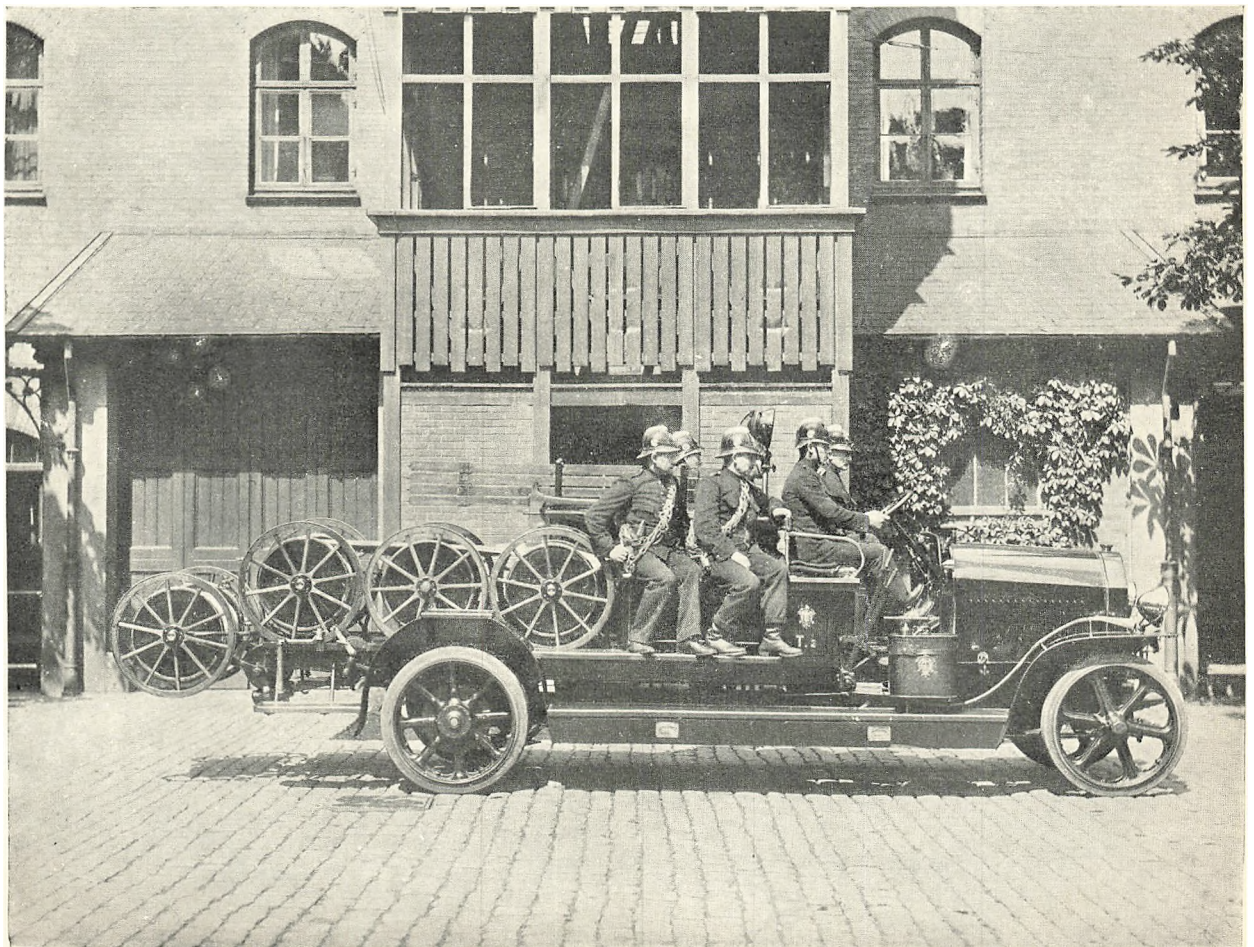
Motorsprøjt, årgang 1920. Chassis: Daimler-Benz, forsynet med en topventilet motor på 60 HK. Pumpen, der er monteret bag på køretøjet, er en centrifugalpumpe med en ydeevne på 1800 liter i minuttet ved 7 atm. Der medførtes 270 m 62 mm og 45 m 45 mm slange. Vandtanken rummer 350 liter. Besætning 8 mand. Køretøjets maksimalhastighed 50 km i timen.





Dampsprøjt klar til udrykning.

Tender, årgang 1920. Undervognen er af samme type som for sprøjtet.
Køretøjet, der tjener som redskabsvogn for sprøjtet, er bl. a. udstyret med
4 slangevogne med ialt 480 m 62 mm slange.



Et forsøg på at undgå den første ulempe ved at lade dampmaskinen trække køretøjet ud til brandstedet blev ikke nogen succes og har aldrig været anvendt herhjemme. En overgang interesserede man sig stærkt for elektromobiler, og der blev også i udlandet fremstillet flere elektrisk drevne dampsprøjter, men i selve den brandmæssige udrustning skete der ingen ændringer.

Med benzinmotorens fremkomst åbnedes der imidlertid helt nye muligheder for at konstruere et brandkøretøj, der ikke besad dampsprøjtens ulemper, og der blev da også allerede før den første verdenskrig bygget et ret stort antal automobilsprøjter. Hermed var man nået frem til en sprøjte, som ved egen kraft kunne nå frem til brandstedet. Da endvidere benzinmotoren arbejder med et ret højt omdrejningstal, kunne man med fordel anvende en centrifugalpumpe, som besidder mange fordele frem for de tidligere anvendte stempelpumper. Centrifugalpumpen er således i sin konstruktion og betjening simplere end stempelpumpen, og samtidig er den mindre, lettere og billigere end en stempelpumpe med samme ydeevne.

Københavns brandvæsen anskaffede sin første automobilsprøjte i 1912, og erfaringerne med dette køretøj var så gode, at man straks, da verdenskrigen 1914—18 var afsluttet, besluttede sig til at foretage en fuldstændig motorisering af brandvæsenet. I 1920—21 fik man ialt 7 motorsprøjter og 7 tendere, som herefter kom til at danne grundstammen i brandvæsenets slukningsmateriel indtil midten af trediverne.

Set med nutidens øjne kan disse køretøjer måske forekomme en smule komiske med det åbne førerhus, de massive gummiringe og med mandskabet siddende udvendigt på køretøjet, men i virkeligheden adskiller de sig i princippet kun meget lidt fra de køretøjer, der anvendes i dag.

Brandvæsenets nuværende sprøjter og tendere er anskaffet i årene 1934—39 til afløsning af køretøjerne fra 1920—21. Sprøjterne, der bærer betegnelserne M 1—8, er bygget på TRIANGEL-chassier og er forsynet med en to-trins centrifugalpumpe, der yder 2000 liter/min. ved et afgangstryk på 6 atm. Pumpen er forsynet med en ansugningspumpe, således at den kan suge fra åbent vand, og på dens tilgangsside kan der endvidere tilsluttes slanger fra brandhane eller fra en anden Pumpe. For ved mindre ildløs at kunne foretage slukningen uden at udlægge fødeslange samt for straks ved ankomsten at have vand til rådighed, har køretøjet en vandtank, der rummer 350 liter. Sprøjten medfører ialt ca. 400 m slange, som kan udlægges fra fire afgange på pumpens trykside.

Ved de fleste ildebrænde er vand det bedste slukningsmiddel, men i særlige tilfælde, f. eks. ved brand i brandfarlige vædske, er vand ikke anvendeligt, og man kan da i stedet med fordel anvende skum. Skummet består af en blanding af vand, luft og skumvædske og fremstilles i køretøjets skumanlæg, der har en kapacitet på 1400 liter skum pr. minut. Vandet til skumfremstillingen fås fra vandpumpen, og skumvædske medføres i en særlig tank, der rummer 150 liter, hvilket er tilstrækkeligt til fremstilling af ca. 75 m³ skum.

Sprøjten betjenes af 6 mand, 1 brandmester, 1 underbrandmester, 1 chauffør og 3 brandmænd. Brandmesteren sidder under kørselen ved siden af chaufføren, mens de fire øvrige er placeret i mandskabsrummet bag vandtanken.

Tenderne er opbygget på samme måde som sprøjterne, dog findes der ingen vandtank, men til gengæld medføres der flere slanger. For at man på afstand skal kunne kende forskel på de to køretøjstyper, er tenderne forsynet med en hvid kant langs taget. Tenderen er bemandedet med 5 mand.

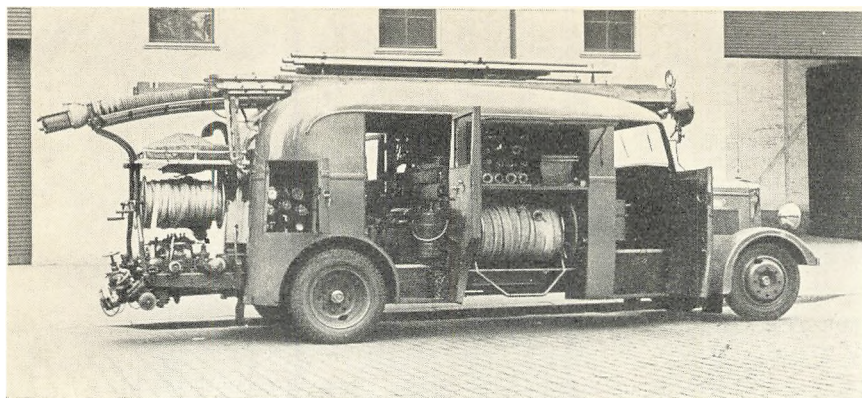
Ved en normal udrykning møder sprøjte og tender samtidigt på brandstedet, og slukningsarbejdet foregår under et snævert samarbejde mellem de to hold. Ved mindre ildløs, f. eks. en brændende bil på gaden, møder kun sprøjten.

De her omtalte sprøjter og tendere benævnes ofte „normaltype I“, idet de oprindeligt var tænkt som en standardtype for hovedstadsbrandvæsnerne og for større provinsbrandvæsner. Københavns brandvæsen råder foruden de 8 sprøjter og 8 tendere af denne type yderligere over 4 automobilsprøjter af den såkaldte „normaltype II“, som er særlig beregnet for købstadsbrandvæsner. Disse sprøjter er udstyret med en mindre pumpe, men medfører til gengæld en påhængssprøjte, hvis pumpe kan præstere samme vandydelse som automobilsprøjtes pumpe. På normaltype II medføres endvidere en større slangemængde end på normaltype I.

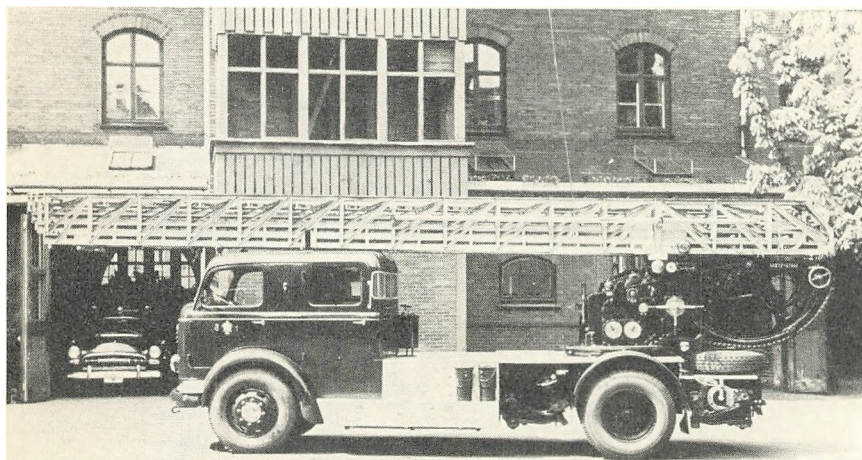
Den ene af de 4 sprøjter af normaltype II er efter krigen blevet bygget om og er nu forsynet med en særlig pumpe, der er i stand til at afgive vand under et tryk på helt op til 42 atm. Denne pumpetype — højtrykspumpen — har i de senere år vundet stærkt indpas ved bygningen af slukningskøretøjer.

For stigemateriellets vedkommende er der sket en tilsvarende udvikling. Den første mekaniske stige, der blev anskaffet i 1860, førtes frem til brandstedet på en lille to-hjulet vogn. Senere gik man over til at anvende stiger, hvis understel var forsynet med hjul, og transporten til brandstedet foregik da på den måde, at stigens forende hvilede på en tohjulet forvogn. Hele køretøjet blev trukket med hesteforspand.

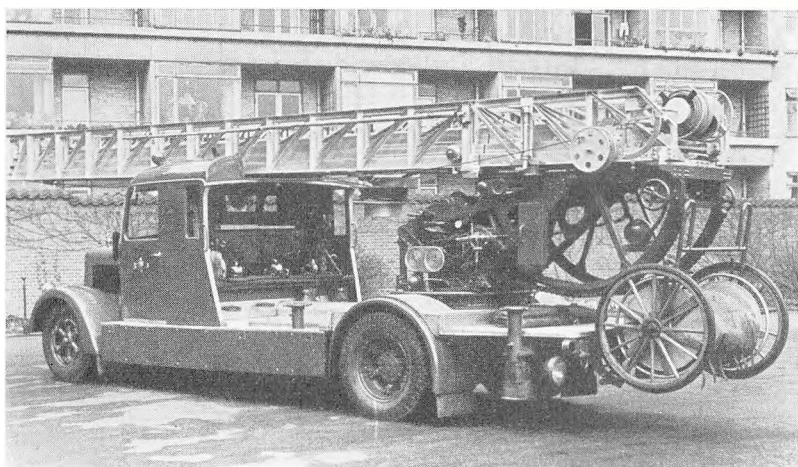
Ved brandvæsenets motorisering fremkom to nye stigetypen, automobilafprodsstigen og drejestigen. En afprodsstige er monteret på et understel, forsynet med tre eller fire hjul, som danner den fornødne understøtningsflade under stigens brug. Den transporteres frem til brandstedet på en undervogn, som er udstyret med en særlig påprodsningsanordning. Et sådant køretøj blev anskaffet til Københavns brandvæsen i 1924. Undervognen var bygget på et chassis af samme type som anvendt til sprøjter og tendere, og den afprodselige stige havde en længde i udskudt stand på 22 m. Betjeningen af stigen skete med håndkraft. I 1930 udvidedes brandvæsenets stigepark med 6 afprodsstiger. I forhold til 1924-stigen var såvel undervogn som stige på de nye køretøjer af en mere robust konstruktion, og stigens rejsning og udskydning udførtes ved hjælp af en totaktsbenzinmotor. Køretøjerne var forsynet med en pumpe, der kunne yde 2000 liter/min. ved et tryk på 6 atm. En af disse stiger var i drift helt indtil 1954.



Motorsprøjte, normaltype I. Bag førerummet ses øverst et magasin for forgrenere, værktøj m. m. og nederst en slangevogn med 150 m C-slange (C = 52 mm). På køretøjets modsatte side er tilsvarende anbragt en slangevogn med 60 m B-slange (B = 76 mm). Vandtanken findes mellem de to slangevogne. Mandskabsrummet har plads til 4 mand. I karosseriets bagende ses skumrummet. Bag karosseriet er pumpen med til- og afgang anbragt på den forlængede chassisramme. På slangevinden i højre side over pumpen findes 120 m D-slange (D = 25 mm), og på vindnen på venstre side 60 m B-slange. På taget findes stiger og sugeslanger.



„Lillebæltsbroen“ efter ombygningen. Stigetårn og stigeløb er overflyttet i uændret skikkelse, hvorimod den nye undervogn adskiller sig meget væsentligt fra den gamle; bl. a. findes der nu et lukket mandskabsrum i modsætning til den oprindelige stiges bagdrevende, åbne mandskabsæde.



Forneden.

Afprodsstige, årgang 1930. Undervognen er en Daimler-Benz med massive gummiringe, åbent førerhus og mandskabsæder i „båse“ langs siderne. Bag undervognens baghjul ses stigeunderdelens meget store støttehjul.

Metz-drejestige, årgang 1929, efter de to ombygninger i 1949. Stigen betjenes ved hjælp af de 4 håndtag, der ses midt på tårnet. De to viserinstrumenter til venstre for betjeningshåndtagene angiver henholdsvis stigenes hældningsvinkel og udskydningslængde. I skabet til højre for betjeningsgrebene findes en telefon, der står i forbindelse med stigetoppen. Bagest på stigeløbene ses en slangevinde for stigeslangen, der under stigenes udskydning følger øverste stigeløb.

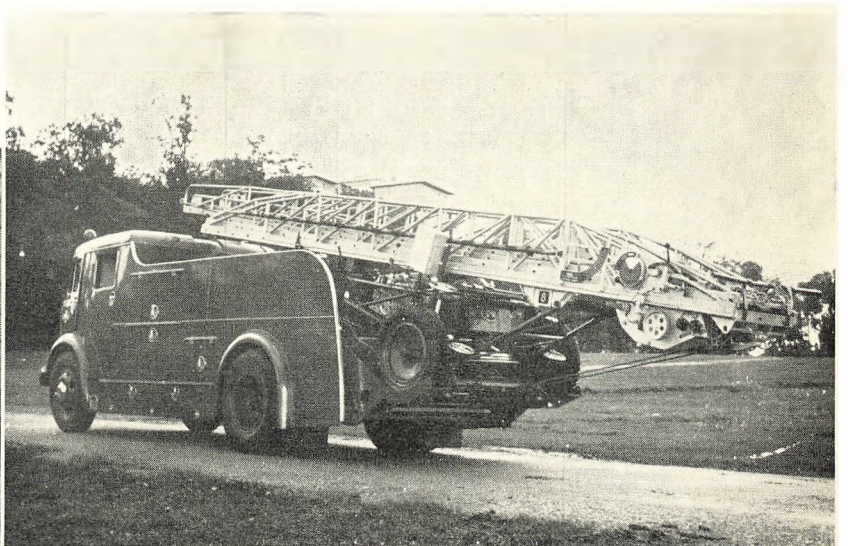
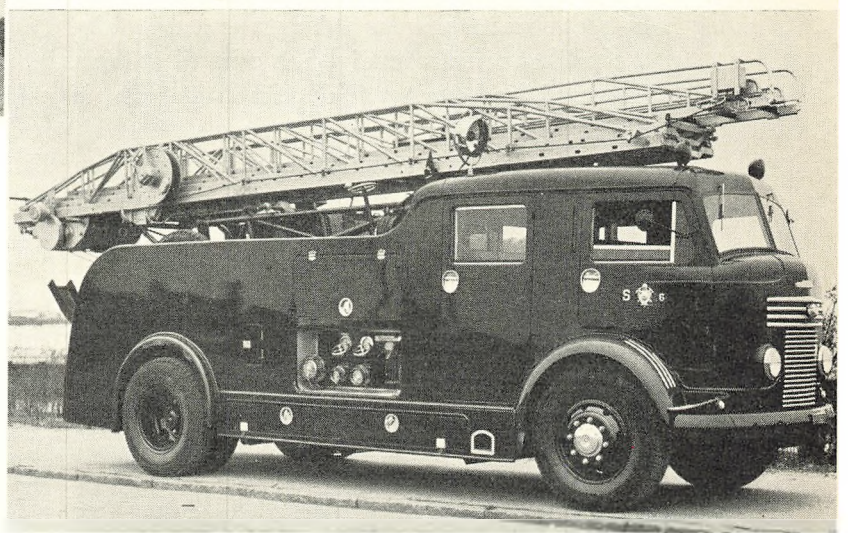
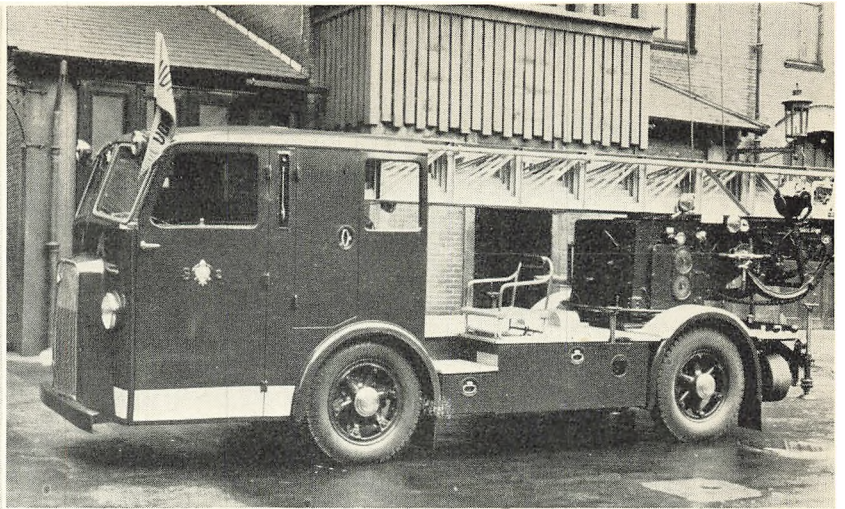




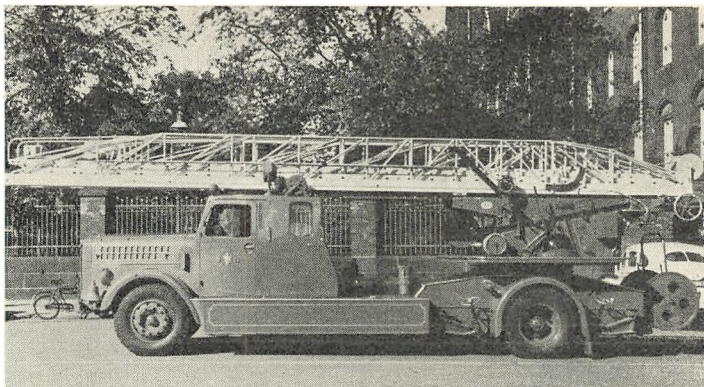
Afprodstige, 1953. Stigen rejst.

Metz-stige, 22 m. Stigeløbets forreste ende ligger under korslen i en forsænkning i mandskabsrummet, hvilket giver en lav totalhøjde på køretøjet. Bag baghjulene ses det ene af tværhjulene, på hvilke stigen ruller, når den kastes sideværts.

Afprodstige, 1953. Pumpen, der er anbragt mellem chassisets vanger i køretøjet, betjenes fra begge sider. Samme stige under afprodsning. Rampen med de to U-formede køreskinner, hvorpå stigen hviler under korslen, sænkes, indtil den rorer jorden, og stigen kan da køres fri af undervognen.



Selv om drejestigen er særdeles solid og sikker, er det måske lidt svært at finde trinnene første gang, man går på stigen. Damen her, som er reddet ud gennem et vindue på 2. sal, hjælpes ned af stigen.



Merryweatherstige, årgang 1947. På den nederste del af stige-tårnet bemærkes en kraftig platform, der følger stigen under drejningen, og hvor på chaufføren står under stignens betjening.

I bestræbelserne for at konstruere en kraftigere og mere stabil stige er man nu efterhånden fuldstændig gået over til at fremstille stigeløbene af stål eller letmetal i modsætning til de ældre stigetypen, hvor løbene var fremstillet af træ. I 1952 anskaffedes således en ny 4-løbet, 18 m afprodsstige til erstatning for 1924-stigen. Det underste stigeløb er her fremstillet af stål, mens de øvrige er af letmetal, hvilket betyder en væsentlig nedsættelse af vægten. Stigen er specielt beregnet til at kunne føres ind gennem meget små porte, og dens dimensioner i sammenskudt stand er derfor meget små.

Til erstatning for 1930-stigerne er der i årene 1953—54 bygget fire afprodsstiger med stigelængder på 22 m. Det drejer sig her om meget kraftige og robuste stiger. Stigeløbene er fremstillet af stål og forsynet med sidedragere af stålør. Af- og påprodsningen af stigen sker ved hjælp af en hydraulisk mekanisme, der drives af køretøjets motor. Stigens rejsnings- og udskydningsspil drives af elektromotorer, der får strøm fra to akkumulatorer, der er anbragt i en kasse på stignens understel. Undervognen er forsynet med en meget stor pumpe, der er i stand til at yde 3500 liter/min. Køretøjet har 5 mands betjening.

Drejestigerne — eller som de ofte kaldes, tårnstigerne — er brandvæsenets dyreste og mest komplicerede materiel. Stigeløbene er her fastgjort til det såkaldte stige-tårn, der er monteret på køretøjets chassisramme på en sådan måde, at tårnet og stigeløbene kan drejes i forhold til undervognen. Alle stignens bevægelser, rejsning, udskydning og drejning, udføres ved hjælp af undervognens motor, som ved en speciel kardanaksel står i forbindelse med stigemekanismen i tårnet. For at hindre overbelastning er stigemekanismen endvidere forsynet med en række sikkerhedsanordninger.

Københavns brandvæsen råder over 5 drejestiger; heraf er de tre af det tyske fabrikat METZ og de to af det engelske fabrikat MERRYWEATHER. Den første af METZ-stigerne er anskaffet i 1929. Undervognen var en DAIMLER-BENZ af samme type som anvendt til de 6 afprodsstiger, og stigeløbene

var fremstillet af træ; den totale udskydningslængde var 28 m. Stigen var i drift i sin oprindelige form indtil 1949. Da besluttede man at udskifte undervognen, og stigetårn og stigeløb flyttedes over på et nyere chassis, som var efterladt her i landet af den tyske besættelsesmagt. Kun et par måneder efter ombygningen, blev denne stige imidlertid under en øvelse i kraftigt stormvejr udsat for et uheld, idet et vindstød knækkede stigeløbene. Køretøjet blev herefter kørt til fabrikken i Tyskland, hvor den blev forsynet med nye stigeløb af stål, mens den øvrige del af køretøjet forblev uændret. Af den oprindelige stige er således nu kun tårnet tilbage, men til trods for at stigemekanismen har arbejdet i mere end 25 år, vil stigen antagelig kunne være i drift i mange år endnu.

Den anden METZ-stige blev anskaffet i 1935. Dens længde i udskudt stand er 30 m, og stigeløbene er fremstillet af stål. Det var denne stige, der ved sin fremkomst fik kælenavnet „Lillebæltsbroen“. Også denne stige er stadig i drift, men efter et alvorligt motorhavari i 1953 viste det sig umuligt at gøre køretøjet driftsklar igen, og undervognen blev derfor udskiftet. Den nye undervogn er bygget på et chassis af samme type, som er anvendt til de fire afspudsstiger, model 1953.

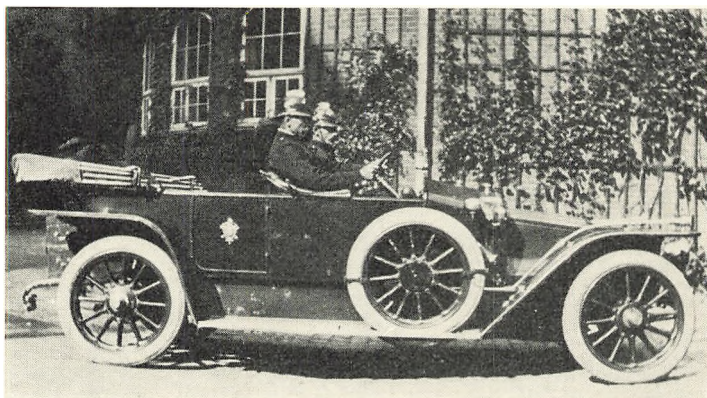
Den tredje METZ-stige adskiller sig en del fra de øvrige. Den er 5-løbet, og stigelængden er kun 22 m. Dette køretøj er specielt konstrueret til at kunne føres ind gennem porte o. lign., hvorfor dets yderdimensioner er gjort så små, som det var teknisk muligt. Endvidere er der på køretøjets bagende monteret en særlig mekanisme, hvorved køretøjets bagende kan kastes sideværts.

De to engelske stiger er anskaffet i 1947 og 1949 og er fuldkommen ens. Undervognene er bygget på SCANIA-VABIS chassis, og stigerne er firløbede med en udskydningslængde på 30 m.

Drejestigerne besidder mange fordele frem for afspudsstigerne. De er således langt mere stabile, idet hele undervognen tjener som understøtningsflade, og stigebevægelserne foregår meget hurtigere. Rejsning og udskydning kan således foretages, samtidig med at stigen drejes ind i den rigtige retning, og det er muligt at bestryge en hel husfacade uden at skulle flytte undervognen. Men hvorfor anvender man så i det hele taget afspudsstiger? Det skyldes, at en drejestige er et stort og tungt køretøj, som kun sjældent kan køres ind gennem porte eller ind i en snæver gård. I sådanne tilfælde må man anvende en afspudsstige, som langt lettere kan bugseres på snæver plads. Ved udrykning i København møder der altid to stiger, og i den tættere bebyggede del af byen, hvor drejestigen ikke altid vil kunne anvendes, er mindst een af de to stiger en afspudsstige.

Foruden de egentlige brandkøretøjer — stiger, sprøjter og tendere — råder brandvæsenet dels over en række særlige køretøjer til brug ved specialtjenesterne, røgdykker-, pioner- og ambulancetjenesten, dels over forskellige person-, vare- og lastbiler. Personvognene anvendes som udrykningskøretøjer for brand-

chefen, vagthavende chef, vagthavende og reservevagthavende inspektør samt ved brandvæsenets inspektionstjeneste. Vare- og lastvognene — færdselsvognene — anvendes til transport af materiel mellem de enkelte stationer samt til og fra brandsteder.



Officersvogn,
årgang 1913.



Vagthavende inspek-
tørs udrykningsvogn
1953.

DA „DE FATTIGES KIRKE” SANK I GRUS

af Vilh. Bergstrøm

JERUSALEMSKIRKEN, også kaldet Metodistkirken, eller De fattiges kirke, i Rigensgade nedbrændte den 21. januar 1914. Det, der gav branden sin særlig uhyggelige karakter, var, at et halvt hundrede hjemløse, indespærret i krypten, nær var indebrændte. Frygtelige scener udspillede, inden de i sidste øjeblik blev reddede. Selve fyrrummet ved siden af stod i brand. Væggen ind til det var overophedet og slog revner. Gennem utæthederne sivede røgen ind til de stakels mennesker, der efterhånden var ved at kvæles. Udgangen var efter regulativet låset for det tilfælde, at der skulle forefalde uordentligheder dernede. Hvem havde tænkt på undtagelses-bestemmelser?

Og nattevagten var ikke i stand til at handle konduitemæssigt. Da han ved midnatstid havde sporet brandlugt og løb for at alarmere brandvæsenet, faldt det ham i forvirringen ikke ind at slå låsen fra udgangsdøren. Heldigvis kom brandvæsenet hurtigt til stede. Gennem et kældervindue, der blev hugget i stykker, halede man en efter en de hjemløse ud. De hostede og nyste, men kom hurtigt til hæfterne.

For virkningsfuldt at bekæmpe ilden måtte man have adgang til kirken. Det var ikke så lige en sag. Hovedindgangens svære egetræsport kunne man ikke få bugt med. Imidlertid lykkedes det en sprøjtefører gennem et vindue at trænge ind i kirken. Fra kælderen havde ilden gennembrudt loftet. Stolestaderne i kirken var kommet i brand, og røgen blev hurtigt så tyk, at han måtte retirere. Under flugten lykkedes det ham at redde kirkens hellige kar. Fra de forskellige vinduer angreb brandmændene ilden. Den store attack måtte dog foregå gennem hovedindgangen. Kirken, hvis indre bestod af lutter træ, var hurtigt et flammehav. Rummet lyste som ved den »festligste gudstjeneste«. Samtidig herskede der en varme som i selve »underverdenen«. Et dramatisk møde mellem himmel og helvede.

En brandmand udrustet med et røgapparat trængte under den største fare fra krypten op i våbenhuset eller mere jævnt kaldet forstuen. Af hensyn til heden blev han ustandselig overdænget med vand. Så snart han havde fået porten åbnet, blev der ført slanger ind i kirken, og nu kunne man mere effektivt gå løs på ilden, der fra stolestaderne havde banet sig vej op til pulpituret og derfra videre til kirkens loft og tagkonstruktion. Man måtte opgive at redde kirken og koncentrere sig om at forhindre flammerne i at forplante sig til det 44 meter høje spir. Heller ikke det lykkedes på grund af ildens voldsomhed.

Man gjorde sig klart, at spirets nedstyrtning kunne forventes. Alt mandskab måtte kaldes ud af kirken, og man måtte indskrænke sig til en »beskydning« på afstand. Folk i naboejendommene evakueredes. Det samme gjaldt pastor Basts præstebolig op til kirken og det børnehjem, der fandtes ovenover på 1. og 2. sal. De derværende 28 børn blev vækket og i ro og orden ført over gaden til underofficerernes gymnastiksal, hvor børnene midlertidigt blev anbragt. De var ikke særlig anfægtede af begivenheden takket være de voksnes ydre ro. De gav sig straks til at lege og fik på den måde has på nattetimerne.

Stiger og sprøjter blev trukket tilbage fra spirets nærhed. Når som helst kunne dets fald ventes. Foden var gennembrændt, men vedblivende holdt spiret sig rankt. Stikflammer fra øverst til nederst virkede som en illumination, der sås langt borte og samlede en masse tilskuere bag politiafspærringerne. Der var stadig fuldt blus på kirketaget. En regn af gnister sendtes ud over kvarteret, hvis gamle tage dog holdt tæt. Ilden kom ikke indenfor og bevirkede antændelser, noget, man ellers var forberedt på at imødegå.

Slukning af tårne og spir er næsten en umulig opgave. De høje trækonstruktioner befordrer træk. Den snævre adgang stiller sig hindrende i vejen for slukningsarbejdet. Det eneste, der kan forhindre ildens overmagt, er forlods at have forsynet tårn og spir med brandsikre etageadskillelser og naturligvis helst kombineret med sprinkleranlæg. Men den slags foranstaltninger koster mange penge, og det havde der ikke været råd til, da det gjaldt »De fattiges kirke«.

I den største spænding afventede man spirets sammenbrud. I første omgang syntes man, at spiret hældede og ville falde ud til siden, hvilket ville give anledning til de største ødelæggelser og farer. Men det var et synsbedrag. Ved 4-tiden sank spiret sammen, som om det var træt og mæt af dage. De brændende bjælker holdt sig indenfor kirkens mure og nøjedes med at spy gnister til vejrs som fra et krater i udbrud.

Sensationen var udløst. Nu kunne det jævne solide slukningsarbejde udfolde sig. En time senere var branden færdig. Af kirken stod kun de røgsværtede mure tilbage. Blandt brokkerne fandt man de nedstyrtede kirkeklokker. De var brændt sammen til metalklumper.

Ved daggry forsamledes metodist-menigheden, som i nattens løb var blevet underrettet om ulykken, i ruinen. Pastor Bast holdt en kort gudstjeneste. Mange græd.

Rygtet gik, at det nok var en eller anden af de personer, som havde logeret i krypten, der havde påsat branden. Den pæne borger har så let ved at mistænke dem, der er gået til bunds i samfundet. Men sætter man ild på, når man trænger til en nattesøvn og kan udsætte sig selv for fare? Forøvrigt viste undersøgelsen, at branden var opstået i fyrrummet og utvivlsomt måtte henregnes til de hændelige tilfælde.



Kl. 4 om morgenen sank spiret sammen og styrtede ned i kirkerummet. Var tårnet, som man en overgang frygtede, styrtet ud over den gamle, tætte bebyggelse med talrige beboere, var der sket en endnu større katastrofe.

Metodistkirken i Rigensgade i København under branden i 1914.



Det fuldstændig ødelagte våbenhus. Mellem de forkullede gulvbjælker ser man ned i krypten, hvor der var herberg for hjemløse mænd.

TRE KÆMPEBRANDE OMKRING

KONGENS NYTORV

af Villb. Bergstrøm

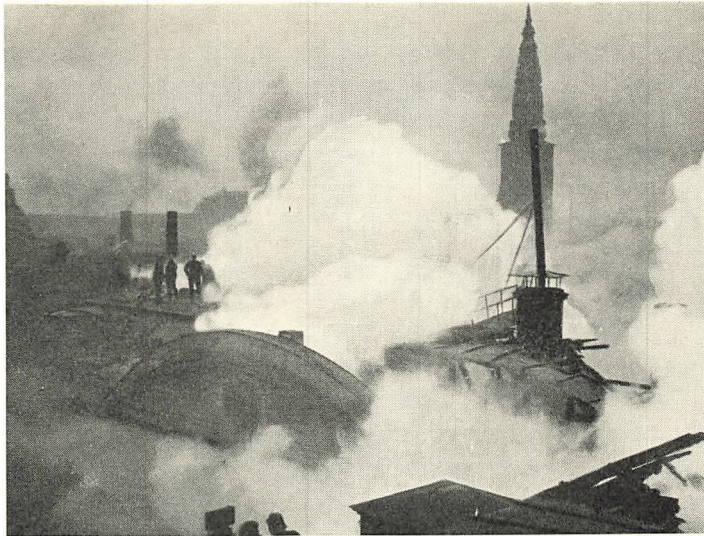
HOTEL D'ANGLETERRE

DER var engang, da d'Angleterre i menigmands øjne næsten rangerede med de kongelige slotte. Her domicilerede landadelen om vinteren, når der var blevet koldt og trist ude på herregårdene. 1915 var en særlig god sæson for hotellet, men det blev afbrudt på en højst ubehagelig måde. En kæmpebrand gjorde hotellet ubeboeligt i flere måneder. Branden var en kolossal begivenhed for hele byen. Brandskaden var langt over en million kroner, hvilket var mange penge dengang, da gullash-tiden knapt var begyndt.

Branden indledtes „doucement“, som man nok ville have sagt i hin periode på det højadelige sted. Oversat på jævnt dansk ville det vel være blevet til: »ikke noget videre i starten«. Natten mellem den 3. og 4. marts mærkede den vagthavende portier ved 4-tiden en mistænkelig os og fandt, at det brændte i et kaffekøkken ud mod Hovedvagtsgade, ikke noget videre, men alligevel nok til, at han ikke turde påtage sig ansvaret for slukningen. Han ringede til brandvæsenet og til sin chef Vald. Petersen. Man enedes om, at der ikke var nogen grund til at forskrække huset, som rummede 150 gæster af de øverste rangklasser og et halvt hundrede funktionærer. En slange fra en brandhane var tilstrækkelig til at slukke ilden. Brandvæsenet regnede med, at det hele var forbi, og begyndte oprydningen.

Men ligesom på det Christiansborg, der nedbrændte 1884, havde d'Angleterre en masse skjulte træ-hulrum af hensyn til den indre arkitektoniske udsmykning. Da man slog hul i et højtliggende loft over læsesalen ud mod Palmehaven, fusesede flammerne frem. Der var god træk i hulrummene, som åbenbart stod i forbindelse med hinanden hele bygningen igennem. Alle vegne, hvor man slog hul i vægge og loft, mødte man det samme syn. Kort sagt hele komplekset var truet. Det gjaldt om at få gæsterne og betjeningen ud af sengene i en fart. En søvndrukken piccolo med uniformen i den største uorden kom ned fra loftsetagen, hvor han hørte hjemme, og meddelte rædselsslagen, at ilden buldrede bag panelerne. En russisk dame kom ud på en af gangene og skreg på sit hjemlands sprog. Hun lignede i sin natdragt den noksom bekendte »hvide dame«, der spørger på enhver ordentlig herregård og varsler død og undergang. Imidlertid var

Ad hulrum og skjulte kanaler banede ilden sig vej gennem hele det gamle hotel og kom først rigtig til sync på taget.



brandvæsenet mødt med sin største udrykning og tog fat efter den foreliggende plan, kombineret med det særegne, der burde gøres netop i dette tilfælde. Man gik til værks med den fornødne energi.

Det gjorde man også inde på værelserne, hvis man ikke foretrak umiddelbar flugt. Man fyldte kufferterne hulter til bulter. Ude på gangene blev røgen tættere og tættere. Mere eller mindre påklædte personer ilede ned ad trapperne. Det var næsten umuligt at skelne adel fra menigmand. En grevinde slæbte egenhændig et par svære kufferter. Måske for første gang i sit liv kunne hun ikke finde nogen til at hjælpe sig. Det var et selskab af et temmelig grotesk udseende, der efterhånden samledes i vestibulen, i Palmehaven og i Louis seize salen. Alle var forvirrede indtil rædsel, ikke mindst da man fik at vide, at det brændte på hele tre steder på een gang. Man talte om en pyromanbrand.

Det voldsomme brandhallo fra tilkørende sprøjter kaldte hurtigt en masse mennesker til Kongens Nytorv. Til tilskuernes store skuffelse var hovedbygningen ud mod torvet en stor mørk flade. Branden foregik væsentlig i det indre, i mellembygningerne og gårdene. Man kunne næsten sige, det var en »diskret« brand, som det sømmede sig for stedet. Der blev rejst stiger og branden angrebet fra alle sider. Af den overhåndtagende røg i værelser og korridorer blev brandmændene efterhånden tvunget til at arbejde på en vis afstand. Tyve strålerør var i virksomhed. Vandet styrtede fra oven ned i stueetagen. Snart lignede Palmehaven nærmest en svømmehal.

Ilden forplantede sig med en forbavsende hurtighed ad skjulte veje fra etage til etage helt op til taget, der veg plads for et »knaldrødt blomsterbed«, som bølgede i vinden. Endelig var der noget at se for tilskuerne på torvet. Mellemløjen, som var vanskelig tilgængelig for brandfolkene med deres slukningsredska-

ber, var et stort bål fra øverst til nederst. Også de øvre etager ud mod Hovedvagtsgade var stærkt angrebet, og en tid var bagbygningen til Østergade 16 truet. Men på morgenstunden var brandmændene herre over ilden. Men en meget krævende opgave havde det været at komme så vidt. Fløjen ud til Kongens Nytorv var blevet reddet, men havde til gengæld lidt betydelig vandskade. At der ikke under den store brand skete andre begivenheder i byen, som krævede større udrykninger, var et held, eftersom stationerne i en betydelig grad var blottet for mandskab under affæren på d'Angleterre.

Militæret havde stillet mandskab til rådighed, og dette havde gjort stor nytte ved redningsarbejdet. Soldaterne slæbte troligt møbler m. m. ud fra den brændende bygning, således sofaer fra Palmehaven og forøvrigt også palmerne. Det så højst pittoresk ud med »beplantningen« af fortovet netop på den årstid og gav anledning til mange kvikke bemærkninger blandt tilskuerne på den anden side politiafspærringerne. Soldaterne var også antikvitetshandler Larsen, der havde forretning i kompleksets kælder ud mod Hovedvagtsgade, til stor hjælp ved at slæbe hans kostbare sager op på gaden, inden kælderen blev fyldt med vand. Pudsigt nok havde Larsen kort forinden vundet en sag mod kompleksets ejere, fordi hans lokaler led under en vis fugtighed.

I flere dage efter branden blev der holdt vagt ved den delvise ruin for det tilfælde, at ilden skulle blusse op påny. Mellem vagtmændene var der en garder, den senere verdensberømte sanger Lauritz Melchior. Han hjalp med ved oprydningen, idet han brugte sin stentor-stemme, så de forbrændte mure raslede sammen!

„STANDARD“ BRANDEN

Der er grund til at komme ind på den anden store brand, der har fundet sted på Kongens Nytorv, nemlig i nr. 6, hvor nu Forsikringsaktieselskabet Skandinavia har til huse, ejendommen ved siden af det Thott'ske palæ, det nuværende franske gesandtskab. Og så af en speciel grund, den nemlig, for at rette den almindelige misforståelse, at prinsesse Marie, der som bekendt nærrede stor interesse for brandkorpset, viste sig aktiv ved branden på d'Angleterre. Da den fandt sted, var prinsessen forlængst afgået ved døden. Derimod er det rigtigt, at hun på en måde assisterede brandvæsenet under branden ved det Thott'ske palæ. Det var denne begivenhed, der gav anledning til, at hun lod fremstille en branduniform til eget brug. Den dag i dag hænger der et billede af hende i uniform på Hovedbrandstationens officersvagt.

Den anførte brand fandt sted den 23. februar 1893 og varede — med en pause — 3 døgn. Ejendommen med baghus tilhørte generalkonsul L. Salomons enke, som selv beboede en herskabelig lejlighed i forhuset, der forøvrigt rummede en kostbar malerisamling. Det lykkedes at redde forhuset, mens hele baghuset, som udelukkende bestod af forretningslokaler, nedbrændte totalt. Om



Beboelses- og forretningsjendommen „Standard“ ved siden af det Thott'ske palæ set fra Charlottenborgs tag.

brandens farlighed kan man danne sig et begreb, når man hører, at en brandfuldmægtig og syv brandmænd blev kvæstet under slukningsarbejdet.

I baghuset havde grosserer Wulff et større galanterilager. På grund af den hårde frost blev en gammel jernkakkedlovn fyret rød. Om aftenen mente en funktionær at spore brandlugt, men da han ikke kunne se anden ild end den, der var i kakkedloven, gik han hjem uden at foretage sig noget. Om morgenen så en tjenestepige ildskær i sidehuset. Formentlig på grund af den herskende kulde fungerede to brandalarmeringsapparater ikke, så brandvæsenet måtte alarmeres pr. telefon. Ved slukningstogets ankomst stod hele sidehuset i lys lue, og ilden var ved at brede sig til forhuset. Der blev tilkaldt dampsprøjter, også en fra orlogsværftet samt et antal marinere. Man frygtede katastrofe. Baghuset var dårligt bygget med masser af træpaneler og smalle vinklede gange.

Generalkonsulinden, der lå syg, blev bragt over på d'Angleterre. Marinerne tog sig af de kostbare malerier og lod dem gå fra hånd til hånd på budstikke-maner. Den flotte hovedtrappe havde et opslag, på hvilket der stod: Bude og handlende henvises til køkkentrappen. Marinerne grinede. For en gangs skyld benyttede de sig af den fine indgang.

Som hørende til flåden, der stillede mandskab, blev prins Valdemar underrettet om branden, som han fik lyst til at inspicere. Prinsesse Marie, som altid var med, »hvor det foregik«, insisterede på at ledsage ham. Det hjalp ikke, at

hendes gemal henviste til, at sirlige pariserstøvler ikke just var velegnede på et brandsted. Men hun var, om man så må sige, fyr og flamme og lod sig ikke af-færdige. Ved brandstedet nøjedes hun ikke med at stå i ufarlig afstand og se på, hun entrede op ad en køkkentrappe, der endnu ikke var kommet i brand, ikke ufarligt, for trinene var isede af sprøjtevandet. Fra et pigekammer på 4. sal sad hun og kiggede på ilden overfor, mens brandmændene håndterede med deres slanger gennem vinduet. I røg og damp snakkede hun løs og var i vældigt humør. Da der blev skænket vin for brandmændene af en af forhus-beboerne, tog hun et glas med. Omsider formåede en attaché prinsessen til at trække sig tilbage, mens legen var god. På vejen ned gled hun på et trin og ville være styrtet, hvis ikke en håndfast brandmand havde grebet hende i skulderen.

Også prinsesse Maries svigerfader, kong Christian IX, sammen med kronprins Frederik var kommet til stede ved branden, — mon ikke også for at have et øje med hoffets enfant terrible, prinsessen. Samtidig ankom prins Valdemar for anden gang. Han havde været hjemme og ombyttet sit civile tøj med uniformen, der bedre var i stand til at tåle grov overlast på et brandsted. Under de kongeliges videre ophold på stedet ydede prinsesse Marie hjælp til flere sårede brandmænd. Den følgende dag sendte hun en kurv fin gammel cognac til hovedbrandstationen.

Tilbage til branden. Hen på eftermiddagen måtte man gøre en pause i slukningsarbejdet, fordi røg og damp gjorde det umuligt at orientere sig. Først da tågen var lettet, så man, at hele baghuset var ødelagt. Man tog atter fat og mente snart efter at have fået bugt med branden. Der blev etableret brandvagt, som forøvrigt fungerede hele 13 døgn. På tredje-dagen blev det en sådan storm, at baghusets bagfacade væltede med et brag og knuste kælder- og portoverdækningen. Samtidig blussede en skjult ild op. Den endelige afslutning blev foretaget af en dampsprøjte fra Adelgades station. Denne brand kostede en million kroner, men heldigvis ingen menneskeliv, idet alle de kvæstede brandmænd ret snart kunne udskrives fra hospitalet.

SUKKERHUSET I HELSINGØRGADE

„MOR FAR!“ kaldte en lille pige i sin seng. „Er solen ved at stå op?“

Nej, solen var ikke ved at stå op. Helsingørsgades sukkerhus stod i lys lue, 1½ million pund sukker brændte. Det var natten mellem den 3. og 4. februar 1912.

Denne far og mor troede i første øjeblik, at det var deres eget lille fattige hjem, der brændte. Det samme troede man i mange andre hjem i de gamle huse i Adel- og Borgergade, selv på steder, der lå så fjernt som 3—400 meter fra brandstedet. Vinduerne havde været frosne, da beboerne gik i seng, og da de vågnede, var ruderne optøede, ligesom regnvåde. Beboerne blev af høje råb i gårdene opfordrede til at åbne deres vinduer, ellers ville de sprænges af varmen. Rammerne var ophedede, så at de næsten ikke var til at tage på. Luften

Stivnet sukker og is dækkede de sørgelige rester af det gamle sukkerhus' mange fabriksbygninger, pakhuse og skure.



var afvekslende 20 graders kulde og det dobbelte antal varmegrader, eftersom vinden blæste. Ude på trapperne brasede det. Folk var ved at flytte deres bohaver ned på gaden, der snart lignede en eneste lang marskandiserbutik.

Sukkerhusets administrationsbygning i Helsingørgade, der ikke var antændt, lå mørk og uanfægtet. Det var inde på den store plads mellem Adelgade, Borberggade og Dr. Tværgade med dens forskellige slags fabriksbygninger, raffinaderier, pakhuse og lagre, ilden rasede, i den lille, nu lukkede gade mellem Borberggade og Adelgade, der er en sidste rest af den gamle landevej fra Østerport (på Kongens Nytorv) til Helsingør. Høje luer slog til vejrs og sendte et fantastisk, flakkende skær ud til alle sider. Vældige røgbølger rullede ud mod Østerbro. Et fyrværkeri af gnister og glødende sukker-bomber søredtes ud over pladsens randbebyggelse af gamle huse. De var i højeste grad i farezonen. Den hede luft var krydret af sødlig branket karamel-os, ikke ubehagelig for dem, der kan lide den slags.

Ilden var formentlig opstået i kogeriet, hvor der arbejdedes i døgndrift. Varmen her var en 30—40 grader celsius, hvorfor mandskabet sjældent havde en klud på kroppen. Da der blev givet alarm omkring 2-tiden om natten, sprang alle de nøgne mennesker ud i kulden og søgte tænderklaprende husly hos portneren. De gamle fabriksbygninger med deres åbne trapper og elevatorer kom meget hurtigt i brand. Slukningstoget kom til stede med det størst mulige antal enheder. Opgaven var udelukkende at begrænse branden. Seks dampspøjter lagde en våd ring om ildområdet. Når flammerne et sted var slået ned, frøs det nedstrømmende vand til lange istapper, i hvilket det røde lys brød som i prismen, rødt, gult og blå. Ild og is, det så ligefrem naturstridigt ud.

En arbejder var indespærret på en anden-sal. Han løb fra vindue til vindue som et vildt dyr og skreg om hjælp. Det føltes som en uhyre lettelse, da det

lykkedes en sprøjtefører og en brandmand ved hurtig og uforfærdet optræden at redde manden ned fra et af vinduerne.

Brandmændene havde i det hele taget et yderst vanskeligt job, ikke mindst som følge af den hårde frost. Dengang gik man med fuldskæg, som man ser det af gamle gruppebilleder. Disse skæg blev hurtigt forvandlet til en slags collier af istapper. Uniformerne blev til et stift panser af is, der i høj grad hindrede bevægelserne, og hvert øjeblik gled brandmændene på den frosne jord, faldt og slog sig. Som de bevægede sig omkring bålet lignede de besynderligt »kandiserede« figurer. Tilskuerne påskønnede deres indsats og råbte spontant hurra for særlig fremragende præstationer.

Betænksomme mennesker fra nabolaget indfandt sig med hårdt tiltrængt varm kaffe til dem. Det var om at skylle kaffen ned i en fart, for hvert øjeblik frembød der sig nye opgaver, som man straks måtte gå i lag med for at simplificere slukningsarbejdet. Fire baggårdshuse i randbebyggelsen blev antændt, men blev heldigvis hurtigt slukket. 50 gamle huse var efterhånden blevet evakuerede. Mange af de hjemløse mennesker fik husly hos andre heldigere stillede familier. Hjælpsomheden var stor, som den plejer at være blandt fattige mennesker. Men der var også de brandlidte folk, der måtte tage til takke med en kælderhals, hvor de dækkede sig med de tæpper, de havde slæbt med sig fra hjemmene.

Situationerne var mangfoldige. Gadepiger løb forvirrede rundt med vækkestue og kaffekander som deres uundværligste husgeråd. Et selskab af karnevals-gæster for hjemgående var uforvarende kommet i brandstedets nærhed og dansede afsted på en højst mærkelig måde med lange kænguruspring for at undgå vandstrømmene på gadestrækninger, der ikke var afspærret af politiet. Ældre velklædte herrer bød kådt havannacigarer rundt, og værtshuse i sikker afstand fra brandstedet åbnede for servering af romtoddyer — som dog ikke var gratis. I det hele taget var der nok af folkelivsbilleder, som man ikke så til daglig brug.

Endelig ved 7-tiden om morgenen var slukningen nået så vidt, at man kunne sende en del af brandmændene og soldaterne, som også havde gjort tjeneste, hjem. I den gryende dag dukkede de rygende ruiner frem. Foruden fabriksområdet havde 14 naboejendomme lidt større og mindre brandskade. Man regnede med et tab på 1½ million kroner, og det passede så nogenlunde. Brandmændenes optræden vakte stor anerkendelse og gav anledning til betydelige og velfortjente dusører.

Op ad dagen var der vældig tilstrømning til brandstedet af folk fra hele byen. Bohavet, som havde „parkeret“ natten over på gaden, blev bragt tilbage til de respektive steder, hvor de hørte hjemme, og stod og udbredte kulde omkring sig. Dagliglivet begyndte så småt i det ramte kvarter. Der blev rømmet op og gjort i stand. Gadedrengene lagde sig ned på brostenene og slikkede det brændte sukker op, som branden med rund hånd havde spredt omkring sig.

Den nat blev aldrig glemt af dem, som havde oplevet den.

CIRKUS-BRANDEN, EN FOLKESORG

af Vilb. Bergstrøm

En af sin tids største københavner-begivenheder var branden den 7. marts 1914 på den gamle Cirkus-bygning, der forvandlede til en eneste stor, rygende ruin. Folk, der er lidt oppe i årene, snakker endnu om begivenheden, og vil man kigge i aviserne fra de dage, ser man, at branden blev slået større op end mangan verdensbegivenhed. På os, der mangler baggrunden, virker det lidt ovedrevent. Folk var ligefrem sorgbetyngede. Sagen var den, at Cirkus var det noble midtpunkt for byens forlystelsesliv. Her kunne borgeren uden skrupler tage sin familie med, hvilket ikke lå så lige for de fleste andre steder. Her piblede nemlig ingen af de små uartigheder frem, som kan gøre moralen skade. Alle kom i Cirkus, lige fra kongefamilien, der var interesseret i den fine hestedressur, til Petersen i Istedgade, der glædede sig over at genkende sin uven Olsens mindre pæne sider i en klowns gengivelse.

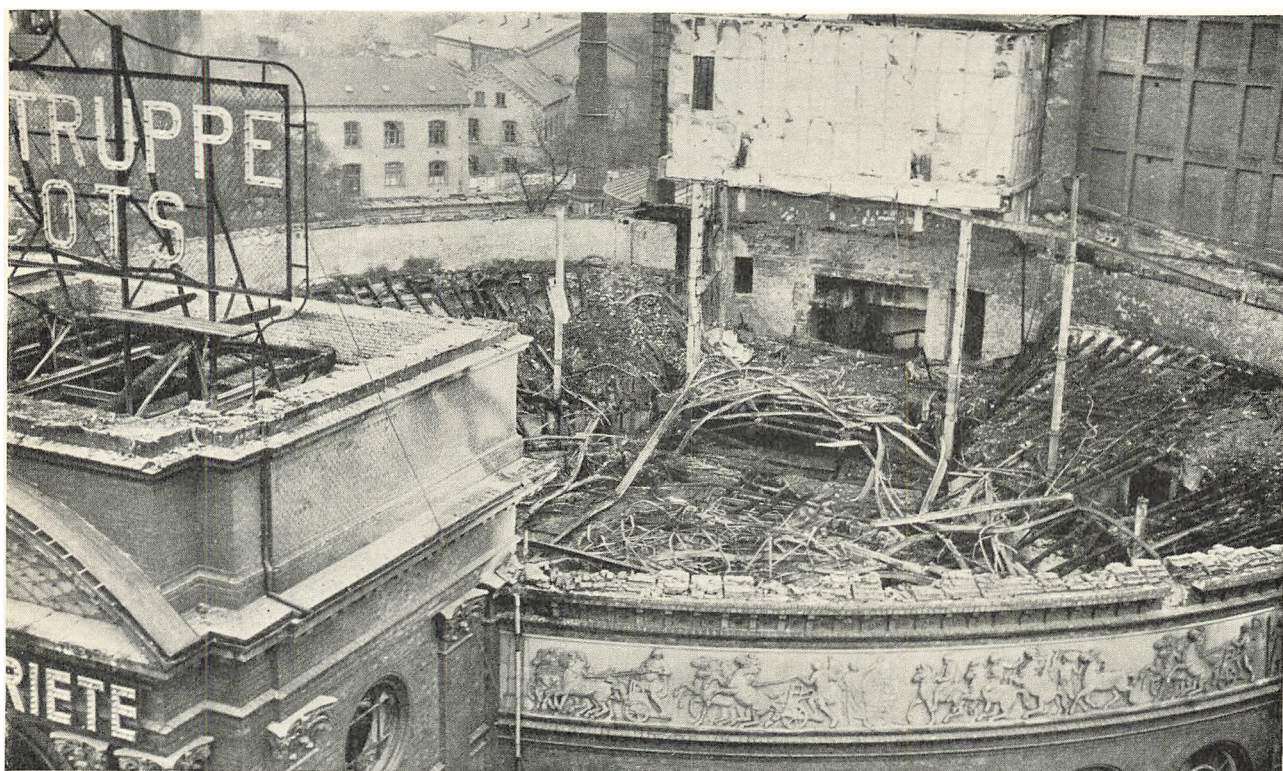
I den tidlige morgenstund så forbigående, at der slog røg ud fra Cirkuskuplen. Da brandvæsenet nåede frem, havde ilden allerede så godt fat, at opgaven nærmest bestod i at hindre ilden i at brede sig til det omliggende kvarter. Allerede kort tid efter at de første slanger var rullet op ved brandstedet styrtede kuplen ned over tilskuerpladser og manege. Den grå himmel, tåget af røg, lagde sig over cirkusrummet, i hvilket så mange halsbrækkende trapetskunstere i tidens løb havde udfoldet sig. Da etableringen blev bygget i 1885, havde man næret store betænkeligheder i anledning af kuplens dristige konstruktion. Den havde let ved at styrte ned, hvis den blev udsat for et for stort pres, sagde man. Nu havde ilden besørget ødelæggelsen.

I 1914 kunne der jo kun arbejdes på een ildfront, nemlig den ydre. Den indre nemlig røgdykker-fronten, var endnu ikke opfundet. Bygningen under den store kuppel var at sammenligne med en ovn, hvori brændselsmaterialet ligefrem var lagt til rette. På grund af bygningens runde form havde man været nødt til at bygge trætrapperne inde på selv tilskuerpladsen, der omringede manegen. Her var etableringens forum. Det var „her det foregik“ — også under normale forhold. Fra plads til plads sprang ilden, dette beskrevet således i et blads halvlitterære reportersprog: „Luerne galopperede rundt som vilde cirkusheste..“

Slukningsmateriellet forøgedes efterhånden med det meste af, hvad man rådede over til hele byen. To brandsprøjter af den slags, som nu kun ses på museum, kom til stede, det helt store. Køretøj efter køretøj, forspændt heste, der trampede ildgnister op af stenbroen, rumlede alarmerende gennem byen, som strømmede



Den gamle cirkusbygningens brand i 1914 var en begivenhed, der optog den ganske by. Midtpunktet for byens forlystelsesliv, som Cirkus var dengang, ville næppe blive genopført, mente man. Tiden var lobet fra denne form for forlystelse nu, da filmen rigtig var ved at vinde frem.



På dette tidspunkt havde man endnu ikke røgdykkere, så ilden kunne kun bekæmpes udefra, og man måtte således indskrænke sig til at begrænse ilden og sikre omliggende huse, medens hele manegerummet blev ildens bytte.

i skarer til brandstedet. Politiet dannede kæder, som kun åbnedes, når en forvildet artist fra et af Vesterbros pensionater ville igennem for om muligt at redde eller få reddet dragter eller apparater, der var nødvendige for ham, hvis han skulle fortsætte sin metier uden al for lang afbrydelse. Det lykkedes således for en bjørnedressør Weise i sidste øjeblik at få slæbt sine bure med syv dresserede bjørne ud i cirkushaven, hvor dyrene med det hvide ud af øjnene fnyste og spyttede som følge af al den røg, de havde slugt.

Derimod led en artist Schichtl et uerstatteligt tab, idet hans marionetteater, der var bygget op gennem tre generationer, blev luernes rov. Foruden Schichtl mistede mange artister, musikere og funktionærer alt, hvad de ejede. Hvad der blev reddet af effekter, bar man over i „Scala“, hvor direktør Emil Wulff havde stillet lokaler til rådighed.

Alt imens buldrede ilden inde i cirkus-ovnen. Murene, som stadig stod, udstrålede en frygtelig hede. Denne bevirkede, at frisen rundt om bygningen med scener fra de romerske arenaer, forvitrede og faldt ned som store brokker. Og nu blev tilskuerskaren bag politiets afspærringer vidne til en illumination af hovedportalen, som langt overstrålede de elektriske arrangementer, der indtil katastrofen hver aften „havde lokket husarerne ind“. Kl. 10 formiddag var brandvæsenet herre over ilden. De omliggende bygninger holdt sig, takket være brandmændenes anstrengelser, men den populære cirkusbygning stod tilbage som en rygende tomt. Det lød vemodfuldt, at Cirkus aldrig ville blive genopført, men deri tog man, som en eftertid ved, fejl. Den nye Cirkus har dog aldrig, rent følelesesmæssigt, givet fuld erstatning for den gamle. Tiderne har forandret sig.

Kæmpebranden skyldtes vist ligesom et par tidligere småbrande i den gamle Cirkus, uforsigtigt henkastede cigaretter. Om aftenen efter forestillingen den 7. marts havde etablissementets inspektør, den sagnomspundne forfatter Carl Scheel Vandel, sporet brandlugt. Han må have haft en fin næse, for hverken indehaveren, direktør Carl Nielsen, eller brandmændene kunne mærke, at luften var anderledes end sædvanlig. En undersøgelse bekræftede heller ikke Scheel Vandels på stand. Efter branden stod han og betragtede „sin gamle Cirkus“ med tårer i øjnene. Her havde han oplevet så mange skønne timer — og pudsig med forresten. Blandt andet var der den opsigtvækkende (af alle ikke opfattede) spøgefulde artikel, hvori „Politiken“ meddelte, at den brave inspektør var blevet ædt af en trup sultne kannibaler, der optrådte i manegen. De, der havde troet på rigtigheden af meddelelsen, blev bagefter rasende over „falskneriet“. Selve Georg Brandes, der gennem sin broder Edvard var tilknyttet bladet, beskæftigede sig med tilfældet og rådede til at fortsætte spøgen. Man skulle, sagde han, lade tryllekunstneren Georg Kjeldsen mane Scheel Vandel ud af sin høje hat og således genindtræde i de levendes rækker. Ak ja og ha ha !

Folk var bedrøvede over branden, Scheel Vandel græd. Mindet om den gamle Cirkus overgik på den måde kont og hæderfuldt til historien.

PIONERTJENESTEN

KØBENHAVNS BRANDVÆSENS ULYKKES- OG HJÆLPETJENESTE

af *A. Rasmussen*

ALLEREDE langt tilbage i tiden har man ved større ulykker — det være sig i forbindelse med brande eller naturkatastrofer — stillet sin lid til offentlig hjælp fra organiserede styrker.

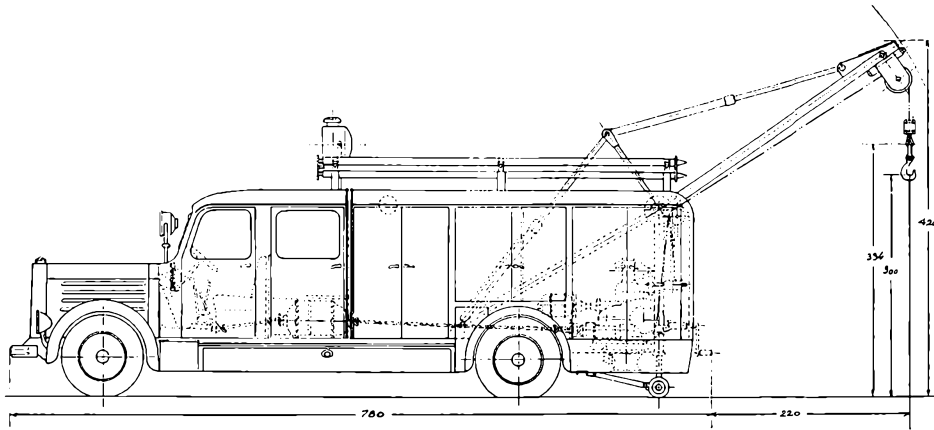
Korps til varetagelse af brandslukning fandtes tidligt overalt i de civiliserede lande, idet lovene simpelt hen påbød det, men hvordan forholdt det sig med varetagelsen af de mere dagligdags ikke brandmæssige opgaver. Spørgsmålet var slet ikke aktuelt, i hvert fald ikke under vore himmelstrøg, hvor man kun frygtede brandfaren.

I vor mekaniserede tidsalder er billedet imidlertid blevet ændret ganske betydeligt. Nye samfundsulykker er dukket frem. Vor travle tids uhyre mange ulykker i trafikken, ved maskiner, elevatorer, elektricitet, gas, kemikalier, radioaktive stråler o. s. v. o. s. v., er ved at stille de før i tiden så frygtede brande i skyggen, ja, i mange udenlandske byer belaster ulykkes- og hjælpetjenesten allerede brandvæsenerne betydeligt mere end den egentlige brandslukningstjeneste.

Udlandet synes imidlertid tidligt at have truffet foranstaltninger til at møde de med udviklingen følgende ulykker. Der blev det således forlængst pålagt brandvæsenerne at varetage også de ikke brandmæssige rednings- og hjælpeopgaver ud fra den naturlige betragtning, at brandvæsenerne råder over organiseret mandskab, udrykningskøretøjer, alarmeringsorganer og i forvejen udfører beslægtet arbejde.

I Danmark derimod synes en vis træghed at have gjort sig gældende. De mindre ulykkestilfælde måtte hytte sig selv på bedste beskub med tilfældig og som oftest ganske ukyndig hjælp, medens man til større redningsopgaver (togulykker, sammenstyrtninger o. l.) nødvendigvis kaldte brandvæsener og militær, skønt de materielt og uddannelsesmæssigt aldeles ikke var indstillet derpå. Det skal i denne forbindelse nævnes, at brandvæsenet til trods herfor udgjorde kernen i det egentlige redningsarbejde bl. a. ved togkatastrofen i Vigerslev.

I 1898 indtraf der imidlertid i København en væsentlig ændring på det redningsmæssige område, idet magistraten pålagde brandvæsenet at varetage en ambulancetjeneste, d. v. s. transport af forulykkede og pludseligt syge.



Ingeniørtender I 1 med udlagt kran. Vognen er forsynet med el-generator (10 kW, 220 volt), el-kran (5 tons), spilkop (12 tons), belysningsmateriel, ventileringsmateriel, el-drevet værktøj, donkrafte, taljer, specialbårer, gummibåd, redningskrans, vandkikkert, dræg m. m. Kranens store løfteevne, løftehøjde og wirelængde gør det muligt i eet træk at hejse et automobil i land fra 10 m's havnedybde.

Hermed var problemerne dog langt fra løst, og kort tid efter fandt man fra privat side anledning til at oprette et særligt redningskorps (Falcks Redningskorps), der skulle varetage bl. a. ulykkestilfælde og opgaver med redning af værdier. Korpsene (siden også Zoneredningskorpset) har så afgjort afhjulpnet en stor mangel, og gør det iøvrigt stadig særligt på steder, hvor brandvæsenerne ikke er „fulgt med“ eller simpelt hen er overtaget af de private korps.

Den anden verdenskrig stod for døren. Den luftværnsmæssige rednings- og rydningstjeneste var blevet underlagt brandvæsenet, som på dette tidspunkt end ikke rådede over så meget rednings- og hjælpemateriel, at det kunne slæbe sine egne havarerede køretøjer til værksted.

I 1940 fik brandvæsenet sit længe nærrede ønske om erhvervelse af et decideret hjælpe- og redningskøretøj opfyldt. Køretøjet blev ingeniørtenderen I 1, der har en vægt på 10 tons, er forsynet med kran, el-generator samt udrustet med alskens moderne hjælpe- og redningsmateriel såvel til land- som vandulykker.

Arbejdet på brandstederne blev nu gradvis rationaliseret særlig på grund af vognens store nye belysningsarmaturer, ventilationsanlæg og el-værktøj, ligesom brandvæsenet nu blev i stand til selv at understøtte sin ambulancetjeneste. Som ulykkestilfældene havde udviklet sig, hvor komplicerede tilfælde med fastklemte eller indespærrede personer — det være sig på land eller i vand — ikke mere hørte til sjældenhederne, fandt man det bl. a. ukorrekt stadig at måtte overlade ambulancerne til de smågrejer, der findes i dem eller den hjælp, der kunne ydes fra anden side.

Man høstede snart den erfaring, at fuld udnyttelse af køretøjet til løsning



Pionerer assisterer andre kommunale institutioner. Særlig I 1's kran har ved adskillige lejligheder (ned- og opsætning af transformatorer, brødringe, ventilatorer, rør m. v.) været til stor hjælp, hvor f. eks. 3-ben bl. a. af trafikale grunde ikke har kunnet anvendes.

af de mangeartede opgaver, der hurtigt stilledes til det, krævede specialuddannet mandskab — og pionertjenesten blev oprettet. Flere og flere opgaver blev derpå gradvis henlagt under tjenesten. Især under krigen erfarede brandvæsenet nødvendigheden af — ikke mindst af hensyn til sit eget personales sikkerhed — at være helt uafhængig også på redningsområdet.

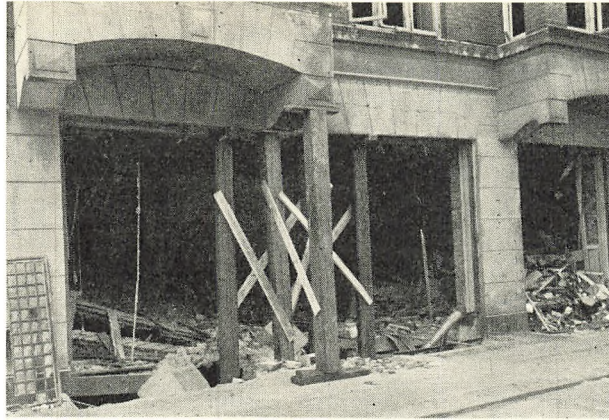
Som nævnt understøtter brandvæsenets pionertjeneste dels den almindelige ildebrandstjeneste dels ambulancetjenesten. Endvidere udfører tjenesten hjælpearbejder for brandvæsenet selv (hjemsløbning af havarerede køretøjer o. m. a.) samt for andre offentlige institutioner visse arbejder, hvor brandvæsenets materiel og mandskab har en særlig forudsætning.

Tjenestens rullende materiel består af 4 ingeniørtendere, hvoraf 1 (I 4) særlig er indrettet til varetagelse af vandulykker, samt 5 eenakslede specialpåhængsvogne. Tjenesten varetages for tiden daglig af 7 pionerer af en styrke på 25, der alle er uddannet i samtlige pionerdiscipliner; således er alle bl. a. også vanddykkere.

Af opgaver, hvormed pionertjenesten særlig understøtter brandtjenesten, kan nævnes: El-forsyning (indtil 35 kW, 220 volt), opstilling af katastrofe- og arbejdslys, ventilering med blæsere (indtil 300 m³/min.), opskæring (f. eks. gulvetape og døre med bl. a. el-drevne save eller autogenapparater), forplejning (el-køkken), kommandoposttjeneste (herunder opstilling af højttalere og udlægning af felttelefonmateriel), sprængning, afstivning, samt om nødvendigt afspærring, afdækning, lænsning (bl. a. med vand-injektorpumper) o. s. v.

Af materiel, som fortrinsvis indgår i tjenestens øvrige opgaver, kan eksempel-

Afstivning af ejendom på Sdr. Boulevard. Efter en sabotage-handling i 1944 blev en af ejendommens bærende piller bortsprængt. Ved hurtig indsats lykkedes det brandvæsenet at hindre ejendommens facade, der allerede var begyndt at skride, i at styrte ned.



vis nævnes: Kran, spilkop, treben, taljer, specialbærer, specialværktøjer for el-ulykker, elevatorulykker og vandulykker, herunder gummibåde (bl. a. med ismeder), dræg, dykker- og frømandsudrustninger o. m. a.

Pionertjenestens dykkertjeneste er et kapitel for sig.

I København, hvor der alene er 42 km havnekaj, forekommer der ofte ulykker ved åbent vand. Da ingen andre rådede over eller havde mulighed for at oprette en virkelig dykkervagt, der i ulykkestilfælde øjeblikkelig kunne give møde med en klargjort dykker, fandt brandvæsenet sig forpligtet til at oprette en sådan.

Nu vil man sikkert spørge, om en dykker i det hele taget vil være til nogen gavn ved en vandulykke, idet der i de heldigste tilfælde alligevel kommer til at gå omkring 10 minutter, inden et offer kan bringes op. Hertil skal svares,

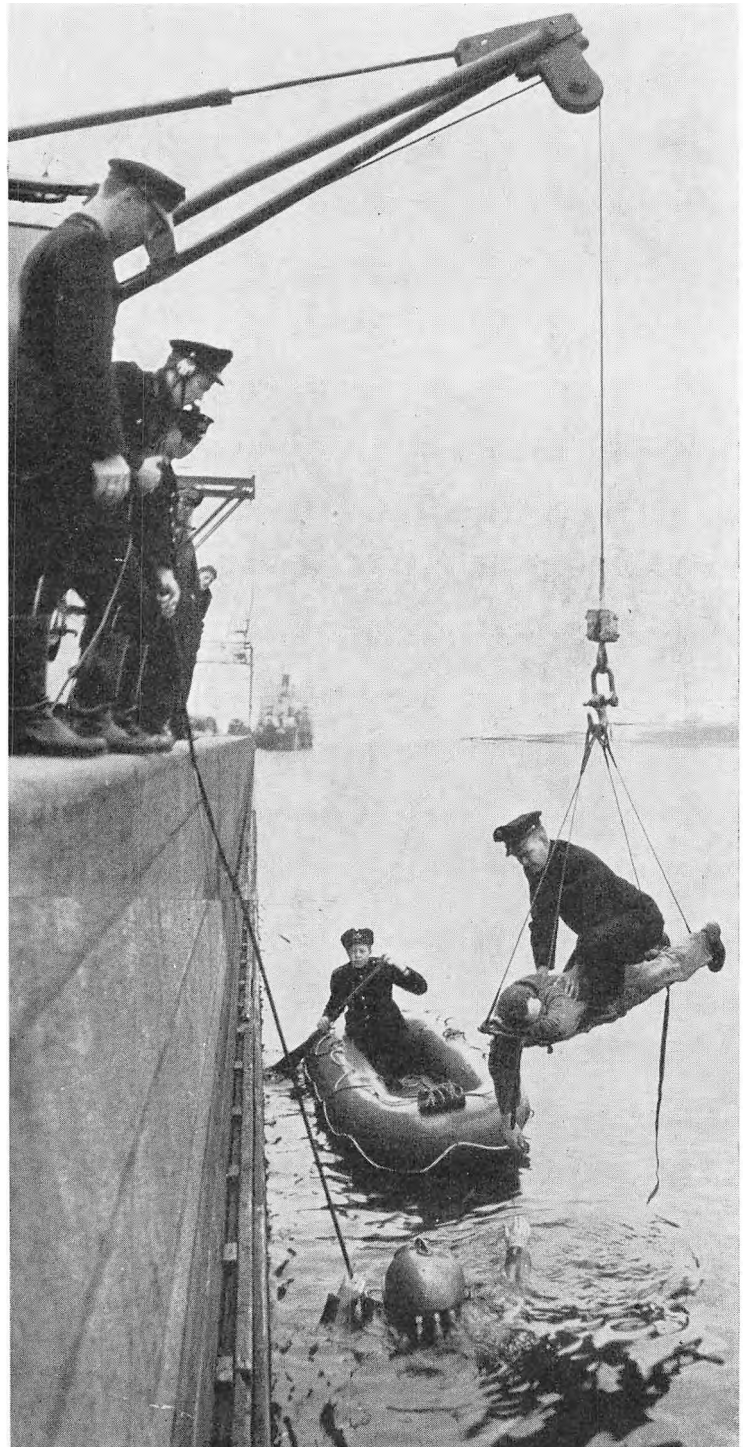


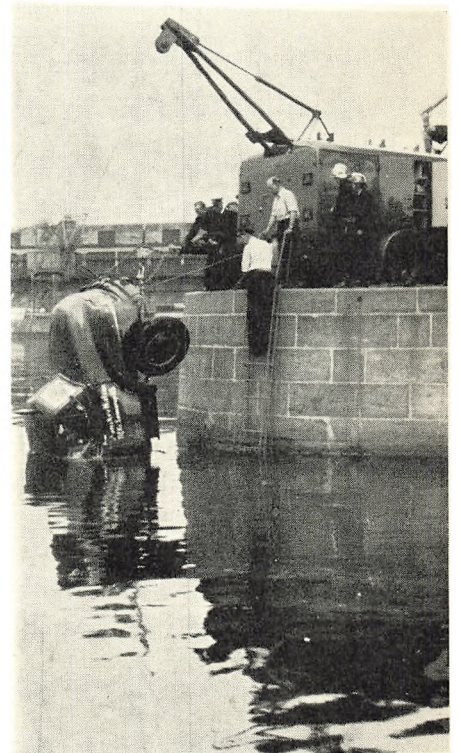
Pionerer i gummibåd på vej ind efter en bjergningsaktion ved nedstyrtet jet-jager. Pionertjenestens gummibåde, hvis luftbeholder er delt i 4 adskilte kamre, klargøres og opblæses med trykluft på mindre end ½ minut. Til brug ved isulykker forsynes bådene med særlige meder.



Brandvæsenets dykkere og frømand på eftersøgningsarbejde. Til brandvæsenets slangeløse dykkerudrustning hører et ryglod, der består af en slags tornyster, som indeholder de apparater, der automatisk sørger for den nødvendige ilttilførsel og rensning af udåndingsluften for kulsyre. Flaskeindholdet på rygapparatet er tilstrækkeligt til ophold på 10 m's dybde i over 4 timer. Brystloddet består af 2 trykluftflasker. Ved hjælp af den i flaskerne værende trykluft kan dykkeren selv udligne vandets sammentrykning af dragten under nedstigning samt til enhver tid forøge sin opdrift. Til brug ved hurtig opstigning, f. eks. med en forulykket, lader dykkeren sig blæse op ved betjening af omtalte luftflasker. Frømandsudrustningen her består af dragt med hætte, svømmefødder, brille og dykkeapparat. Selve dykkeapparatet (Drägers model Løjtnant Lund II) består af åndesæk med patron for åndekalk, iltflasker med reduktionsventil og åndeslange med mundbid. Med denne udrustning har dykkeren åndeforråd til ca. 90 min.

En forulykket bringes i land. Dykkeren har just blæst sig op til overfladen med en forulykket, der er blevet modtaget af gummibådens mandskab. Den forulykkede er blevet anbragt på en særlig bære, der hængende i krankrogen har været sænket lidt under vandets overflade. Under ophejsningen har en af redningsmandskabet taget stilling på båren og er allerede her i gang med kunstigt åndedræt.





I efteråret 1954 blev et risteværk i indløbet af et afvandingsrør, som sørger for afløb af vandet fra Lunde Hussøen, forstoppet af blade, så Lyngbyvejen blev oversvømmet. Vandet strømmede ud i nærheden af Emdrupvejen, hvorfra det i en rivende strøm søgte mod lavningen under viadukten ved S-stationen. Brandvæsenets pionerer skaffede afløb for vandet, der på sin vej havde beskadiget vejbanen stærkt og bl. a. tilsandet sporvejsarealerne, ved at bryde fortovene op ved S-stationen. Samtidig fik brandvæsenets dykkere med hjælp fra ingeniørtender I 1's trækanordning (spilkop) fjernet det forstoppede risteværk.

Bjergning af lastautomobil. Ved sådanne arbejder kommer I 1's kran's relative store løftehøjde og lange wirelængde særlig til sin ret.



Pionerer i arbejde ved sammenstyrtningsulykke. Ved en ulykke på Prags Boulevard blev en arbejdsmand fastklemt under et nedstyrtet betonloft. Manden blev frigjort ved hjælp af donkrafte og betonbrækkere.

at lægevidenskaben giver berettiget håb om redning, selv om den samlede tid fra ulykken indtræffer, og indtil ofret kommer under virkelig kyndig behandling, nødvendigvis må blive endnu længere. Alarmeringstiden (den tid, der går, fra ulykken indtræffer, og indtil *brandvæsenet* modtager meldingen) spiller imidlertid her en væsentlig rolle, men beredskabet på hospitalet, hvortil ofret bringes, har selvfølgelig også sin store betydning for et redningsarbejdes heldige udfald. Endvidere er der hensynet til de forulykkedes pårørende og til publikum, som har et vist krav på, at alle muligheder for redning udnyttes til fulde.

Det centrale ved brandvæsenets dykkervagt er, at den til enhver tid og med en udrykningstid, der ikke ligger over øvrige udrykningskøretøjers, kan give møde med en klargjort dykker eller anden pioner udrustet til at gå ned under vandets overflade.

Man havde inden dykkertjenestens oprettelse i 1946 gjort adskillige overvejelser og forsøg for at finde den mest hensigtsmæssige udrustning til formålene, bl. a. havde man ventet sig meget af de lettere udrustninger (frømandsudrustninger). De fandtes imidlertid ikke tilstrækkelig sikre, og da de her, hvor vandet selv om sommeren er koldt, også kræver fuldstændig beskyttelse af kroppen, d. v. s. en hel dragt, der i det store og hele tager lige så lang tid at iføre brugeren som en effektiv dykkerudrustning med stabil telefon, var valget ikke svært.

Brandvæsenets dykkerudrustning, der er beregnet på dykkedybder på indtil 40 m, er af den såkaldte slangeløse type, der hverken kræver luftslange eller luftpumpe, idet dykkeren selv medfører den nødvendige luft m. v. i stålflasker, som han bærer på ryggen. 2 udrustninger er samlet og anbragt således i dyk-

kervognen, at dykkere er i stand til at blive påklædt under kørsel på mindre end 5 minutter.

Udviklingen har imidlertid ført nye og forbedrede frømandsudrustninger frem. Skønt frømandens væsentligste fordel — ved undersøgelse at kunne „svæve“ over bunden uden at komme til at mudre op — kun undtagelsesvis vil kunne udnyttes helt i vore havneområder, hvor vandet for det meste er meget uklart, har brandvæsenet dog til specielle formål, f. eks. ved redningsaktioner fra mindre både eller aktioner over is o. l., anskaffet moderne frømandsudstyr, skønt det, hvad alene sikkerheden angår, stadig langt fra kan stå mål med de egentlige dykkerudrustninger.

Som det fremgår af foranstående, råder brandvæsenet også over materiel til varetagelse af redningstjenester, hvor det gælder om at redde værdier (f. eks. vandskademateriel o. l.). Dette materiel kommer dog sjældent i anvendelse, idet de hermed forbundne opgaver efter overenskomst af 1906 med Københavns magistrat for det meste varetages af Falcks Redningskorps, der har tilladelse og pligt til at udføre redningsarbejder på brandsteder under brandvæsenets tilsyn, uanset brandlidte er abonnent eller ikke. Af hensyn til disse arbejder bliver redningskorpset underrettet af brandvæsenet om enhver ildløsalarmering.





M/Sk. GAZELLE af Delfzijl strandet ved Allinge 6. nov. 1928. Besætningen, 6 mand, reddet ved hjælp af raketapparat.

HJÆLPEN FRA KYSTEN

TRÆK AF DET DANSKE REDNINGSVÆSENS
100-ÅRIGE HISTORIE

ved

G. Honnens de Lichtenberg

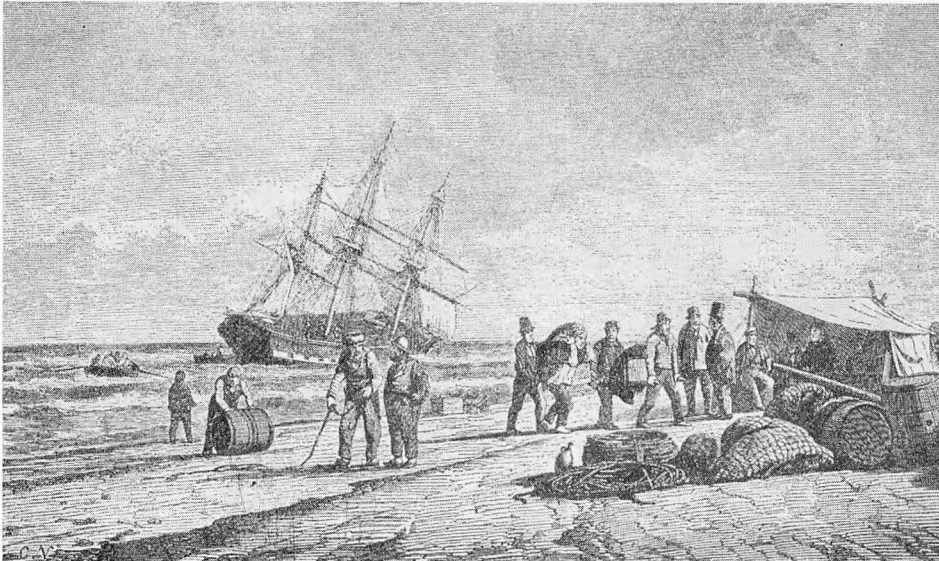
SKIBSFARTENS udvikling gennem årtusinder, således som den fra oldtidens spæde forsøg på kystsejlad ved landene langs Middelhavet er vokset til vore dages vigtigste og altomfattende samfærdselsmiddel udover verdenshavene, har ganske naturligt medført en stadig stigende udvikling indenfor de hjælpeforanstaltninger af forskellig art såsom fyrbelysning, søafmærkning, Lods-væsen, rednings- og bjergningstjeneste m. m., der knytter sig til dette erhverv.

Allerede langt tilbage i oldtiden søgte man ved at tænde blus på bjergtoppene at vejlede de søfarendes rejser over havene for derigennem at sikre dem mod strandinger og forlis. Senere hen — i middelalderens urolige og krigeriske perioder — søgte man til gengæld snarere at vanskeliggøre end at lette søfarten. Sømændenes liv stod ikke så højt i kurs, at det ansås 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 i vraggodsets rette fordeling af de overlevende fra de strandede skibe, var ikke ønskelig.

Sårede og forkomne skibbrudne kunne let skaffes af vejen, således at ingen vidner eller repræsentanter for ejerne af skib og ladning var til stede og kunne modsætte sig kystbeboernes „retmæssige“ adgang til de goder, som havet gav fra sig.

Talrige sagn og fortællinger om sådanne voldshandlinger lever stadig langs kysterne som en sørgelig mindelse om tidligere tiders rå og umenneskelige tankegang.

Fra denne umoralske tid ved man f. eks., at munkene fra Børglum kloster i Vendsyssel i stormfulde nætter vandrede med tændte lygter ophængt under bugen af heste eller okser i klitterne langs Jyllands vestkyst. Gennem de duvende bevægelser af disse lygter under sådanne nattemarcher søgte munkene at vildlede de søfarende og bringe dem til at strande paa kysten, hvortil klosteret havde strandingsretten — intet under, at Børglum kloster i middelalderen var rigt på gods og guld. Som et tegn på datidens ånd fortælles også, at præsten



En stranding på Skagen i gamle dage. Træsnit efter C. Neumann 1860.

på Scilly-øerne havde en særlig bøn på uvejrsdagene: „Vi beder til dig, oh Gud, ikke om at der skal ske stranding eller anden søulykke — men er det alligevel Herre, din uransagelige vilje, at en stranding skal ske, så beder vi til, at du vil lede den ind til Scilly-øerne og der gavne de fattige Indbyggere“.

Senere hen opstod en mere human opfattelse, en bedre forståelse af sømændenes strenge arbejdsvilkår og farefulde gerning, ikke mindst under de hårde kampe mod storm og uvejr, hvor menneskemagt gang på gang kom til kort overfor naturkræfternes gigantiske rasen.

Fortidens primitive navigationshjælpemidler og den heraf følgende usikre stedbestemmelse på de vidstrakte have frembød den gang i langt højere grad end i vore dage, hvor man også til søs disponerer over talrige tekniske hjælpemidler såvel til skibenes fremdrift over havene som til den nautiske pladsbestemmelse på disse, chancer for stranding og forlis. Fortidens skibsfart var jo udelukkende baseret på vind og sejl som fremdrivningsmiddel, og navigatørerne havde kun en mangelfuld hjælp i kyststrækningernes sparsomme fyr og den dårlige farvandsafmærkning.

Selve strandingernes videre skæbner efter at fartøjerne har tørnet grunden er jo vidt forskellig afhængig af stedets geografiske forhold. Hårde, stejle klipper byder i reglen på en hurtig, brutal afgørelse gennem totalforlis. Skibet — det være sig af træ eller jern — der af stormens magtfulde kraft kastes mod forrevne klippeblokke eller stejle fjeldvægge — vil her hurtigt ødelægges og sønderdeles ligesom menneskeliv fortabes, thi hjælp fra land er i reglen uhyre vanskelig, næsten umulig. Strandinger på rev og landløse grunde frembød i ældre tider

med dårlige kommunikationsmidler på samme måde kun ringe chance for hjælp til de skibbrudne. Anderledes kunne det ske med strandinger på mere grundede og flade sandstrande. Her kunne fartøjerne ofte i nogen tid modstå havets ødelæggende kræfter, således at der i visse tilfælde var mulighed for kystboerne at yde hjælp; thi løjede stormen af, kunne forbindelse opnås med land og i bedste tilfælde menneskeliv reddes samt gods og værdier bjerges.

Ser man bort fra Bornholms klippekyster, hvis særegne forhold senere skal blive behandlet, så er den flade danske kyst netop stedet, der frembyder muligheder for sådanne sejre kampe mod elementernes rasen, men hvor kystboerne i ældre tider på grund af manglende, velegnet materiel hyppigt stod afmægtige ved strandinger, medens skibene langsomt og sikkert blev ofre for havets larmende bråd og kraftige bølgeslag — ude af stand til at yde effektiv hjælp til den nødstedte besætning, til mennesker i nød og livsfare.

HORNBÆKSTRANDINGEN 1774

EN af de søulykker fra ældre tider, som i vore dage er mest kendt og omtalt, er vel nok „Hornbækstrandingen“. I de københavnske aviser for 25.-11.-1774 læses følgende om jagten NELLY AND ISABELLs forlis i Hornbækbugten den 19. november s. å.:

„En engelsk sloop, ført af Kaptajn *Thomas Brown* fra København med Byg, Fartøjet i Stykker og intet af Ladningen bjerget, som alt staar under Vand. Hele Besætningen, som bestod af 5 Mand, alle frosset ihjel, og Kaptajnen alene halvdød bjærget af den stærke Frost mistet 2 Fingre, men menes at komme sig igen.“

Den 22.-11.-1774 optoges søforklaring i Dronningemølle i anledning af den skotske jagts forlis, og af forhørsprotokollen skal her anføres:

I 1806 malede *C. W. Eckersberg* Hornbækstrandingen under titlen: „Fiskerne fra Hornbæk“. Dette billede er nu i norsk eje, men en tegning af det findes på kobberstiksamlingen i København. Skønt Eckersberg senere blev meget berømt for sine smukke marinebilleder, er dette ungdomsarbejde, hans første marinebillede, trods forskellige kunstneriske mangler, dog at foretrække for et i 1830 malet billede med samme motiv og titel.





Mindesmærket på Hornbæk havn for strandingen 1774.

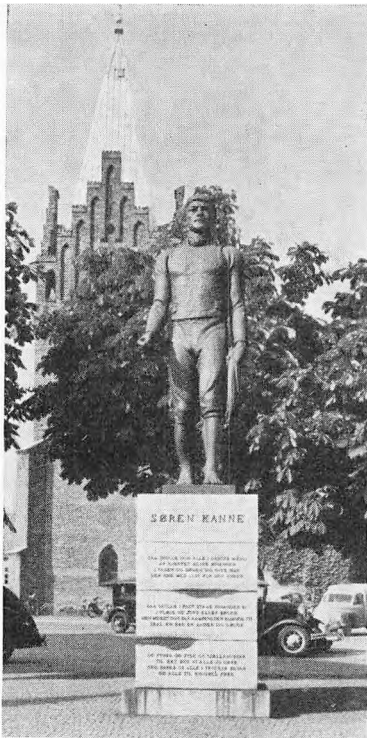
„hvor da indfandt sig for retten Skipper Thomas Brun fra Kincardin som vemodelig beklagede sig, at han med sin førende jagt *Nelly & Isabell* kaldet kommen fra København med 700 tdr. byg destineret til Dunbar i Skotland, ulykkelig er strandet her ved Dronning Mølle sidste aften kl. 6 slet den 19. ds. og det med den elendige omstændighed, at hans paa jagten husende skibsbesætning neml. en styrmand William Drysdale, de andre matroser Thomas Commen, Francis Linsay, Thomas Scotland og Drengen Alexander Devart alle satte livet til samme tid og ej kunne reddes, fordi vind og vejret var således, at ingen kunne komme dem til hjælp, til hvilket at bevise han fremstillede 3de beboere af Hornbæk fiskeleje, som, da nøden var haardest kom til den omvidnede lørdag eftermiddag kl. imellem 3 og 4 slet og reddede skipperens liv, som næstendels havde være ude, i fald Gud havde ikke paa den tid tilsendt ham saadan hjælp, hvilke trende Hornbæk fiskere neml. Arved Olsen, Ole Pedersen og Peder Erichsen, efter at edens forklaring for dem af lovbogen var blevet oplæst med rettens formaning om sandheds udsigende aflagde hver for sig deres ed i følge loven at ville vidne deres sandhed i denne sag og derpaa forklarede enstemmigt; at de sidste aften kl. omf. 7 saa, at denne skipper Thomas Brun med sin jagt var strandet ved Dronning Mølle, og saa, at hans baad var borte fra skibet og altsaa ikke kunne bjærge enten sig selv eller skibsfolk, søgte de der hen til stedet og gjorde adskillige forsøg paa at ville bjærge folkene i land, men da skibet stod paa grund og søen gik over det meget hæftigt var al deres umage forgæves, da de imidlertid meget ynkeligt maatte se, at saavel kaptajnen som skibsfolket dels søgte op i skibets taugværk, og dels ned igen paa skibet, naar de ej længere kunne udholde at holde sig fast i taugværket, og det saa ofte, indtil een efter den anden dels af søen og dels af frost omkom og døde

for deres øjne; endelig holder kaptajnen det saalænge ud, indtil kl. henimod 4 om eftermiddagen, da søen og vinden lidet lagde sig, hvormed vidnerne fik lejlighed til at praktisere bemeldte skipper Thomas Brun fra den strandede jagt og op paa landet, endskønt han da befandtes i saadan tilstand af søcn, frost og arbejde, at han næsten dels var saagodt som livløs; men hvad jagten angaar, da befindes samme tilligemed sin ladning af korn, i den tilstand, at intet deraf kan bjerges uden hvad af jagten ved dens istykkerslaaen skulle kunne drive i land. 3de ankre og tvende derved værende tauge er af vidnerne siden den tid blevet opbjærget, og naa vejrliget tillader det, haaber de fremdeles at bjærge hvad lidet sejl der forefindes samt jagtens takkelage, og som de ikke kunde gøre nogen anden og yderligere forklaring, saa blev de af gæsteretten demitteret og hvad som passeret er, efter begæring sluttet og beskrevet at meddeles.“

Karakteristisk for denne stranding er, at den skarpt opdeler sig dels i det stedlige bjærgningslavs redning af jagtens fører, dels dets indsats for bjærgning af værdierne. Denne bekendte Hornbækstranding er meget indgående behandlet i de senere tider, bl. a. af magister *Ellekilde*, professor *Hans Brix*, søhistorikeren *Louis E. Grandjean* m. fl., og grunden til, at den er omfattet med så megen, spec. litterær interesse er, at digteren *Johannes Ewald* har benyttet denne stranding som tema for sit syngespil „Fiskerne“ i 1779. I dette syngespil, der er opført på Det kongelige Teater i København senest for få år siden, har *Ewald* indlagt sin smukke sanghyldest til den danske sømand: „*Kong Christian stod ved højen Mast*“, der med *D. L. Rogerts* smukke og særprægede melodi er kendt af alle som Danmarks taktfaste og malmsfulde nationalsang.



Udsnit af D. Chodowieckis stik til 2. akt af Ewalds „Fiskerne“. I midten den reddede Thomas (kaptajn Brown), støttet af de to kvinder.



I vore dage er der til minde om Søren Kannes indsats rejst en mindesten ved Hessel strand, og på torvet i Grenå ses Søren Kannes stoute skikkelse i billedhuggeren *Johannes Bjergs* gengivelse; afsløringen fandt sted 30/7 1949.

SØREN KANNE

AF andre strandinger, der ligeledes viste, hvor få hjælpemidler man tidligere havde i sådanne tilfælde, blev flere så berømte, at de også fik plads i litteraturen, deriblandt *Søren Kannes* redningsdåd ved Djurslands østkyst.

Ved en jagts stranding udfor Hessel strand i februar 1833 så kystbeboerne nogle skikkelser hænge hjælpeløse i riggen, uden at man var i stand til at komme dem til hjælp. Bonden *Søren Kanne* kastede sig på den ene af sine heste og drev spandet ud i vandet mod de frådende bølger, så langt ud, at han kunne få skipperen, der havde den lille skibsdreng i sin favn, over på hesteryggen og derved bringe dem frelst i land. Denne redningsaktion inspirerede *Steen Steensen Blicher* til 15.-11.-1833 i *Randers Avis* at udsende sit bekendte digt om Søren Kannes bedrift under titlen: „En Vise om en Sømand og en Landmand“.

Og *Blichers* ord rummer i et af digtets sidste vers hele redningssagens inderste i en nøddeskal:

Saa skulle dog alle I danske Mænd
 Af Hjertet elske hinanden
 I Faren og Døden sig give hen
 Den ene med Lyst for den anden.

JYLLANDS VESTKYST

Den jyske vestkyst er af ganske særlig farlig beskaffenhed. Her løber de tre berygtede revler, langs hvilke der danner sig de farligste strømsætninger, og den ringe vanddybde mellem revlerne gør, at der her opstår et frådende skumbråd, når storm og uvejr tager fat. Med gigantiske Kræfter kan de mægtige bølger hurtigt sønderslå et på revlerne strandet skib, hvis besætning da vil være i den største livsfare. Har skibet endnu sine egne redningsbåde i behold, vil det dog alligevel være forbundet med stor fare at forlade sig på disse. Der kræves nemlig et indgående kendskab til de lokale strømforhold for at kunne manøvrere et lille fartøj sikkert mellem de brådfyldte strømhvirvler, og landing på åben strand under sådanne forhold er forbundet med den største livsfare.

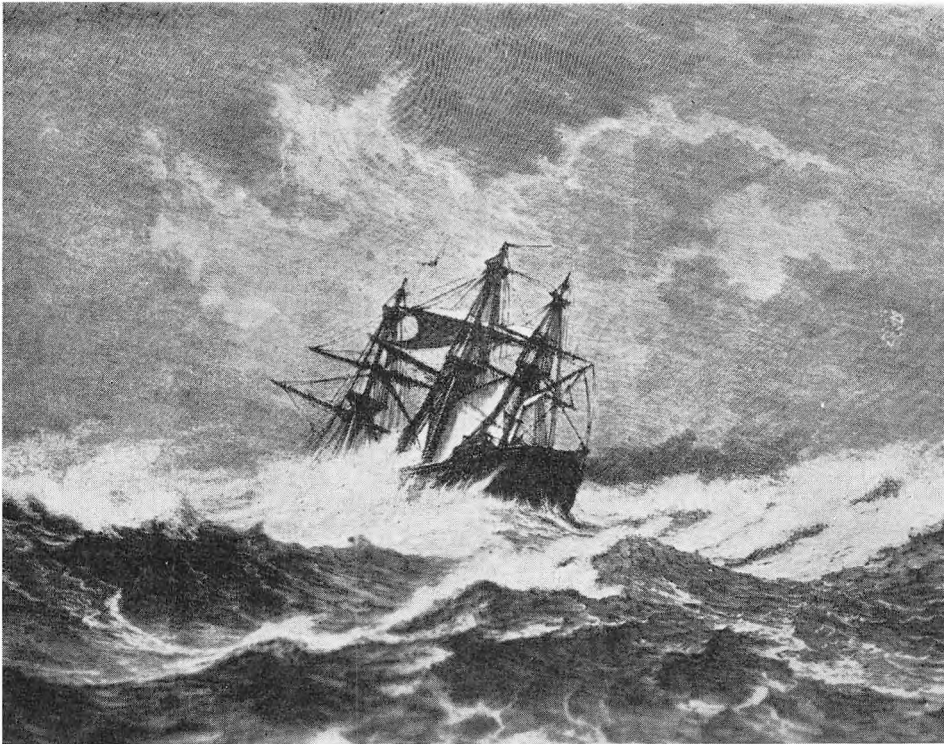
Netop derfor udviser historien et utal af strandinger her på Jyllands farlige vestkyst, som uden tvivl er den mest strandingsmættede danske kyststrækning. En indgående behandling af de talrige strandingsulykker vil her være uoverkommelig, hvorfor der da kun vil blive fremdraget nogle enkelte, hvis frygtelige omfang har været med til at så de første spirer til en humanitær indsats fra kystbeboernes side til hjælp for skibbrudne søfolk.

De såkaldte „Dødemandsbjerge“ træffes flere steder langs vestkysten, navnets oprindelse kommer fra de massebegravelser, som kystbeboerne tidligere måtte foretage efter større strandingsulykker, hovedsagelig under den langvarige krig med England i begyndelsen af forrige århundrede, hvoraf enkelte her skal omtales.

ORLOGSFREGATTEN CRESCENT

DEN 6. december 1808 strandede den britiske orlogsfregat CRESCENT udfør Maarup kirke i Vendsyssel. Om dette skib, der førte 44 kanoner og havde en besætning på 300 mand, beretter en tidligere præst i Maarup 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 på stranden umulig. Dertil kom skarpe, tætte snebyger, som ganske skjulte landet fra søsiden. Da den lange vinternat var ved at endes, sås blus ude over havet, og ved skæret deraf kunne man se omridsene af et stort skib, der nærmede sig revlerne. Af og til bar vinden lyden af skibets store malmklokke i land. Da den grå, triste vintertag brød frem, var det store krigsskib med sin stolte rejsning synligt, som det nu lå, vuggende og drivende for de stærke søer, der slog ind agter over skanse og dæk. Så svingede søen det over revlen, så breidsiden 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 påny 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.



Tegning af en fregat fra forrige århundrede. Således kunne man tænke sig Crescent arbejdende i hård storm for at klare en „lægerval“ — det gamle sømandsudtryk for at komme land i læ så nær med et sejskib, at man vanskeligt kan krydse sig fra det, især i stormvejr, der hindrer tilstrækkelig sejlføring og giver megen afdrift.

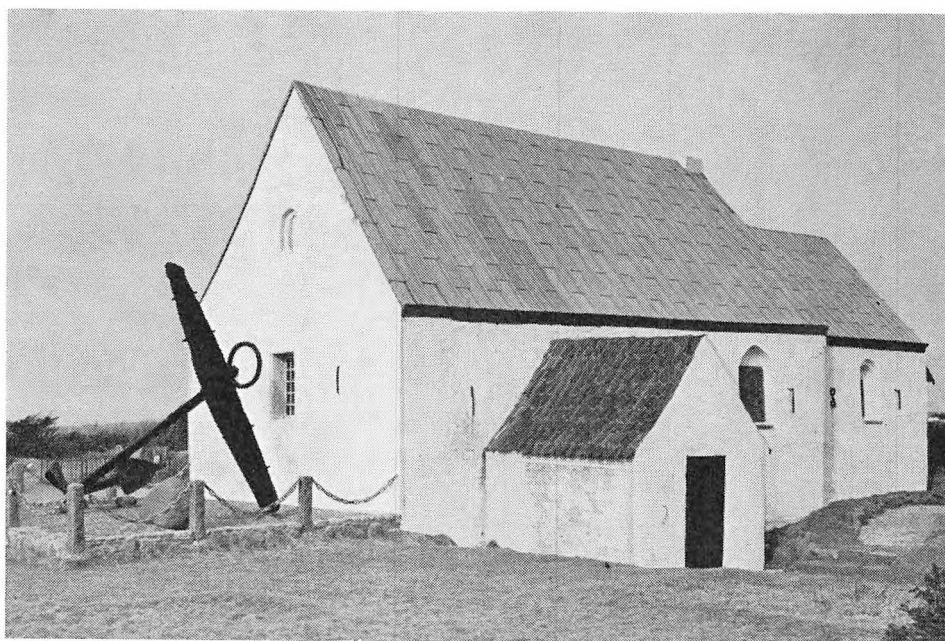
Ude på fregatten forsøgte man at skyde sig flot. De svære rystelser som et helt batteris på en gang afskudte kanoner forvoldte, håbede man ville ryste skibet klar af grunden, og nu skød englænderne ind mod land det glatte lag, så det drøede gennem storm og sø og gav genlyd i klitterne. Men alle anstrengelser for at komme flot var forgæves. Man fik da om bord travlt med at sammentømre en flåde for med den at stå til søs. CRESCENT havde jo hørt til en hel flådeafdeling, så der måtte være håb om at kunne støde til et af dens skibe og således blive optaget. Men forsøget mislykkedes og kostede en del menneskeliv, idet flåden af søen blev kastet mod land og splintredes, hvorved såvel officersklædte som kvindeklædte lig drev ind. Der fandtes nemlig efter den tids skik også en del kvinder om bord. Der indtrådte derefter almindelig forvirring, besætningen sprang i havet, og snart lå dynger af lig drivende i havstokken. Da vejret løjede af, og det atter blev muligt at færdes på stranden, frembød denne et ejendommeligt skue. Side om side lå gallaklædte officerslig, ældre og yngre. Kvindelig i 2—3 sæt kostbare kjoler af silke og fløj, med hals, arme og fingre besatte med smykker og ringe, idet de åbenbart ville have deres kostbarheder med sig. Ligene

blev båret op i byen; lader, udhuse og skure fyldtes, og i Maarup kirkegårds nordvestlige hjørne blev de begravede i en stor fællesgrav. De få, der kom levende i land, blev interneret i sognefogedens gård, senere sendtes de til København, hvorfra de blev udvekslet med danske krigsfanger i England.

Fregatten sank efterhånden ned i sandet, der dækkede det store skib. Det fortælles, at skibsklokken endnu mange år ved lavvande kom til syne, og sat i bevægelse af søen, sendte den sine dybe malmtoner ind over land, som for at kalde på sine folk. Omsider blev den bjerget i land og kalder nu på de levende, når den om helligdagene lyder oppe i Skallerup kirkes tårn, hvor den fandt sin plads“.

I 1928 ophørte gudstjenesterne i Maarup kirke, som fra nu af overgik til Nationalmuseet. Som sognekirke blev den afløst af Lønstrup nye kirke, og hertil overførte man den gamle altertavle — og beklageligvis også den mindetavle, som det britiske admiralitet havde ladet opsætte i den gamle Maarup kirke til minde om de ca. 200 omkomne ved fregatten CRESCENTs forlis i 1808.

Tid efter anden har dykkere fremdraget forskellige ting fra den sunkne orlogsmand. Fregattens anker er således opfisket og af en privatmand købt og bekostet henlagt foran Maarup kirke. Som ovenfor omtalt er også skibsklokken kommet for dagen, men da den var for spinkel som kirkeklokke i Skallerup og Lønstrup, er den nu også ført til Maarup, hvor den er anbragt i et særligt klokkestabel bag kirkens kor.



Ankeret fra den britiske orlogsfregat Crescent er henlagt foran Maarup gamle kirke. Skibsklokken er anbragt i en klokkestabel bag kirkens kor.

HVOR stor denne ulykke end var, så blegner den mod den, der tre år senere atter tilstødte den britiske orlogsflåde og som var af et omfang, der hører til de største i historien.

„Julestrandingen“ 1811 er behandlet af forskellige søkrigshistorikere, hvorfor der her kun vil blive bragt et resumé:

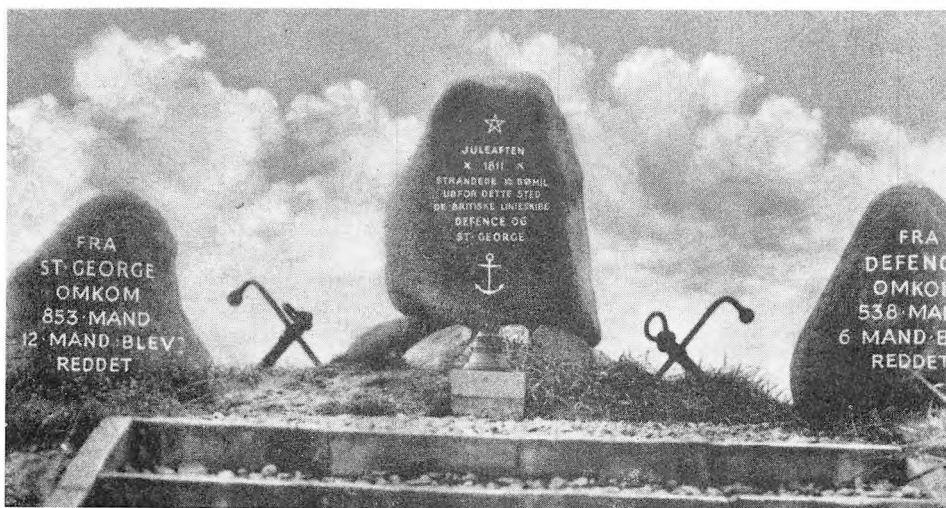
I december 1811 var en stor engelsk flåde på over 200 fartøjer på vej fra Østersøen mod hjemlandet, de mange koffardiskibe var ledsaget af et stort antal orlogsskibe, hvis chef var admiral *Saumarez*, der havde hejst sit flag på linieskibet VICTORY, et skib, som senere blev berømt, da den store engelske søhelt *Nelson* faldt her om bord i slaget ved Trafalgar — skibet bevares den dag i dag i Portsmouth af den britiske orlogsflåde som et stolt minde om *Nelsons* periode.

Blandt de andre orlogsfartøjer var linieskibene ST. GEORGE, der havde været *Nelsons* flagskib, da han drog mod København i 1801, og DEFENCE. ST. GEORGE havde haft uheld tidligere på rejsen, idet den var grundstødt på Rødsand ved Lolland og her havde mistet masterne. Forsynet med nødmaster havde den fortsat turen med DEFENCE som særligt hjælpeskib.

Natten til den 23. december blæste det op til storm, med sine svage nødmaster kunne ST. GEORGE ikke klare den svære sø, og snart drev den hjælpeløs om. Efter flere forgæves forsøg lykkedes det til slut for DEFENCE at få en trosse om bord i havaristen, og alle sejl blev sat for at klare sig fri af den jyske vestkyst, men vejret var for hårdt. Begge skibe drev i det forrygende vejr tværs på kursen, således at DEFENCE til sidst måtte kappe trossen — men det var for sent, henimod morgen den 24de tog det svære skib grunden på Ryssensten strand.

Der blev straks med 6 kanonskud givet signal til ST. GEORGE, og masterne blev kappet for at lette linieskibet.

Dog, alt syntes forgæves, havet rejste sig til en frygtelig højde, brådsøerne væltede sig ind over det grundstødte skib, og der opstod en grænseløs forvirring blandt de 550 ombordværende mennesker, der i den mørke nat myldrede op på linieskibets øverste dæk. DEFENCE var 45 år gammelt og på få timer havde den hårde sø fået tømmer og planker til at springe, medens bådene knustes. Det eneste, de arme mennesker kunne bruge til at redde sig i land på var vragestumper og forskellige rundholter. Fem kvinder var med om bord, blandt disse en dame, der var gift med en af officererne, hvis søn var med om bord som kadet. Faderen surrede sønnen til et vragestykke og kastede det over bord. Drengen blev frelst, idet træstykket blev kastet op på land, hvor kystbeboerne greb det og reddede ham, medens forældrene begge blev knust i brændingen. Chefen selv havde surret sig til en læsejlsbom sammen med 5 andre, men træstykket blev kastet i land med 6 lig. I løbet af morgenen omkom alle skibets officerer



Mindesmærke for julestrandingen i 1811. Rejst af den danske presse på diget mellem Torsminde og Fjand.

og 545 mand af besætningen, idet kun den førnævnte dreng samt 6 mand kom levende i land — de andre lå spredte over stranden som lig.

Men denne grufulde katastrofe var ikke endt med det.

ST. GEORGE havde taget grunden noget syd for DEFENCE. Straks efter grundstødningen sattes en båd med 14 mand i vandet. Den kæntrede dog øjeblikkelig, og alle 14 druknede. Trods det, at ST. GEORGE var et nyere og stærkere skib, blev skanseklædning, både og alt opstående dog hurtigt knust og skyllet bort. Skibsbunden knustes, og de frådende søer væltede ind i skibet, medens overskibet foreløbig holdt sammen. Inden grundstødningen havde man forsøgt at ankere, og ankrene holdt også skibet op mod søen, således at man fra land kunne se lys i kahytterne i agterskibet, dog juledags morgen var det klart for alle, at det store skib nu var vrage, men endnu var adskillige hundrede af den 865 mand store besætning i live.

Et umådeligt vandbjerg væltede sig nu med tordenagtig larm ind over skibet, knusende alt og alle. Da skroget atter dukkede frem af bølgeberget, var en menneskeklynge på ca. 400 revet ud i det oprørte hav, og deres lig drev ind på stranden med de oprullende bølger.

En del af de tilbageværende sprang nu i søen for at redde sig ved svømning, men ingen af disse dristige nåede i land i live. Andre søgte tilflugt i den sidste af skibets master, der endnu stod, men det var kun en stakket frist, også denne mast faldt og tog mange med sig i søen, hvor de fandt døden i brændingen eller knustes mellem vragestumperne. Juledagsaften sås endnu 150 mennesker tilbage på det høje agterskib, og fra dem lød hjerteskrærende råb om hjælp. Mange tililende mennesker holdt vagt på stranden denne lange vinternat, men

ved den første gryende morgendæmring sås kun et mennesketomt vrag, alle ombordværende var nu skyllet over bord.

Af admiralskibets store besætning reddede kun 12 sig i land, men på en hel mil lang strækning fra Fjaltring sydefter langs Bøvling klit var stranden dækket af døde legemer og vragstumper. Admiral Reynolds lig blev ikke fundet, men chefen for DEFENCE, captain Atkins, blev bisat i Fjaltring kirkes kapel, senere kom han til Husby kirke, hvorfra liget til slut førtes hjem til England. De inddrevne lig blev mange steder begravet på sognets kirkegårde, men en stor del fik deres grav i klitterne, i „Dødemandsbjergene“. De få reddede blev behandlet som krigsfanger, de blev senere udvekslet, endda efter reglen: 2 danske for 1 engelsk.

I 1868 lod den engelske ingeniør Lancing, der var med i ledelsen af udtøringsarbejderne ved Nissum fjord, en mindeplade opsætte på en grav på Sdr. Nissum kirkegård, der rummer støvet af 60 engelske søfolk med følgende indskrift.

Sacred to the memory of 1400 englishmen
drowned at Fjand 24. Dec. 1811
60 lie buried here. Erected May 1868.

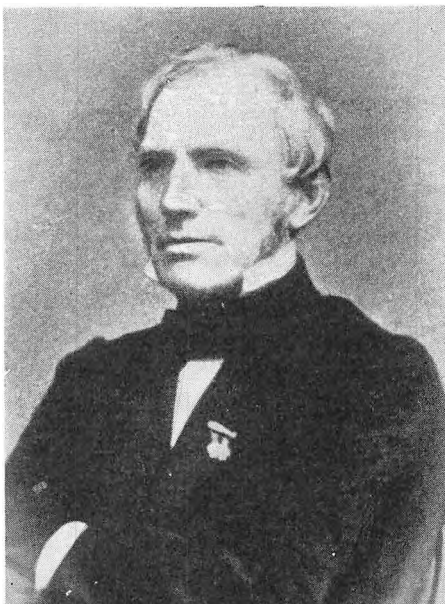
I egnen syd for Torsminde, hvor der nu er stationeret en af det danske redningsvæsens moderne motorredningsbåde, har den danske presse kort før 2. verdenskrig rejst et smukt mindesmærke for denne ulyksalige katastrofe, om hvilken beretningerne stadig lever blandt befolkningen.

Men hvor store og grufulde disse strandingsulykker end var, så var tiden herhjemme endnu ikke moden til udfoldelse af noget initiativ med hensyn til redningsforanstaltninger fra land i strandingstilfælde. Først 36 år efter den store julestranding skete der en søulykke, som gav stødet til iværksættelse af foranstaltninger til hjælp for skibbrudne.

BARKEN VERTUMNUS

NATTEN mellem 12. og 13. april 1847 strandede det engelske barkskib VERTUMNUS på Harboøre strand, 2 mil syd for Aggerkanal, under en svær storm af NW. Skibet stod hurtigt fast på den midterste revle, ca. 300 alen fra land, hvor søen brød henover det med voldsom kraft og snart borttog både og andet opstående, således at besætningen måtte søge tilflugt i rigningen. Forskellige forsøg på at stikke tovværk forbundet til letflydende genstande over bord viste sig at være forgæves på grund af den stærke strøm, der under pålandsstorm altid løber tæt under land. Med en fiskerbåd forsøgte om morgenen at få en smækker line om bord i strandingen, men båden måtte i synkefærdig stand søge mod land uden at have nået sin hensigt. Sandflugtskommissær, kammerråd *C. B. Claudi*, satte sig i spidsen for de mange, desværre forgæves forsøg,

Det danske Redningsvæsens grundlægger og første leder, sandflugtskommissær, justitsråd *C. B. Claudi*, f. 7/7 1799 † 6/5 1880, fik ved personligt at overvære adskillige dramatiske strandingsulykker på Jyllands vestkyst ideen til oprettelsen af denne humanitære institution.



der dagen igennem blev iværksat for at skaffe forbindelse til skibet. En gang lykkedes det med et lille dræg og en smækker line at skaffe forbindelse med VERTUMNUS' forkomne mandskab; en trosse fra land blev fastgjort om mesanmasten, men i det afgørende øjeblik sprang trossen, og bjergerne måtte opgive arbejdet for denne dag. Den påfølgende dag var vraget skilt ad i to dele, og på den ene observeredes 9 mand, der endnu holdt sig fast. Under *Claudis* anførsel genoptoges redningsforsøgene, men først efter at båden 4 gange næsten var fyldt med vand, således at den for hver gang måtte landsættes for at øses læns, lykkedes det at få et dræg fast i den faldne fokkemast. Kun 4 af de overlevende havde endnu så mange kræfter i behold, at de med den største møje kunne krybe hen imod båden, og på denne måde lykkedes det at bringe disse 4 i land. De 4 eller 5 mennesker, som endnu var til syne på vraget, var i så udmattet en tilstand, at de ikke kunne røre sig eller selv foretage sig noget til deres frelse, og da det på grund af det oprørte hav var umuligt at komme hen til dem, måtte man fra land være vidne til, hvorledes de ulykkelige gav slip på den vragstump, hvortil de holdt sig og forsvandt i bølgerne.

Ved dette ulykkelige forlis blev der altså kun reddet 4 af VERTUMNUS 13 mand store besætning, de øvrige 9 måtte dø i bølgerne med hjælpen nær.

Denne stranding måtte for enhver, der kendte noget til, hvad der kan udrettes med et raketapparat, være et slående bevis for, at det navnlig måtte være sådanne apparater, der burde anvendes på Jyllands vestkyst, hvor skibene som oftest strander ganske nær ved kysten.

DEN DANSKE REDNINGSTJENESTE

Ved VERTUMNUS' stranding træffer vi første gang *C. B. Claudis* navn i aktiv forbindelse med de redningsaktioner, hvortil det senere skulle blive så stærkt forbundet. I flere år før den tid havde han med iver virket for at få særlige redningsapparater indført i Danmark. Efter at han navnlig i årene 1838 og 39 havde været øjenvidne til flere ulykkelige forlis, hvor de skibbrudne omkom, da man ikke havde egnede redningsapparater, trådte han på eget initiativ i forbindelse med „The Royal National Institution for preservation of lives from shipwreck“. Ved henvendelse til amtet udvirkede han, at enhver strandfoged skulle være forsynet med en smækker line til skibbrudnes frelse. Da ulykkerne imidlertid stadig gentog sig, besluttede *Claudi* i 1845 sig til for sin egen regning at rejse til England for at studere det derværende redningsvæsens organisation og samle materiale til et forslag, som han agtede at indsende til det daværende Kgl. General-Toldkammer og Kommerce-Kollegium.



Model af den første engelske redningsbåd, der byggedes i 1789 og som var monteret på en særlig transportvogn.

I søfartslandet England var der nemlig i det sidste halve århundrede groet en tanke, en bevægelse om man vil, op til hjælp for de skibbrudne. En gravsten på kirkegården i Hythe i Kent fortæller, at:

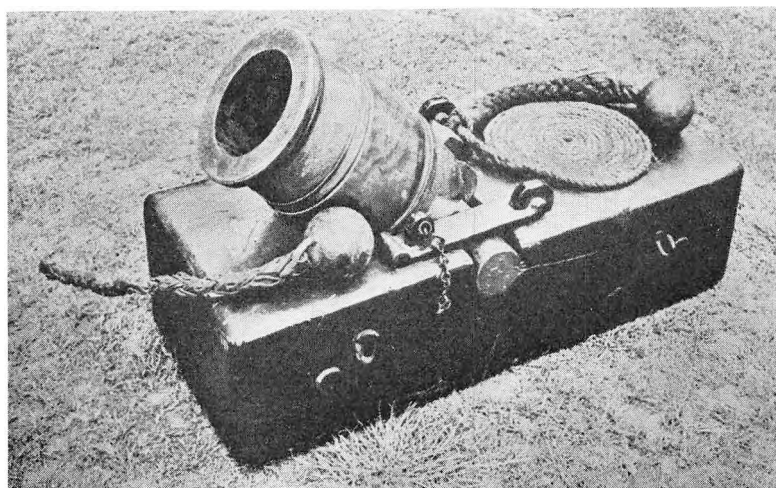
„*Lionel Lukin* var den første, der byggede en redningsbåd, ligesom han var den virkelige grundlægger af de sikkerhedsprincipper, takket være hvilke så mange liv og så store værdier er blevet bevaret for undergang og han opnåede herfor kgl. patent i året 1785“.

Ideen til den første redningsbåd kom dog fra en præst i Northumberland, Archdeacon *Sharp*, som brugte mange penge tjent på plantagedrift til velgø-

renhed, og som også besluttede sig til at ofre en del på redningsarbejdet for søfarende. Han understøttede *Lionel Lukins*, der var en velkendt karetmager i London, under bygningen af en synkefri redningsbåd, der som den første i verden blev taget i brug i 1786.

En klub ved Tynens munding udsatte i 1789 en præmie for den bedste tegning til en forbedret redningsbåd, og en bygningsmaler, *Will. Wouldhouse*, vandt denne præmie for sine planer til en selvrejsende redningsbåd. En sådan blev bygget og bemanded med Tyne-lodser, og i 1790 reddedes hermed de første menneskeliv. En model af dette fartøj blev i 1789 ophængt som kirkeskib i St. Hildahs Kirke i South Shields.

Med bidrag bl. a. fra *Lloyds* byggedes på basis af frivillige tilskud en række redningsbåde, og i 1824 samlede Sir *William Hillary*, der fra sin bopæl på øen Man ofte havde været vidne til ulykkelige strandinger, alle de i redningssagen interesserede til et fælles arbejde gennem en frivillig organisation, den, som i dag kendes under navnet: „The Royal National Lifeboat Institution“. Denne organisation har siden da tilrettelagt og ledet redningsarbejdet langs de britiske



Engelsk redningsmørtel fra 1791. Denne type, hvoraf et eksemplar findes på Sofartsmuseet på Kronborg, blev dog aldrig anvendt herhjemme, hvor man valgte et lettere raketudskydningsapparat.

kyster udelukkende på frivillig basis, og den har stået som forbillede for tilsvarende arbejde i mange andre lande. Redningstanken havde nemlig hurtigt vundet genklang overalt i den civiliserede verden, først og fremmest i Holland, dernæst i Skandinavien.

Efter at have berejst Englands kyster på flere strækninger, beset redningsstationer og på anden måde at have været i forbindelse med den engelske in-

stitution indgav *Claudi* efter sin hjemkomst et forslag til organisation af redningsvæsenet for Jylland. Spørgsmålet om et organiseret redningsvæsen havde imidlertid vakt stor interesse landet over. I 1846 fremsatte kaptajn *O. M. Beck* et forslag til *Foreningen til Søfartens Fremme* om anskaffelse af en stor redningsbåd til Jyllands vestkyst. Foreningen selv skød noget til — dens midler var jo små — og henvendte sig iøvrigt til offentligheden om hjælp. Planen faldt i god jord og i august 1846 kunne båden sættes i vandet. Oprindeligt var den tænkt anvendt ved Harboøre, men da den var for tung og vanskelig at transportere over land, blev den stationeret ved Agger-Kanal, hvor den dog senere blev afløst af et mere hensigtsmæssigt fartøj. En frimurerloge i København ved navn „Carl til Løven“ — der dog allerede blev ophævet i 1851 — vil stadig blive mindet for sin pionerindsats i den danske redningssag. I 1847 lod den en redningsbåd bygge til Flyvholm på Harboøre, ligesom den anskaffede et raketapparat, der blev stationeret ved Klitmøller, der således blev den første raketredningsstation i Danmark. Flyvholm-redningsbåden er den eneste danske redningsbåd, som har været navngivet, idet den oprindeligt førte navnet CARL TIL LØVEN, opkaldt efter frimurerens daværende øverste leder, landgreve *Carl* af Hessen. Navnet forsvandt dog, da båden i 1852 indgik i det nørrejdske redningsvæsen som roredningsbåd nr. 2. Denne båd var forsynet med lufttætte kobberkasser, kobberet hertil var skænket af konsul *T. Suhr*, en af datidens store handelsfyrster.

Efter at det private initiativ således havde brudt den første lanse for fremskaffelse af det højst påkrævede redningsmateriel til Danmarks kyster, var regeringens opmærksomhed henledt på spørgsmålet, og som et udtryk for statens interesse herfor, blev der stillet en sum på 5000 rdl. til rådighed for kollegiet, der overdrog kammerråd *Claudi* til på en rejse til England, — dels at indkøbe nogle redningsapparater, således at man ved anvendelse af engelske raketter i 1849 kunne oprette en rednings-raketstation ved Harboøre — dels yderligere at gøre sig bekendt med det engelske redningsvæsens opbygning og organisation. Endelig blev det i 1849 overdraget en kommission, hvoraf *Claudi* naturligvis var et selvskrevet medlem, at fortsætte det af ham påbegyndte arbejde med undersøgelse af de forskellige typer af redningsapparater og de praktiske prøver hermed samt at fremsætte et detaljeret forslag om, hvorledes redningstjenesten i Danmark burde organiseres både materielt og personelt.

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, herunder også skydeprøver med Manbys redningsmorder samt Cortes og Dennetts raketapparater m. m. I marts måned 1850 fremkom kommissionen så som resultat af sit indgående arbejde med et forslag til redningsvæsenets organisation på den jyske vestkyst, idet man måtte betragte denne del af landets udstrakte kyststrækning som særlig udsat for strandingsstilfælde. Som følge heraf måtte den komme i første række ved an-

læggelse af redningsstationer, selv om der naturligvis også kan finde strandinger sted mange andre steder ved Danmarks kyster, f. eks. på Læsø, Anholt, Djursland og Bornholm.

Fra begyndelsen fulgtes princippet:

„ikke at oprette Redningsstationer paa de Steder af Kysten, hvor de stedlige Forhold maate antages at medføre, at de Skibbrudne i Strandings-tilfælde vilde kunne frelses ved Kystbeboernes Hjælp uden Anvendelse af særlige Midler“ —

og kommissionsbetænkningen gik derfor ud på, at der burde oprettes 20 redningsstationer forsynet med raketapparater, idet dog de vigtigste heraf samtidig blev udrustet med et synkefrit redningsfartøj. I redningsvæsenets første år skelkede man mellem *fuldstændige* og *ufuldstændige* redningsstationer, d. v. s. redningsstationer med båd og raketapparat og redningsstationer udelukkende forsynet med raketapparat.

Klippeøen Bornholm med sine stejle, forrevne kyster mod nord og sin flade sandstrand mod syd adskiller sig dog væsentligt fra det øvrige land, og mange farlige strandingstilfælde er op gennem tiderne foregået her.

Bornholms berømte kapergast fra 7-årskrigen mod England, *Kaspar Wolffsen*, var kendt for sine raske sømandsbedrifter. Det nævnes, at han en gang var gået i land i Rønne, da det blæste op til storm, hvorunder hans skib, der lå på reden, rev sig løs og gik på et skær, hvor det truede med at blive slået til vrage.

Da det var vanskeligt at få en båd (redningsbåd?) ud i pålandsstormen, gik *Wolffsen* selv ud med sin jolle, som kun kunne tage 3 mand ad gangen, men *Wolffsen* reddede hele sin besætning i land ved selv at tage den farlige tur frem og tilbage nitten gange.

Redningsmæssigt set havde man på Bornholm så tidligt som i 1822 gjort de første skridt med hensyn til anskaffelse af et specielt redningsfartøj, idet en konsul *Hansen* fra Svaneke skænkede en robåd — dog uden luftkasser, men med store korkbælter udenbords — til anbringelse ved Snogebæk.

Lovudkastet om redningsvæsenet fik derfor en tilføjelse om de foranstaltninger, der burde træffes på Bornholm, hvor man foreslog oprettet 4 raketstationer (Rønne, Allinge, Gudhjem og Svaneke) samt en både med raketapparat og redningsbåd forsynet station ved Snogebæk.

Efter forskellige ændringer vedtog rigsdagen den 26. marts 1852 det forelagte forslag som lov, og de fornødne raketapparater blev indforskreved fra England, medens bådene blev bygget i København. Det skal dog bemærkes, at redningsstationerne Allinge og Snogebæk på Bornholm modtog deres raketapparater som gave fra førnævnte etatsråd *Suhr*, der stadig viste megen interesse for redningssagen.



Redningsbåden læsses. Transportvognen består af 2 hjul-par, der skydes ind under båden og samles. Man ser hvorledes agterenden loftes ved hjælp af bukke og med „hånd og magt“, for at bagvognen kan komme på plads. Der kan være langt ad sandede veje med dybe hjulspor, før man når frem til strandingsstedet, så også det rullende materiel må være solidt og velholdt.



Godt lys på strandingsstedet er af den allerstørste betydning for et hurtigt og sikkert arbejde. Den brændende fosfor-fakkell, et såkaldt strandingslys, er en gammel, sikker og velprøvet katastrofelysning.



Redningsbåden lander efter en vel overstået natlig øvelsestur. Sådanne øvelser skal afholdes hvert kvartal, og en gang om året sker det efter mørkets frembrud. I vor motoriserede tid er det ikke altid, redningsmandskabet er så veltrænede i at ro, som i ældre tider, og det kræves derfor, at der i hver øvelse skal indgå mindst 1 times roning.



Som en naturlig følge af situationens udvikling blev *C. B. Claudi*, den mand der først af alle herhjemme havde slået til lyd for oprettelsen af et organiseret redningsvæsen og som gennem årene utrættelig og uselvvisk havde arbejdet herfor, ansat som bestyrer for den del af redningstjenesten, som kom til at bære navnet: „*Det nørrejdyske Redningsvæsen*“; som bestyrer af det møn-bornholmske redningsvæsen ansattes undertøjmesteren ved Bornholms arsenaler i Rønne, kaptajn *Koefoed*. Siden oprettelsen sorterede begge disse redningsvæsener under indenrigsministeriet indtil året 1896, da de henlagdes under landbrugsministeriet. I 1906 underlagdes de marineministeriet, senere forsvarsministeriet, hvorunder de stadig sorterer, og af praktiske grunde sammensluttedes de to selvstændige redningsvæsener i 1928 under een ledelse — *Bestyreren af Redningsvæsenet* — der har domicil i København.

REDNINGSMATERIELLET

MED nogle få undtagelser byggede skibsbygmester *E. P. Bonnesen* de første 30 danske redningsbåde, de fleste på et bådebyggeri på Christianshavn, hvor han havde købt et stykke af *Søkvæsthusets* have. I 1875 ophørte han med sin virksomhed, og fra 1881 er de danske redningsbåde — (der har til dato været ialt 129 ro- og motorredningsbåde) bygget på Orlogsværftet. Redningsbådene blev oprindelig bygget på grundlag af de fra England hjembragte tegninger, men gennem årene er denne bådtype dog selvfølgelig ændret og forbedret i overensstemmelse med de i tidens løb indvundne erfaringer, og leverancen er stadig fortsat — ikke alene til de danske redningsstationer, men også til forskellige andre lande, såsom Belgien, Portugal og Sverige.

Roredningsbådene har en længde af 9,5 m med bredde og dybgående på henholdsvis 2,5 og 0,3 m. De drives frem ved hjælp af 12 udsøgte grantræsårer med indbyggede blyvægte af hensyn til balancen, og for i vore dage, hvor ethvert fiskefartøj har motorkraft, at holde mandskabet i træning med at ro, øves der ved hver ordinær kvartalsøvelse mindst en times roning. Alle redningsbådene, der bygges af de bedste materialer, er gjort synkefrie ved hjælp af indbyggede, fortinnede kobberluftkasser. De er samtidig selvløsende, hvilket er opnået ved i bådens sider at indbygge 4 klapventiler umiddelbart over vandlinien. Når båden af en brådsø fyldes med vand, vil disse ventiler åbne sig automatisk ved vandtrykket indefra, og i løbet af 40 sekunder lænse båden fuldstændigt, hvis den har været bordfyldt. Roredningsbådene fremføres over land ved hjælp af 4—5 spand heste, ligesom mandskab og forskelligt materiel føres til stranden pr. hjælpevogn, hvorfor redningsvæsenet har kontrakter med transportkontraahenter ved de forskellige stationer.

Vore dages tekniske fremskridt har naturligvis også gjort sig gældende indenfor redningsvæsenets materiel. I 1914 indførtes den første redningsbåd med motorkraft, og der disponeres i dag over 23 kraftige motorredningsbåde, der dels har afløst ældre robåde ved kyststationerne, dels er anbragt i havne, hvorfra de

ved egen kraft sejler frem til strandingsstedet. De største, der søsættes fra en i bådhuset indbygget bedding med beddingsvogn, er udstyret med en amerikansk 80 hestes GRAY-motor og radiotelefonianlæg, medens de øvrige fremdrives af en 32 hk Fordson traktor motor — alle er de ligesom roredningsbådene forsynet med årer og sejl, med hvilke der ligeledes afholdes periodiske øvelser. Motorbådene, der har en vægt af ca. 5 tons, er gennemsnitlig 10,2 m lange, 3 m brede og stikker 0,5 m. Ved de deciderede kystredningsstationer er bådhuset nu bragt så fremskudt som muligt, således at båden ad en cementbane og ved benyttelse af særlig konstruerede tre-dobbelte jernruller nogenlunde let kan søsættes, ligesom ophivningen lettes gennem anvendelse af elektriske spil.

I modsætning hertil står de ældre roredningsbåde altid i bådhuset på en særlig konstrueret transportvogn, klar til med hesteforspand at blive transporteret langs stranden til det sted, hvorfra de med henblik på hvert enkelt strandings-tilfælde særegne omstændigheder bedst kan søsættes. Når roredningsbåden er bragt til strandingsstedet, vil den i reglen blive søsat et godt stykke op mod vinden i forhold til strandingsstedet, for herfra — af hensyn til den stærke, langs kysten løbende strøm — at have rigelig plads at drive på, altsammen på grundlag af den erfarne bådformands skøn.

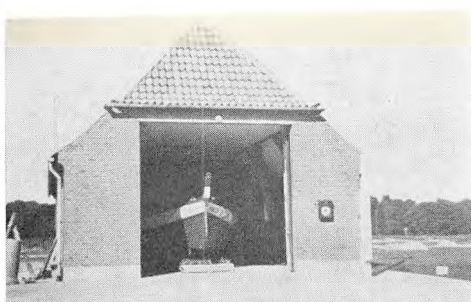
Ved hjælp af bukke og slidske løftes båden af den adskilte transportvogn og sættes i havstokken med stævnen udefter. De lange årer lægges i gafflerne, mandskabet ifører sig søtøj og redningsbælter, ryggene sættes mod bådsiden, og båden skydes ud i søen samtidig med, at bådmandskabet succesivt regnet fra forenden springer om bord i fartøjet og griber årene, det gælder om hurtigt muligt at vand under kølen, således at det dybtstikkende ror kan få styremagt over båden. For at roret i begyndelsen ikke skal beskadiges, når agterenden under udsætning hugger i grunden, er det løftet et stykke i en særlig springline.

Modsat hertil bliver de danske motorredningsbåde, der går ud fra åben strand, i reglen altid søsat med agterenden først, således at de bakker sig ud fra det læge vand, hvorpå de vender, forinden de går videre ud over revlerne. Denne metode, der forbavser mange, ikke mindst blandt andre landes redningsautoriteter, har gennem årene vist sig som den for danske forhold bedst egnede, idet skruen, der sidder godt beskyttet i en tunnel indbygget i bådens bund, meget hurtigt vil kunne medvirke til at bringe fartøjet fri af havstokkens bråd.

For at sikre redningsbådene, når de *med søerne* stævner ind mod strandbredden efter at have været ude ved en havarist — ofte tungt lastet med de forkomne skibbrudne — mod at blive kastet tværs i søen og derved kæntré, anvendes ved redningsvæsenet et såkaldt bådslæb efter engelsk mønster. Det er en lang sejldugspose, der af stærke træringe holdes udspilet i kræmmerhusfacon, og som udfires fra bådens agterende. Denne drivpose virker som en slags bremse, og den har vist sig at være meget nyttig og til stor gavn under den vanskelige manøvrering mellem de frådende bølger på revlerne.

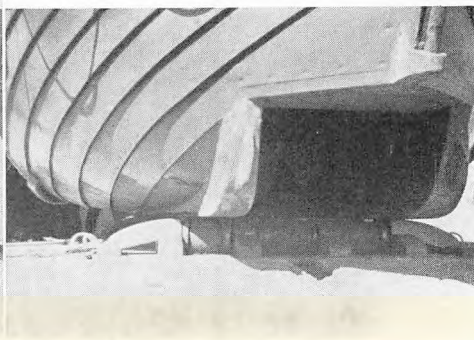
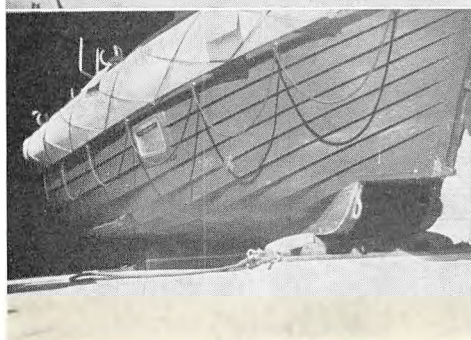


Motorredningsbåden bakker sig ud fra land. De moderne danske motorredningsbåde søsættes fra åben strand med agterenden først, således at den kan bakke ud og vende. Denne specielt danske metode har vist sig at være den bedste efter vore kystforhold, idet skruen, der er indbygget i bådens bund, meget hurtigt kan hjælpe med til at bringe fartøjet fri af havstokken.



En moderne, dansk form for søsætning af motorredningsbåde.

Motorredningsbåden (r/st Hals) står i hus på tredobbelte jernruller. Forneden er vist, hvorledes skruetunnelens to sidekøle bæres på de to yderste ruller — midterrullen vil, når båden rulles agterover, senere bære midterkølen.



Medens vore redningsbåde udelukkende er bygget af træ, er man i Holland og Sverige overgået til forsøg med helsevejsede stålredningsbåde. Som resultatet af en i 1954 nedsat kommission til overvejelse af redningsvæsenets forhold, er to af de største danske motorredningsbåde samtidig med udskiftning af motoren blevet forsynet med en overbygning af aluminium til bedre beskyttelse af mandskabet, bestilling er afgivet på en lettere kystmotorredningsbåd fra Tyskland, ligesom tegningerne til en ny og større motorredningsbådtype er under udarbejdelse.

Den successive indførelse af motorkraften i det danske redningsvæsens tjeneste gennem den seneste menneskealder har til gengæld overflødiggjort mange af de gamle roredningsbåde, hvormed dansk redningsmandskab gennem årene har øvet store indsatser i menneskehedens tjeneste.

Når det af den fornævnte kommission udkastede program for redningsvæsenets reorganisation og modernisering er ført ud i livet, vil roredningsbådene som forældede gå over i historien, dog vil de fleste af de gamle roredningsbådstationer blive opretholdt med reduceret mandskab som raketredningsstationer.

I visse lande — særlig Norge og til dels også i Sverige — haves foruden almindelige kystredningsbåde også store søgående redningsfartøjer, der afpatruljerer særlig farlige farvandsafsnit, dels for i tide at kunne advare — dels for at kunne hjælpe skibe, der ved at forville sig ind i klippefyldte skærgårde o. l. er udsat for fare. Disse såkaldte redningsskøjter er ligeledes til gavn for de store fiskerflåder, ligesom de også tager sig af sygetransporter m. m. i skærgårdsfarvandene.

RAKETAPPARATERNE

SOM tidligere anført har raketapparaterne vist sig som et særdeles velegnet middel til redning af skibbrudne, når det strandede skib befinder sig tæt under land, og under forhold, hvor assistance med redningsfartøj ikke kan iværksættes. I England begyndte man så tidligt som i 1791 med en såkaldt redningsmorte, som kunne udskyde en svær lodline til en afstand af ca. 400 m, senere kom en anden model frem af disse redningsmorterer, og med disse apparater klarede man sig i England helt op til 1865. Redningsmortererne blev også prøvet herhjemme af den første redningskommission, men man bestemte sig dog straks for raketapparaterne. Både på Søfartsmuseet på Kronborg og på Fiskerimuseet i København vises eksemplarer af de gamle redningsmorterer, antagelig de, der i sin tid blev prøvet af kommissionen, thi de har aldrig officielt været brugt af det danske redningsvæsen.

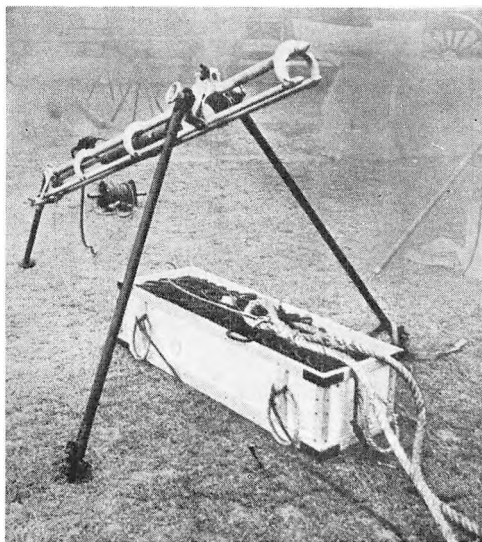
Det vil her være på sin plads at nævne, at det engelske redningsselskab overhovedet ikke benytter raketapparater, det arbejder kun med redningsbåde. I England betjenes raketapparaterne på kysten af den såkaldte „Coast Guard“.

Den engelske fyrværker *Horatio Dennett* opfandt omkring år 1800 den første redningsraket, samtidig syslede en anden englænder, *Trengrouse* med raket-

konstruktion og de principper, de to arbejdede efter dengang, har i det store og hele holdt sig op til vore dage. I 1851 prøvede redningskommissionen tre forskellige typer på Jyllands vestkyst: den førnævnte mortar samt 2 forskellige raketapparater, og man bestemte sig for *Dennets* konstruktion. Oprindeligt fik man raketterne sendt fra England, men de led hyppigt overlast under transporten, hvorfor det i 1854/55 overdroges til Tivolis kunstfyrværker *G. Amici*, hvis navn stadig erindres gennem Amicisvej på Frederiksberg, at fabrikere redningsraketterne, men forsøget mislykkedes, og man måtte atter ty til de engelske raketter. Fra 1860 har det danske søartilleri dog leveret redningsraketterne samt de af redningsvæsenet anvendte signalraketter og blålys m. m., der under redningsarbejdet 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 arbejdet med redningsbådens udsætning eller raketapparatets opstilling. Redningsraketterne forefindes som enkelte, dobbelte og tredobbelte med en rækkevidde på henholdsvis 300—380 og 4—500 meter.

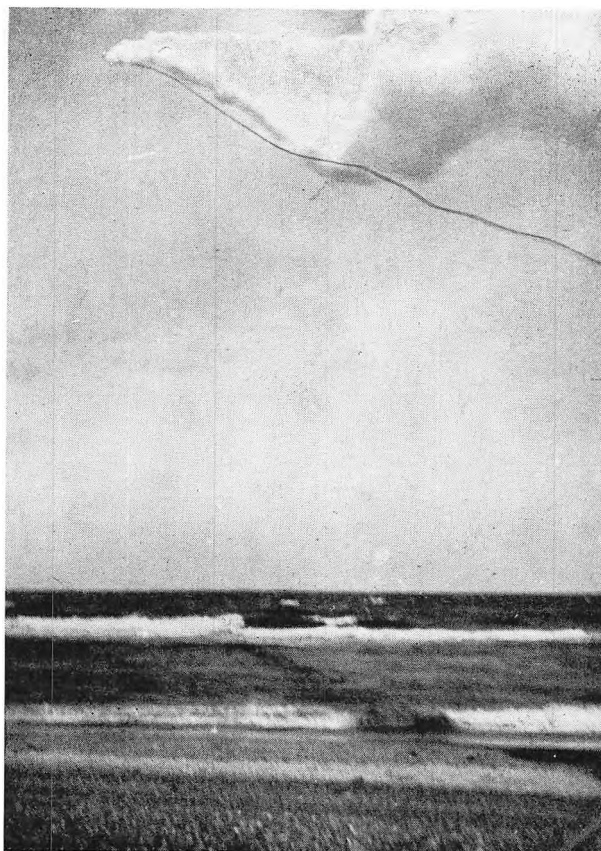
En længere rækkevidde med raketterne er vanskelig at opnå og har ingen praktisk betydning, da det så ville være umuligt at holde raketlinen fri af vandet, og får strømmen først fat i en bugt af linen, vil raketten hurtigt blive bragt ud sin bane. Selve raketlinen fremstilles med megen omhu af barked manilla, den må være let, men samtidig meget stærk, thi i selve udskydningsøjeblikket er det pludselige træk overordentlig stort, hvorfor kravet til raketlinens brudbelastning er meget strengt.

Bag raketapparatet, fra hvilket redningsraketten udskydes, bliver linekassen anbragt. I denne ligger den smækre raketline opskudt på en sådan måde, og



Moderne engelsk raketapparat med elektrisk affyring. Benyttes af H. M. Coastguards — idet det engelske redningsselskab, der er en privat institution, kun arbejder med redningsbåde.

Raketten, der har en rækkeevne op til 500 meter, udskydes over skibet således, at den medfølgende line kan nås af mandeskabet, der herefter kan hale en stjerreblok samt ud- og indhalerliner til sig. Når stjerten er fastgjort til masten, udhales en trosse, som fastgøres sikkert om bord, og fra land kan den på trossen løbende redningsstol, der kan bære een mand, nu hales ud og ind.



kassen er indrettet og opstillet således, at linen under udløbet generer raketens gang mindst muligt.

Betjeningsmandskabet søger gennem sigte med raketapparatet, som samtidig gives en passende elevation 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 finde opslået på et let tilgængeligt sted i skibet. Det kan i denne forbindelse anføres, at såvel om bord i statsskoleskibet DANMARK som på statens sømandsskoler undervises i redningsraketapparaternes funktion og betjening. Først hales ind på raketlinen, hvorpå der fra land er stukket en stjerreblok og et anvisningsbrædt, hvorpå betjeningsforskriften yderligere er angivet på dansk og engelsk. Stjerreblokken, hvori der er skåret en ud- og indhaler-line, gøres fast på et højt og sikkert sted på skibet. Når det herfor fastsatte signal derpå er givet, hales fra land ved hjælp af udhalerlinen den tykke redningstrosse til borde, hvor den gøres fast et stykke over stjerreblokken. Når dette er sket, strammes trossen fra land ved hjælp af en talje, og redningsstolen, der vandrer på trossen som en vandret elevator bevæget fra land ved træk i ud-

og indhalerlinen, hales ud til det strandede skib. En af de skibbrudne tager plads i redningsstolen og hales i land, og på denne måde kan en skibsbesætning bringes sikkert i land een efter een.

At raketapparaterne er af overordentlig stor betydning ved redningsarbejdet herhjemme ses deraf, at lidt over en trediedel af de af det danske redningsvæsen gennem 100 år reddede personer er bragt i land ved hjælp af raketapparater.

STRANDVAGTTJENESTEN m. m.

DE fleste kender Jyllands vidstrakte vestkyst, den lange, hvide forstrand, de marehalmklædte klitrækker med det skummende blå hav som baggrund, men de mange, der på en smuk varm sommerdag med interesse har fulgt den lokale redningsøvelse, tænker vist næppe på, hvorledes hele dette billede vender sig ved vintertide. Da har kysten et helt andet præg, thi så ser man den som en barsk, forblæst og meget farlig kyststrækning, hvor stoute redningsmænd med alvor som baggrund i mørke og stormfulde nætter vandrer på ensomme strandvagter. De lytter til stormens susen, der ledsages af havets larmende akkompagnement, medens de ivrigt og vedholdende spejder efter lysglimt eller andre tegn fra det mørke hav, der viser, at mennesker er i nød, og at en effektiv hjælpeindsats er påkrævet.

Som et forebyggende led i redningstjenesten herhjemme etableres der i vinterhalvåret, når det under stormfulde nætter med pålandsvind kan forventes, at strandinger eller andre søulykker kan finde sted, en af redningsmandskabet udført strandvagtjeneste. Til støtte for denne strandvagt har redningsvæsenet sit eget vidtstrakte telefonnet, der rækker fra Skagen til Blaavandshuk, ligesom der enkelte andre steder findes mindre telefonstrækninger. Mellem redningsstatio-



Langs Jyllands vestkyst har redningsvæsenet sin egen telefonledning, og yderst i klitrækken, med 4 km mellemrum, ligger alarmeringshusene, hvorfra strandvagten kan alarmere den nærmeste redningsstation.

nerne er der på telefonnettet indskudt små alarmeringshuse med telefon, således at vagtmandskabet intet sted har mere end 2 km til nærmeste telefon. Ligeledes står opsynsmanden i telefonisk forbindelse med de steder, hvor mandskab og hesteejere bor, således at de let kan tilkaldes i tilfælde af alarmering.

Ganske naturligt forekom der i sejlskibenes gyldne dage et overordentlig stort antal strandinger, hvorfra redningsvæsenet gennem årene har reddet et meget stort antal menneskeliv, men maskinkraftens indførelse til søs har i forbindelse med nutidens mange tekniske hjælpemidler for navigatørerne forbedret sikkerheden på havene betydeligt, ligesom efterkrigstidens minestrøgne ruter leder skibsfarten langt til søs, fjernt fra den farlige jyske vestkyst. De store sejlskibsstrandinger, hvorved talrige og talstærke skibsbesætninger kon i overhængende livsfare, er nu heldigvis gået over i historien, men til gengæld har redningsvæsenet fået nye, vigtige opgaver at arbejde med.

Gennem indførelse af motorkraft og mere sødygtige fartøjer indenfor fiskeri-erhvervet, er der åbnet fiskerne mulighed for at arbejde længere til søs og under dårligere vejrforhold, hvilket igen giver bedre indtjeningsmuligheder. Landing med fiskerbåde på åben kyst er i uroligt vejr hyppigt forbundet med fare, men bevidstheden om, at redningsbådene under sådanne forhold i samarbejde med fiskernes egne farcsignalstationer holdes i beredskab i læ af revlerne, klar til undsætning, giver erhvervets udøvere en følelse af sikkerhed, hvorfor denne omfattende del af redningsvæsenets arbejde værdsættes meget i fiskerikredse.

REDNINGSMANDSKABET

Her i Danmark har tjenesten ved redningsvæsenet siden dets oprettelse været frivillig, og den økonomiske fordel ved denne bibeskæftigelse er kun ringe. Men for kystboernes vedkommende betragtes det som en ære at indtræde i redningsmændenes rækker, og generation efter generation blandt gamle fiskerslægter har hver ydet sin indsats i dette store, humanitære arbejde. Fra mange sider høstes dog anerkendelse, og der gives på forskellig måde udtryk for samfundets naturlige tak for redningsfolkenes modige indsats. Staten giver i første række en beskeden understøttelse til afgåede redningsmænd og disses enker, ligesom talrige legatarer på forskellig måde har betænkt de stoute helteskikkelser, som gang på gang har tjent som model for skrivende og billedende kunstnere med *Drachmanns* skildring af skagboen *Lars Kruse* i spidsen og maleren *Krøyers* fiskertyper ikke at forglemme.

Skønt mange således i dag er bekendt med redningsmændene, enten ved personligt møde på kysterne eller gennem dansk prosa, poesi eller malerkunst, så vil dog *Lars Kruse* for de fleste stå som en fællesnævner for de danske redningsmænd, hvorfor det vil være rimeligt her at berette om denne personlighed.

Lars Kruse blev født 5. juni 1828 på Skagen for at blive fisker som hans far og bedstefar havde været før ham. 20 år gammel deltog han første gang i et



Michael Ancher: To fiskere ved Ska-gens Strand. 1879.
Privateje.

Michael Ancher: De skibbrud-ne bringes i land. 1894.
Statens Museum for kunst.





Michael Ancher: Redningsbælterne spændes på. 1902.
Skagens Museum.



Michael Ancher: Lars Kruse. 1880.
Privateje.

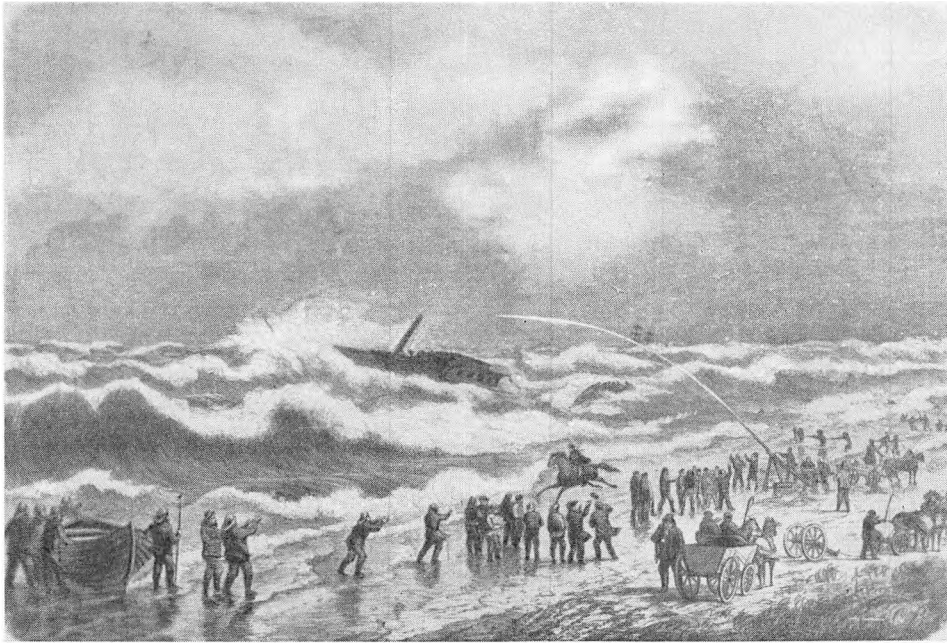
redningsforsøg, det var endnu inden redningsvæsenet var oprettet. Det var en engelsk skonnertbrig, der var strandet på Skagens rev. Med 3 almindelige fiskerbåde lykkedes det at bringe besætningen frelst i land, medens skibet blev vrage. Gang på gang var der i de følgende år bud efter Lars Kruse. To gange fik han at vide, da han kom i land med skibbrudne søfolk, at et andet skib var strandet i nærheden, og uden at betænke sig, gik han ud igen. Ved en sådan lejlighed, efter et døgn umenneskeligt slid med to strandinger, i decemberfrost så hård, at kaptajnen på det strandede skib var frosset fast til rigningen, fik Lars Kruse og hans kammerater en pengebelønning — på fire mark.

BRIGGEN DAPHNE

Tredie juledag 1862 strandede den svenske Brig DAPHNE kl. syv om morgenen i en stærk WNW-storm med svær sø og strøm fra Skagens nordside. Redningsbåden gik ud til luvart af det strandede skib, men strømmen drev båden ned i læ. I to timer søgte redningsmandskabet af yderste evne at ro op til vraget, men strømmen var for hård, så båden måtte søge land. Fire mand var nu så udmattede, at fire andre måtte træde frivilligt til. Atter transporteres redningsbåden op til luvart og søsattes, men netop som man havde fået forbindelse med vraget, og en af de skibbrudne var klatret ned i den, kæntrede redningsbåden, hvorved 9 mand druknede, medens 2 drev levende i land. Redningsbåden selv drev til søs mod den svenske kyst. Da var det, at Lars Kruse gik ud med en fiskerbåd. De kom heldigt ud over revlerne og lod drivankrene gå omtrent på det sted, hvor redningsbåden kæntrede. Tæt ved dem lå vraget af DAPHNE med masterne i vandet. Kaptajnen og to mand af besætningen kom over i fiskerbåden, men i det samme blev den af den malende strøm tvunget om på siden, så den var lige ved at kæntre. Kaptajnen lå på knæ i båden og bad med foldede hænder, medens jammerskrig skar gennem luften. I forfærdelse slap de to mænd, der holdt det ene drivanker, linen. Båden svajede for det andet anker og rejste sig igen. Nu var mørket faldet på, og da der intet kunne udrettes før månen stod op, lod Lars Kruse ankeret gå og holdt mod land; et skrig af forfærdelse lød fra vraget, da båden vendte om. Dog Lars Kruse tænkte ikke på at svigte dem, der blev tilbage. Da månen havde rejst sig over horisonten, lånte han to drivankre og roede atter ud til vraget. Det lykkedes nu i månelys for Lars Kruse og hans kammerater at redde de sidste af DAPHNEs besætning og bringe dem velbeholdne i land.

En måned senere ansattes Lars Kruse i redningsvæsenets tjeneste, og han blev straks valgt til bådformand.

Da regeringen i København erfarede om hans dåd, blev han udnævnt til Dannebrogsmænd, og korset blev sendt til Skagen, men selv var han da på fiskeri under Norges kyst. Efter hjemkomsten henvendte han sig til øvrigheden for at få sin dekoration udleveret — men den var sendt tilbage.



„Redningsbaadens Kæntring ved den strandede Brig „Daphne“ under Skagen den 27de Decem-
ber 1862. Efter en Skizze af Fyrinspecteur Meyer, tegnet af Carl Baagøe“. Tekst til en
tegning i Illustr. Tid. Man ser briggen midt i billedet og lidt til højre den kæntrede båd. Fra
land afskydes netop en redningsraket.

Lars Kruse kunne ikke få Dannebrogskorset, da han var en straffet person. —

En nidkær birkedommer havde fundet en gammel sag frem: Lars Kruse var ikke nogen „ærlig“ mand, fordi han som 15 års dreng sammen med tre jævnaldrende kammerater havde solgt et stykke farvetræ, som de havde fisket op af havet, til en landmand for 28 skilling. Ingen af de unge mennesker havde nogen anelse om, at de havde begået noget ulovligt, men da det kom øvrigheden for øre, blev der holdt stort forhør, og ulovligheden blev indprentet de fire unge mennesker med nogle slag rotting. Denne barndomsforseelse var så ringe, og straffen lå så langt tilbage i tiden, at den forlængst var glemt af alle, men den nidkære øvrighed gravede sagen frem i det øjeblik Lars Kruse skulle hædres og satte dermed en plet på den tapre redningsmands ære.

Vel havde Lars Kruse en engelsk, hollandsk og tysk redningsmedalje foruden medaljen for druknendes redning, som han fik i 1863 og fortjenstmedaljen med ret til at bære samme, modtaget i 1874, men dannebrogskorset måtte han vente på i 19 lange år. På foranledning af maleren *Michael Ancher* rejste forfatteren *Holger Drachmann* sagen og forfulgte den med megen iver, han var fyr og flamme for at skaffe den tapre redningsmand oprejsning. I 1879 udsendte *Holger Drachmann* sin meget kendte bog „Lars Kruse“, hvortil *Michael Ancher* havde tegnet et portræt af Lars Kruse.

Bogen vakte megen opmærksomhed overalt i landet, og da de rette autoriteter havde overvejet sagen tilstrækkeligt, blev Lars Kruse nytårsdag 1882 udnævnt til dannebrogsmænd uden forudgående indstilling.

I 31 år var Lars Kruse bådfører i Skagens redningsbåd, 29 gange deltog han i redningsforsøg med båd, og 3 gange med raketapparat, og over 200 mennesker havde han været med til at redde fra døden i bølgerne. Den 6. marts 1894 deltog han sidste gang i et redningsforetagende. I en brandstorm fra Sydsydost med regn og sneslug gik redningsbåden ud og bragte under store vanskeligheder den 3 mands besætning fra evertgaleasen GESIENNE af Bremen i land, en heldemodig indsats var her ydet af redningsmandskabet med den stoute Lars Kruse som fører af båden.

Og tre dage efter tog havet ham. —

Sammen med tre andre fiskere var han gået ud med en lille båd for at røgte garn. Det blæste en storm af sydost med regn og sne. På vej hjem brød søen stærkt over revlen, og en svær sø fyldte båden, så den kæntrede. 2 mand kom levende i land, men Lars Kruse og en anden fisker druknede. Hans lig drev kort efter i land og blev ført til hans hjem, de gamle, vejrbidte fiskere græd med sammenbidte tænder, da de bar ham hjem.

Han fandt sin grav på Skagen kirkegård, og på stenen over hans grav er indhugget Drachmanns ord:

Om Revlens Brus forstummet,
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 Død
et højlydt Heltedigt.

Selvom Lars Kruses navn og skikkelse i dag står som typen på den danske redningsmand, så er der givetvis mange andre navne, der med lige så fuld ret og lige så stor ærbødighed kunne nævnes for deres indsats i dette humanitære arbejde. Rundt om ved kysterne lever mange gamle redningsmænd, hvis medaljeprydede bryst vidner om, at deres farefulde gerning har fundet anerkendelse, og mange kan på en stille, overbevisende måde skildre begivenheder og oplevelser fra deres tid i redningsvæsenets tjeneste, fra den tid, da det udelukkende var med hånd og magt, der blev kæmpet mod naturkræfterne.

PRIVAT PÅSKØNNELSE AF REDNINGSMANDSKABET

Som tidligere anført har formuende og forstående mennesker gang på gang vidst at anerkende redningsmandskabets indsats ved at betænke personalet og deres pårørende med legater som en ekstrahjælp udover den beskedne understøttelse, der fra statens side ydes til afgåede redningsmænd og deres efterladte.

I 1861 forliste barkskibet HAMPSHIRE af Sunderland ud for Søndervig, og dets 10 mands besætning omkom alle i bølgernes frådende bråd, uden at det fra land var muligt at yde dem hjælp til livets frelse. Blandt de mange tilskuere, der følte sig stærkt grebet af denne tragiske ulykke, var fru *Elise Georgine Frandsen* og proprietær *H. S. Frandsen* til Breiningegaard. Begge optoges af tanken om dannelse af et fond til fordel for omkomne redningsmænds efterladte, og i 1865, da kongefamilien gæstede Ringkøbing-egnen, lykkedes det proprietær *Frandsen* at få lejlighed til at fremføre planerne for kongen, der tilsagde et årligt bidrag, ligesom konprinsen gav tilladelse til, at fondet måtte bære navnet: *Kronprins Frederiks Fond*.

Der blev hurtigt sat en indsamling i gang, og fondet blev til virkelighed, således at det efterhånden udviklede sig til en betydelig velgørende institution. Talrige midler og gaver er tilflydt det gennem legater og testamentariske bidrag hvorved fondet er i stand til på betryggende måde at opfylde sine statutters formål: „at yde en tarvelig understøttelse til de familier, hvis forsørgere mistede livet eller arbejdsfærdigheden under forsøg på at redde skibbrudne eller i havsnød værende mennesker, hvad enten disse forsørgere var ansatte i det af staten organiserede redningsvæsenes tjeneste eller ikke, og hvad enten redningsforsøgene anstilledes med de offentlige tilhørende både og apparater eller med private både og redskaber —“.

Ud fra denne formålsparagraf har fondet med Ringkøbing som hjemsted gennem de mange år været en vigtig humanitær faktor i hjælpearbejdet over for modige mænd og deres efterladte, og siden hen er der på forskellig måde stiftet legater i samme forstående og hjælpsomme ånd.

Konprins Frederiks Fond med tilknyttede legater råder i dag over kapitaler på ialt ca. 900.000,— kr. Det er dog ikke udelukkende redningsvæsenets personale og dettes familier, men også andre, fiskere og søfolk m. fl., der øver en indsats ved redning af skibbrudne eller kommer til skade herunder, nyde godt af fondets renteafkastning i forskellige former for understøttelser.

Til minde om de afgåede redningsbestyrere oprettedes for midler indsamlet blandt redningsvæsenets personale *Claudis*, *P. K. Nielsens* og *Fabricius* legater.

Sevel, *Keijler*, *Rørbye*, *Ølsted*, *Dam* og *Bondo* er navne på legater, hvis renter ligeledes kommer redningsmandskabet og dettes pårørende til gode, men den samme forstående og uselviske tanke har også besjælet en udenlandsk velgører, thi forrest blandt redningsmandskabets legatarer må nævnes fransk-



Franskmanden *Emile Robin*, den uselviske velgører for redningsmandskabet i mange lande — alene i Danmark er der 9 Robinlegater, og i mange lande findes redningsbåde, der i taknemlig erindring bærer denne legatstifters navn.

manden *Emile Robin*, en mand, hvis navn også træffes i forbindelse med andre landes redningsstationer.

Udenpå det danske redningsvæsens store bådhuse, hvis grønmalede porte meget dekorativt er prydet med to korslagte splitflag, er der altid anbragt et stort aneroidbarometer, og en opmærksom iagttager vil herpå bemærke en lille plade med inskriptionen: „Fra Emile Robin“. En lignende sølvplade med de samme tre små ord kan man finde på skabe og kommoder rundt om i små fiskerhjem ved de danske kyster, ligesom de hyppigt skinner een i møde fra den sorte familiebibels ryg på boghylden i redningsmandens stue. Man kan her også træffe unge piger, der pynter sig med et smukt og enkelt sølvkors i kæde; på korsets ene side er indgraveret et anker — medens man på den anden side atter møder ordene: „*Fra Emile Robin*“.

Hvem er da denne Emile Robin, der således på forskellig måde har indskrevet sit navn i hus og hjem langs Danmarks kyster, og hvis navn nævnes med taknemlighed og respekt — ikke alene her, men i det hele taget af redningsmandskaberne og deres familier rundt om i Europa.

Svarene herpå vil i de fleste tilfælde lede hen til det herhjemme så velkendte cognacsmærke Jules Robin, ligesom man ved visse redningsstationer vil vide at Emile Robins fader en gang er blevet reddet ved en stranding netop ved den pågældende station — derfor sønnes store interesse for og kærlighed til redningsarbejdet i almindelighed og det danske redningsvæsen i særdeleshed.

Nogen positiv oplysning herom findes der dog ikke i redningsvæsenets arkiv; firmaet Jules Robins herværende repræsentant har ingen forbindelse haft med

Emile Robin, om hvem det franske redningselskabs hovedsæde i Paris oplyser:

„at Emile Robin, der fødtes 12. august 1819 i Paris, ikke havde nogen særlig virksomhed, men udelukkende levede af sin meget store formue, samt at hans familie var ganske uden forbindelse eller tilknytning til det kendte cognacshus“. Hertil kommer, at hans alder set på baggrund af det danske redningsvæsens oprettelsesår 1852 giver forklaringen om faderens redning et vist legendarisk præg, begivenheden er ihvertfald ubekendt for det franske selskabs ledelse.

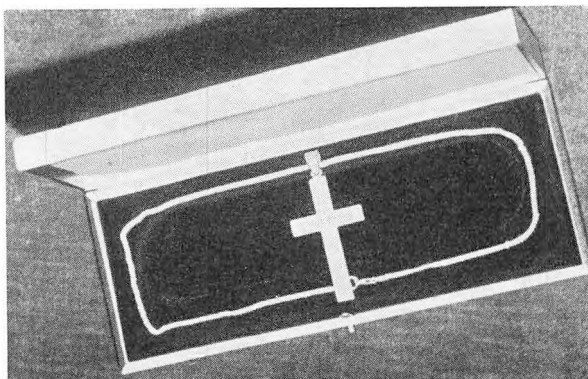
Robin, der i udstrakt grad beskæftigede sig med al slags godgørelse, blev medlem af det privat organiserede franske redningselskab i 1879, hvis virksomhed havde hans fulde interesse, og i hvis ledelse han deltog med iver og flid; i 1891 valgtes han til denne organisations vicepræsident.

I første række var det selvsagt det franske redningsvæsen, der i udstrakt grad nød godt af hans store interesse, og utallige er de forskellige former, hvorunder hans store donationer blev givet. I 1879 oprettede han sit første legat — til fordel for franske skibsførere. Et tilsvarende blev senere indstiftet i flere andre lande, bl. a. i Sverige, og i december hvert år udsender det danske justitsministerium meddelelse om, at en portion af „Emile Robins legat til redningsbelønning“ på 750 kr. vil kunne bortgives til en dansk skibsfører i udenrigsfart, der det pågældende år har frelst mandskabet fra et skib af hvilken som helst nationalitet fra overhængende fare.

Det er forøvrigt det eneste af de 9 danske Robin-legater, der ikke uddeles af forsvarsministeriet, hvorunder redningsvæsenet herhjemme sorterer.

I 1886 bekostede Robin oprettelsen af den franske redningsstation Cap Lévi, og blandt de forskellige formål han i de følgende år skænkede midler til, kan nævnes: til forældreløse børn efter redningsmænd, understøttelse til ledere af redningsstationer, uddeling af tøj til børn ved juletid, konfirmationsudstyr til døtre af redningsmænd m. m., ligesom der også er skænket barometre til alle franske redningsstationer. Det er derfor ganske naturligt, at man i Frankrig, hvor redningsfartøjerne som i så mange andre lande er navngivne, til stadighed

Med Emile Robins „døtrelegat“, der blev oprettet i 1911 for at yde konfirmationshjælp til „Døtre af personale ved det danske Redningsvæsen“, følger det meget eftertragtede sølvkors med kæde.



har en båd, der fører navnet: EMILE ROBIN, men også i Holland og Tyskland har man ældre roredningsbåde, der bærer den store velgørers navn. Det kan i denne forbindelse nævnes, at det spanske redningsselskab har opkaldt redningsbåden i Malaga efter foregangsmanden i redningssagen og stifteren af „The National Life-boat Institution“ i England, sir *William Hillary*.

Ved en sammenligning mellem legater og andre donationer i de forskellige lande, finder man Robins tanker vandre viden om fra deres franske udspring. Særlig i Holland og Danmark, de lande, der har modtaget det største antal legater udenfor Frankrig, er der flere nærbeslægtede. Også Norge har modtaget forskellige legater, medens England, Sverige og Tyskland kun har et enkelt.

Her skal de 8 danske Robin-legater under redningsvæsenet anføres med fundatsens oprettelsesår, kapitalens størrelse og legatets formål:

- 1) 1891. Kr. 18.200,— til efterladte døtre af mænd henhørende til redningsbådernes besætning.
- 2) 1901. Kr. 17.200,— til fhv. bådførere og opsynsmænd samt disses enker.
- 3) 1903. Kr. 4.400,— til belønning for den redningsbådsbesætning, der i det pågældende år har været udsat for størst fare ved at redde skibbrudne.
- 4) 1905. Kr. 5.800,— til veltjente bådmænd eller disses enker.
- 5) 1907. Kr. 5.900,— til forældre til afdøde bådfolk ved Redningsvæsenet.
- 6) 1909. Kr. 17.200,— til enker efter mænd, der har tjent som formænd (bådførere) i redningsbådene.
- 7) 1911. Kr. 24.700,— til konfirmationshjælp til døtre af personale ved redningsvæsenet (1 sølvkors med kæde + et i en sparekasse hensat beløb, der udbetales med renter ved vedkommendes fyldte 18de år).
- 8) 1913. Kr. 21.500,— til kvinder, der indgår ægteskab med bådførere og bådmænd ved redningsvæsenet og sådanne mænds hustruer og enker (ved ægteskabets indgåelse: 1 bibel + beløb til indkøb af et stykke bohøve; ved førstefødsel: et beløb (de såkaldte „bleepenge“) og endelig en understøttelse til enker.

Ialt andrager disse 8 legaters samlede kapital: kr. 114.900,—.

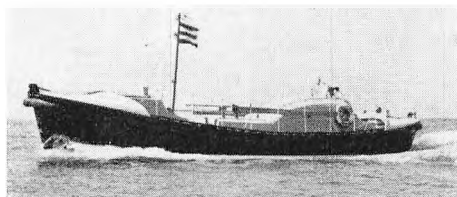
Ejendommeligt er det at bemærke, at det herhjemme fortrinsvis er redningsvæsenets bådstationer, der er betænkt. Legatmidlerne er næsten alle kun til fordel for opsynsmænd, bådførere eller bådmænd, og disse 3 kategoriers pårørende. Kun „Døtrelegatet“ (nr. 7) — det lille sølvkors med tilhørende 20 kr. — gives til „Døtre af personale ved Redningsvæsenet“, altså også til raketstationernes mandskabs personale. Om dette nu skyldes, at man i Frankrig udelukkende har redningsstationer udrustet med båd og ikke som i Danmark tillige

stationer med raketapparater alene — og en heraf følgende oversættelsesmisforståelse, idet det danske redningsvæsen skelner mellem *bådmænd* og raketstationernes *betjeningsmænd* får stå hen i det uviste — legatfundatsernes ordlyd skal naturligvis følges nøje.

Den 2. december 1915 døde Emile Robin i Paris — 96 år gammel —. Et langt og opofrende liv i velgørenhedens tjeneste var afsluttet. Som det syntes ved en symbolsk tilfældighed reddedes på denne dag 7 menneskeliv fra et strandet skib af redningsbåden fra Fécamp, netop den, der bar navnet EMILE ROBIN.

Ved begravelsen, der fandt sted på kirkegården på Montmartre, havde den danske gesandt givet møde for på marineministeriets vegne at nedlægge en krans ved båren. Men navnet Emile Robin vil stadig leve videre ved kysterne, hvor der ved fælles hjælp ydes en organiseret og effektiv indsats i arbejdet for skibbrudnes frelse. Mindet om hans godgørelse, der fremsat stille og beskedent i overensstemmelse med donnatørens noble, menneskekærlige ånd, vil stedse leve i vide kredse verden over, ikke mindst i det havombruste Danmark, hvor man den dag i dag kan finde redningsmænds sønner opkaldt efter Emile Robin.

Alt i alt udgør de legatkapitaler, hvis renter på forskellig måde kommer redningsvæsenets personale og dettes pårørende til gode, en samlet sum på kr. 441.900,—.



Moderne fransk motorredningsbåd, vor tids bærer af navnet ROBIN.

REDNINGSSTATIONERNE

af G. Honnens de Lichtenberg

JERUP

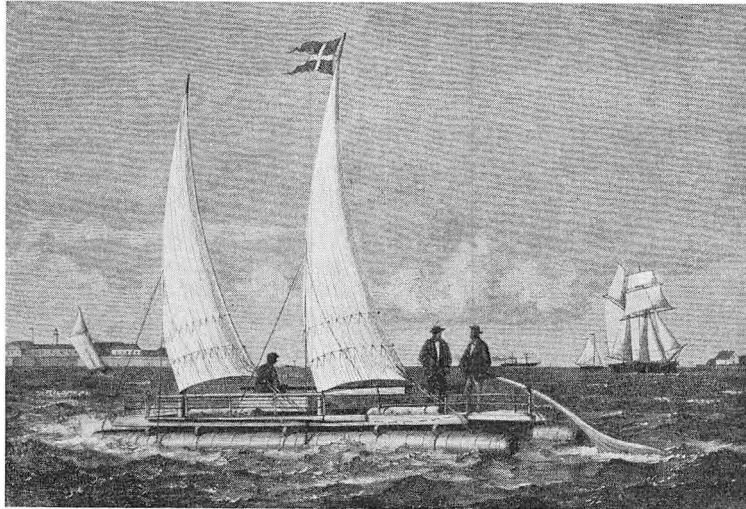
Stationen *Jerup* på Jyllands E.-kyst blev oprettet 1. oktober 1897 som bistation til redningsstationen *Aalbæk* og udrustet med en roredningsbåd. Da denne bstation lå på et sted, hvor der efterhånden kun sjældent forekom strandinger, har den kun få gange været i virksomhed ved redningsforetagender. 2 gange — i 1907 og i 1918 — er der her reddet ialt 5 personer med roredningsbåd. I 1932 blev stationen nedlagt, båden fandt anvendelse ved udskiftning med en anden stations båd, og bådhuset bortsolgtes, det eksisterer dog endnu som landbrugsbygning, og der udbetales stadig understøttelse til afskedigede bådmænd og til enker.

AALBÆK

Redningsstationen *Aalbæk*, Jyllands E.-kyst, oprettedes 1860 og var forsynet med roredningsbåd og raketmateriel. I 70'erne var der ved stationen anbragt et specielt konstrueret pontonfartøj, som dog ikke var egnet til forholdene her og derfor blev solgt. Ved denne station er forekommet ialt 14 redningsforetagender, hvorved der tilsammen er reddet 96 menneskeliv — alle med redningsbåd.

Som et særlig dramatisk redningsforetagende ved station Aalbæk kan nævnes, at bådformanden den 2. november 1879 kl. 9,45 formiddag bemærkede, at et større sejlskib holdt ret mod land, det blæste en hård pålandsstorm, hvorfor opsynsmanden og mandskabet blev tilsagt. Kl. 10,15 kortes redningsbåden til stranden, hvor skibet havde taget grunden ca. 300 favne fra land. På grund af den stærke strøm måtte båden gå et godt stykke til luvart af det strandede skib, men det var forbundet med stor fare at nærme sig det, da stor- og mesanmasten var kappede, og de skibbrudne måtte reddes over bovsprydet. Trods det, at den høje brådsø ustandseligt brød hen over det strandede skib, lykkedes det dog at få den 11 mand store besætning over i redningsbåden, som derefter kappede ankertovene og holdt mod land. På mellemste revle fik redningsbåden en voldsom brådsø over sig, der kastede 4 af de i agterenden værende mænd hen i midten af båden og ovenpå en af mandskabet, der igen kastedes om på ryggen og kom så alvorligt til skade, at han som invalid måtte tage afsked af redningsvæsenets tjeneste. Kl. 12 middag landede redningsbåden heldigt et betydeligt stykke i læ af strandingen, barkskibet RATATØSKUR af Horten på rejse fra Riga til Nieuwediep med en ladning bjælker.

For udvist mod under dette redningsforetagende blev der af den norske regering tilstået mandskabet en pengebelønning.



Redningspontonflåde, konstrueret af J. P. Matthiesen. Træsnit i Illustr. Tid. efter tegning af C. Eckardt.

Virksomheden ved redningsstationen *Aalbæk* aftog efterhånden, og dækket af motorredningsbåden fra Skagen havn blev stationen i Aalbæk nedlagt i 1943. Båd- og raketmateriellet fandt anvendelse andetsteds, og bådhuset solgtes til landbrugsbygning. Der udbetales dog stadig understøttelser her til afskediget mandskab og enker i Aalbæk og Jerup.

SKAGEN

Egnen omkring Danmarks nordspids Skagen har altid været af stor betydning indenfor Redningsvæsenet og tid efter anden har stationernes antal, placering og materiel skiftet med udviklingen og behovet. Redningsstationen *Skagen* blev oprettet ved loven af 1852, men allerede i 1850 blev der her anbragt en redningsbåd, bygget på Orlogsværftet, og et fra England indforskrevet raketapparat. I 1896 oprettedes en bystation *Skagens gren* forsynet med en roredningsbåd, denne station blev dog nedlagt i 1915, og bådhuset solgtes til nedbrydning. I 1914 var der nemlig oprettet en ny bystation *Skagen havn*, som var udrustet med en motorredningsbåd, der søsattes fra et i bådhuset indbygget beddingsanlæg. Senere har udviklingen medført, at den oprindelige station *Skagen* blev bystation til *Skagen havn*, der overtog rollen som hovedstation og nu også er forsynet med raketmateriel. I tiden 1883-1926 var der dog i Skagen vesterby bygget et særligt opbevaringshus for raketmateriel, men dette er nu fjernet.

Det under *Aalbæk* omtalte pontonfartøj blev også prøvet ved redningsstation *Skagen* i nogle få år, inden det kom til Aalbæk.

På grund af ombygning af Skagen havn, hvorved motorbådshuset ikke læn-



Prøvetur i Københavns havn med motorredningsbåd nr. 25 „Skagen Havn“ bygget på Orlogsværftet i 1943.

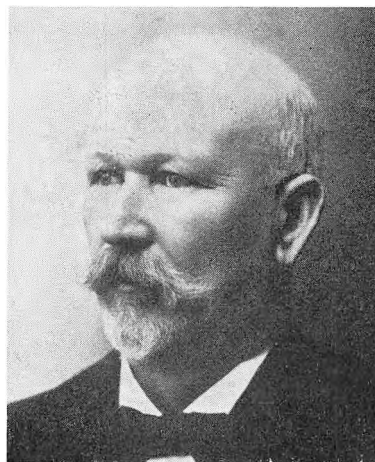
gere fik adgang til vandet, overtog havnen dette, og i 1956 er opførelsen af et nyt, meget moderne og fra de tidligere kendte former for redningsstationer stærkt afvigende bådhus påbegyndt.

Redningsstationerne ved Skagen har været meget virksomme op gennem årene, men med undtagelse af 4 tilfælde har det altid været med båd, at skagboerne har øvet deres redningsindsats. Det må her nævnes, at den senere bestyrer af *Det norske Redningsvæsen*, *Peter Kjelder Nielsen*, i 1883 overtog stillingen som opsynsmand ved redningsstationen *Skagen* med bistation efter sin fader, i 1900 blev han tillige opsynsmand ved redningsstation *Gammel Skagen* med dens 2 bistationer og ledede således på een gang 5 redningsstationer. Da han i 1905 blev lodsoldermand for Frederikshavn og Hirtsholmenes lodserier fratrådte han dog disse hverv, men ved sin tiltræden som bestyrer af *Det norske Redningsvæsen* i 1909 må det siges, at han mødte til denne gerning med en ikke ringe erfaring om tjenesten i praksis, han havde da deltaget med redningsbåd i redningen af ialt 201 skibbrudne.

Blandt de over 100 redningsforetagender, der op gennem årene har fundet sted ved stationerne på Skagen skal her omtales nogle enkelte:

Den 6. marts 1894 strandede evertgaleasen *GESIENE* af Bremen kl. 5 om morgenen på Skagens sydostrev på rejse fra Ålborg til Hamburg med cement. Strandingen, som var sket på grund af ukendt strømsætning og usigtbart vejr, blev kl. 7 bemærket af toldopsynet. Meldingen blev via signalstationen hurtigt videresendt til Skagen redningsstation, hvis mandskab blev sammenkaldt, og efter kort tids forløb var redningsbåden transporteret en halv mil østefter og sat i vandet et stykke til luvart af det strandede skib.

P. Kjelder Nielsen, lodsoldermand ved Frederikshavn og Hirtsholmenes lodseri og opsynsmand ved redningsstation Skagen med bistationer i 22 år, heraf i de sidste 6 år tillige opsynsmand ved redningsstation Gl. Skagen med underlagte bistationer. Fra 1. oktober 1909 til 30. september 1922 bestyrer af Det nørrejske Redningsvæsen.



Det blæste da en storm af SSE. med sne og regnslud, og der gik meget høj sø. Efter store anstrengelser fra redningsmandskabet lykkedes det at ro redningsbåden ud gennem brådsøerne, hvorunder den stadig fyldtes med vand. En gang fik den en meget høj brådsø ind fra styrbord, som trykkede båden med så stor kraft ned om bagbord, at sideventilernes tappe knækkede. Samme brådsø slog 5 af mandskabet fra årene og 3 af disse brækkede. Reserveårer blev straks udlagt, og båden nåede lykkeligt ud til det strandede skib, der stod 500 favne fra land med forskibet i WSW. Det helt sunkne forskib blev stadig overskyttet af brådsøerne. Redningsbåden blev ankret op, og med et kastedræg opnåedes forbindelse med agterskibet, på hvilket besætningen — 3 mand — opholdt sig. Disse var meget forkomne og kunne knapt fastgøre en line om livet. Endelig blev en af dem halet gennem søerne ind i redningsbåden, men dennes forbindelse med skibet mistedes derefter, idet en brådsø brød hen over dette og rev storsejlet ud over skibssiden, så det faldt ned over redningsbåden og en del af mandskabet. For at klare sig måtte redningsbåden slippe forbindelsen med agterskibet, men da man havde klaret sejlet fra sig, blev der påny roet op mod det strandede skib, og det lykkedes nu at få de 2 tilbageblevne mænd halet gennem søerne ind i redningsbåden. Denne stak sit ankertov fra sig og søgte mod land, som den heldigt nåede på nordsiden af Skagens gren kl. 10 $\frac{3}{4}$ formiddag.

For dette redningsforetagende modtog mandskabet pengebelønninger såvel af den danske som den tyske regering, og stationens opsynsmand modtog et guldur af den tyske regering.

Den omtalte dramatiske ulykke ved Göteborg-briggen DAPHNES forlis hører på grund af sin sørgelige udgang til en af de største begivenheder på Skagen.

Ulykken vakte meget stor deltagelse rundt om i landet og bidrog til, at der ved en indsamling, som indbragte en efter den tids forhold betydelig kapital, kunne oprettes det såkaldte DAPHNEFOND, hvis renter gik til understøttelse — først af enker og børn efter de forulykkede og senere til andre trængende.

Også i vor tid har den moderne motorredningsbåd fra Skagen havn, der er forsynet med radiopejle- og telefonanlæg, ydet virksom hjælp i strandingstilfælde,

og siden redningsstation *Skagens* oprettelse i 1852, har der ved de skiftende redningsstationer her været reddet ialt 610 menneskeliv, kun i 3 tilfælde har raketapparaterne været i funktion ved redningen af ialt 15 personer, de øvrige foretagender er alle udført med ro- eller motorredningsbåd.

GAMMEL SKAGEN

Redningsstationen *Gammel Skagen* eller *Højen* trådte i virksomhed 1. april 1869 forsynet med en selvrejsende roredningsbåd og raketapparater. Til opbevaring af raketmateriellet opførtes i 1883 en særlig bygning, som dog blev afhændet i 1929, men stadig ligger tæt ved den nuværende, senere opførte redningsstation *Gl. Skagen*, idet det ældste bådhus i 1889 blev til bystationen *Højen Vest* forsynet med redningsbåd alene (1869—1927). Dette hus blev nu solgt til spejderhytte, men måtte senere nedrives, da havet opslugte hele stranden her. Ved *Spirbakken* blev der i 1882 oprettet en bystation under *Gl. Skagen*, ligeledes udrustet med robåd alene, denne station fik i 1934 et nyt moderne rødstensbådhus.

Et meget stort antal strandinger er indtruffet her ved *Gl. Skagen*-stationerne, hvorved der tilsammen er reddet 604 menneskeliv, med en enkelt undtagelse er redningsvirksomheden her udført med roredningsbåd.

Blandt disse mange redningsforetagender skal der kun omtales to:

Den første af disse strandinger er briggen *SPEED* af Sandefjord på rejse fra Goolc til Frederiksstad i ballast, og her er det især det af redningsmandskabet udviste mod og udholdenhed, der er omtale værd.

Den 30. januar 1909 blæste det om aftenen en orkanagtig snestorm af NE., og søen var ualmindelig høj på kysten, hvorfor strandvagterne var udsendt. Ved nitiden bemærkedes et sejlskib inde i nærheden af revlerne, hvor stranding måtte synes uundgåelig. Den ene vagtmand hastede til nærmeste alarmeringshus og fik forbindelse med redningsstationen *Gl. Skagen*, hvis mandskab og heste hurtigt blev sammenkaldt, og 2 spand heste blev yderligere kaldt til hjælp pr. telefon fra Skagen. Raketmateriellet blev læsset på vogne og kørt gennem uvejsomme klitter, da det var ugørligt at færdes langs stranden, idet den høje sø gik helt op mod klitbakkerne.

Af samme grund blev den i *Gl. Skagen* stationerede båd heller ikke benyttet, men man kørte til den en halv mil vestligere liggende bystation *Højen Vest*. Her havde de to vagtmænd givet møde og gjort alt klar samt affyret signalraketter for overfor de skibbrudne at tilkendegive, at hjælp var undervejs. Redningsbåden blev nu kørt et godt stykke til luvart af det strandede skib, og her forsøgte 4 gange at sætte båden ud, men den høje brådsø slog den stadig tilbage. Med assistance af tilstedeværende fiskere forsøgte en søsætning påny, og denne gang lykkedes det at få båden flot, endda en af hjælperne var ved at blive knust under båden. Under store anstrengelser kæmpede redningsbåden sig nu ud mod skibet og et stykke til luvart af dette, som stod ca. 200 favne fra land med agterenden ind mod strandbredden, blev ankeret sat, og der sakkedes ned i læ af skibet. Briggens mandskab, som sad fastsurret i rigningen, så nu hjælpen kom-

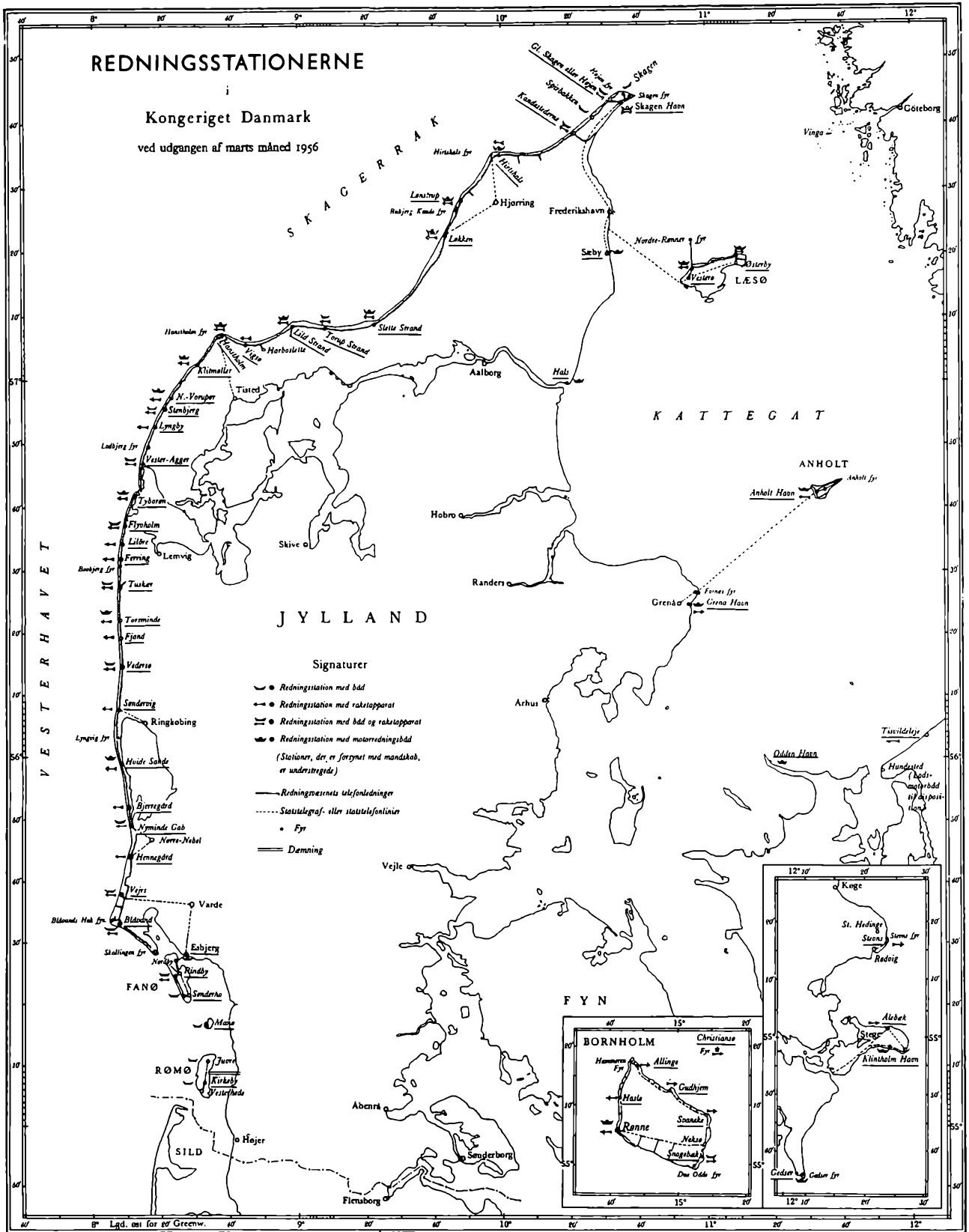
me, men desværre skulle de snart skuffes. Der løb en rivende strøm vestover, ankeret kunne ikke holde, så redningsbåden drev hurtigt i læ, og trods alle anstrengelser var det umuligt at ro den op til det strandede skib. Ankertovet måtte derfor kappes, og båden landede $\frac{1}{4}$ mil i læ af skibet.

Det var nu nødvendigt at skaffe mere hjælp, gennem redningstelefonen fra Spirbakken tilkaldtes redningsbåden fra station *Skagen*, og man havde alt tidligere sendt bud til *Kandesteder* om at komme med den derværende redningsbåd. Klokkeren var 11 om aftenen, og nu ankom vognene med raketapparaterne efter en meget besværlig tur. Raketstativet blev straks opstillet, og en dobbelt-raket sendtes ud mod det strandede skib, som dog ikke blev nået, derimod lagde den næste raket linen over skibet, og alt blev gjort klar til udhaling af det øvrige materiel, men den ulykkelige besætning formåede ikke at hale det ud, da den rivende strøm førte linen så langt mod læ, at mandskabet i land heller knapt formåede at holde den, således at redning ved hjælp af raketmateriellet var en komplet umulighed på grund af den hårde strøm.

Der måtte derfor påny forsøges med redningsbåden, og mandskabet gav sig til at transportere denne op til luvart langs stranden. Dette var meget livsfarligt, da søen skyllede helt op under mandskab og heste og flere gange truede med at vælte vogn og båd. Til sidst kom en vældig brådsø, der væltede vognen med årerne og andet ekstra materiel, som så drev løst omkring langs stranden, samtidig kørte redningsbåden fast og kunne ikke røkkes af stedet. Skaglerne blev derfor kappet for at befri hestene, som sammen med redningsmandskabet bragtes i sikkerhed i klitterne, medens redningsbåden måtte prisgives og lades tilbage på stranden, da det var aldeles ugorligt at få den bjerget op med den forfærdelige sø.

Da strandingen var sket ca. $1\frac{1}{2}$ mil til luvart af redningsstation *Kandesteder* og stranden var ganske ufremkommelig, besluttede man her at tage den betydelig nærmere værende båd fra bystation *Spirbakken*, men også for mennesker og dyr blev det her en meget hård tur op mod snestormen, og først kl. $1\frac{1}{2}$ om natten nåedes strandingsstedet. Medens man var ved at klargøre båden til søsætning, kom mandskabet fra *Gl. Skagen*, som havde ladet deres egen båd i stikken. Da de var bedst kendt med forholdene ved briggen, gik de ud med redningsbåden her, men trods de største anstrengelser i kampen om at nå ud til hjælp for de stakkels sofolk, hvis råb om hjælp af stormen fortes ind over land, lykkedes det ikke at nå derud. Redningsbåden blev flere gange aldeles fyldt med vand, og til tider var den ganske forsvundet i brådsøerne for tilskuernes øjne, kampen var for ulige, og kl. 3 var der ikke andet at gøre end at søge land, $\frac{1}{4}$ mil i læ af strandingsstedet.

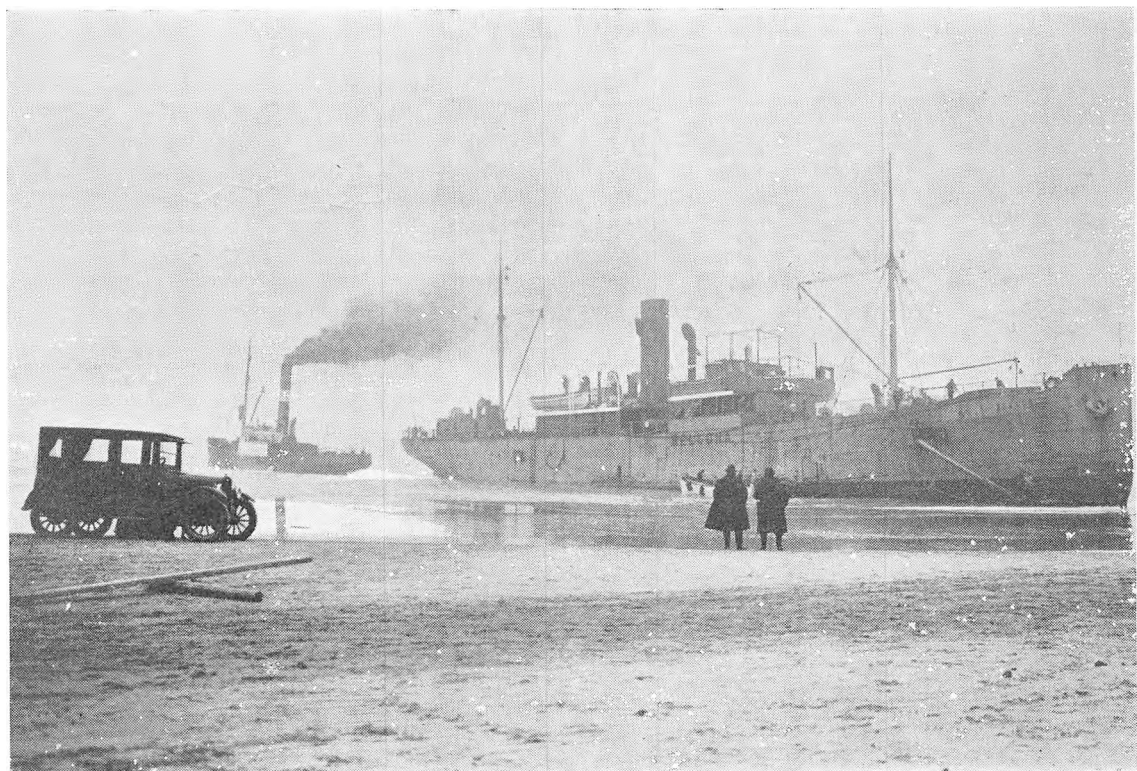
Fra station *Skagen* blev der som anført kl. $11\frac{1}{2}$ tilkaldt hjælp, og i al hast blev mandskab og heste sammenkaldt, og de begav sig til Nordstranden, hvor redningsbåden var. Man havde $1\frac{3}{4}$ mil til strandingsstedet, men skønt det var mod læ, var transporten dog besværlig gennem klitterne. Båden blev søsat et stykke til luvart af skibet, men også for dette mandskab var det besværligt at komme ud over revlerne, flere årer knækkede, men blev hurtigt erstattet af reserveårer. Redningsbådens anker blev sat et stykke til luvart af vraget, men strømmen var så stærk, at redningsbåden ikke kunne styres ind under det strandede skib, den drev i læ, hvorfor de to sammenknobede ankertove måtte slippes, og båden nåede land 400 favne i læ af vraget. I al hast blev båden læsset på vognen, og transporten gik nu op mod vinden igen, samtidig med, at nyt anker og ankertov blev fremskaffet. Under aflæsningen kom der bud om, at





Roredningsbåden klargøres til ovelse ved den nedlagte bistation *Højen Vest*.

Det gamle stråtakte bådhús fra stationens oprettelse i 1869 stod ved nedlæggelsen i 1927 200 meter fra stranden, men i 1942 var havet nået ind til huset, så det måtte nedrives.



D.F.D.S.s exportbåd *BELLONA* strandede på tredje revle ved Nr. Tornby pakhus den 18. december 1924 på grund af tåge og uformodet strømsætning. Besætningens 21 mand blev bragt i land af redningsbåden fra Nr. Tornby.

det strandede skib var begyndt at skilles ad, og flere lig var drevne i land. Redningsbåden blev dog påny sat i søen, men i læ af vraget kunne det ses, at der ikke var flere mennesker om bord, hvorfor redningsbåden holdt mod land igen. Vraget af SPEED havde ikke kunnet holde sammen længere, og alle 8 mand kastedes i havet iført redningsbælter, således at de hurtigt drev i land. Kystbeboerne dannede kæder og vadede ud i brådet og fik de livløse mennesker op på stranden, hvor der foretoges oplivningsforsøg, men desværre forgæves. Kun en mand lykkedes det at kalde tilbage til livet, og han kørtes i hast til Skagen for at få den fornødne pleje.

Den hårde anstrengelse, som redningsmandskaberne havde været ude for, var således i hovedsagen forgæves, trods mod og udholdenhed — og den norske regering viste da også sin påskønnelse heraf ved at tildele mandskaberne ved både Skagen og Gammel Skagen pengebelønninger.

SPEEDS 1. styrmand, den unge nordmand *O. Dahler* befandt sig så vel under den omhyggelige pleje i Skagen, at han senere vendte tilbage og blev gift med opsynsmandens datter og gik ind i dennes virksomhed med hoteldrift. Senere kom han ind i redningsvæsenet og overtog i 1938 selv posten som opsynsmand ved redningsstationen *Gl. Skagen*.

Ved den festmiddag, som forsvarsministeren i 1952 gav på Christiansborg slot i anledning af redningsvæsenets 100 års jubilæum, var *Dahler* blandt repræsentanterne for redningsmandskabet, og ved denne lejlighed bragte han, *som den eneste af de tilstedeværende, der var blevet reddet af det danske Redningsvæsen*, dette og redningsmandskabet en varmfølt tak på alle de skibbrudnes vegne.

Som en anden mærkbar begivenhed ved redningsstation *Gl. Skagen* må også omtales, at der den 24. februar 1918 blev telefoneret fra Højen fyr til redningsstationerne *Skagen* og *Gl. Skagen*, at der ved femtiden om eftermiddagen var strandet en damper øst for fyret.

Ved *Gl. Skagen* mødte mandskabet og transporthestene kl. 5½, og båden kørtes til stranden og bragtes flot. Den roedes udenfor 2. revle og østefter, hvor skibet fandtes stående 4 km fra stationen mellem 2. og 3. revle, ca. 400 m fra land med stævnen NW.-i. Ankerdræggene blev sat, og redningsbåden firedes ned mod skibet med hvilket der opnåedes forbindelse ved hjælp af et kastelod. En af skibets officerer kom ned i redningsbåden, men det blev ikke tilladt flere at forlade skibet, hvorfor båden roedes mod land.

Fra stationen *Skagen* førtes redningsbåden til strandingsstedet, hvor den flot-bragtes kl. 6½ em., den kom heldigt ud til skibet, men da ingen ville forlade dette, holdt båden mod land og blev halet op på stranden.

I løbet af natten sprang vinden om i nord, og kl. 7 morgen blæste det en frisk kuling, og der stod høj sø på alle revler. Da de to redningsbåde ikke mentes at kunne rumme den store besætning, blev også motorredningsbåden fra *Skagen havn* taget i brug.

Gl. Skagens redningsbåd gik ud kl. 7½ og ankom heldigt til skibet, og det lykkedes med den at bringe 15 mand, 3 kvinder og 2 børn i land. Redningsbåden gik derpå ud påny, optog en officer, men da ikke flere ville forlade skibet, holdt den påny mod land. Senere kom også motorredningsbåden fra *Skagen havn* til, og efter forskellige mere eller mindre forgæves ture frem og tilbage samt til

Svitzers Bjergningsentreprises S/S VIKING og den danske krydser HEIMDAL afgik de forskellige redningsbåde til deres stationer og blev her bragt i daglig orden.

Det strandede skib var dampskibet IGOTZ MENDI af Bilbao, som var kapret af den tyske hjælpekydser WOLF. Det var nu på rejse til Kiel med 90 mennesker om bord, heriblandt en del passagerer og besætninger fra kaprede og sænkede skibe samt den spanske besætning og den tyske prisebesætning. Grunden til strandingen angaves at være tåge.

Den 26. februar hejstes ved middagstid nødsignal ombord i den strandede damper, og alle tre redningsbåde blev nu atter sat i bevægelse. *Gl. Skagen* redningsbåd bragte 15 mand i land, båden fra station *Skagen* fik med besvær 13 mand af den spanske skibsbesætning om bord, men da motorredningsbåden kom ud, var der ikke flere af de ombordværende, der ønskede at komme i land, hvorfor den returnerede til havnen.

Den 27. februar blæste det kl. 3 om morgenen en orkanagtig storm, hvorfor redningsbestyreren beordrede bådene fra *Gl. Skagen* og *Skagen* samt raketapparater til strandingsstedet, men søen var imidlertid så voldsom, at intet kunne bringes i anvendelse.

Henimod middag bedredes vejrforholdene dog, og det lykkedes nu at bringe 15 mand i land med redningsbåden fra *Gl. Skagen*, ligesom *Skagen*-båden fik de sidste 11 mand i land, og nu var alle mennesker fra det strandede skib bragt i sikkerhed, 40 med *Skagens* og 48 med *Gl. Skagens* redningsbåd.

Fra spansk og *privat* tysk side vistes der redningsmandskaberne megen påskønnelse for deres virksomhed, såvel ved tildeling af hæderstegn som ved pengebeløb, og opsynsmændene ved de to stationer modtog hver et sølvbæger med inskription.

KANDESTEDER

Kandestederne eller *Kandesteder*, som det moderne stednavnsudvalg foretrækker at kalde det, er en af vore ældste redningsstationer, officielt oprettet ved Redningsvæsenets organisation i 1852, dog allerede i 1850 anbragtes der her en roredningsbåd sammen med et fra England indforskrevet raketapparat.

Til redningsstationen *Kandestederne* har der været knyttet 2 bistationer, begge forsynet med robåd. *Skiveren* var i funktion fra 1882—1930, og *Karred* fra 1895—1911 — ingen af disse bistationer har dog reddet menneskeliv, medens redningsstationen *Kandestederne* i 38 tilfælde — heraf 2 med raketapparat — ialt har reddet 241 mennesker fra det farefulde havs truende angreb.

Det skal her lige nævnes, at *Karred* lå på Jyllands østkyst, således at man med materiel på begge sider af dette smalle stykke land fra redningsstationen *Kandesteder* havde mulighed for hurtigt at træde i virksomhed både på Jyllands vestkyst ud mod Skagerak og på østkysten mod Kattegat.

Mellem Hulsig jernbanestation og den nuværende redningsstation passerer man i dag et af de ældste, endnu bevarede gamle redningsbaadhuse. Det er stationen *Kandestedernes* gamle hus, der blev solgt til det lokale bjergelav, og nu benyttes til opbevaring af dettes båd — en af redningsvæsenets udrangerede robåde.

Redningsstationen *Kandestedernes* seneste *redningsaktion* fandt sted den 28. januar 1949, da opsynsmanden kl. 01,00 fra den udsendte strandvagt modtog melding om, at der på stranden 5 km W. for stationen var antruffet 6 mand, som opgav at være besætningen fra en strandet svensk fiskekutter ANITA af Lysekil.

Efter telefonisk anmeldelse til strandfogeden i *Skiveren* blev de skibbrudne bragt til dennes hjem. ANITA kom fra fiskeri i Nordsøen, og strandingsårsagen var tåge og usigtbare vejrforhold.

Den 30. januar 1949 modtog opsynsmanden ved redningsstationen *Kandestederne* kl. 01,00 telefonisk melding om, at den slæber, der af Svitzers bjergningsfartøj var ført om bord i ANITA nu var kastet los, og besætningen, som var kommet om bord igen, måtte reddes i land.

Vinden var da WNW., styrke 11—12, og havet var i voldsomt oprør og stod langt op i klitterne.

Stationens mandskab blev straks tilkaldt sammen med transporthestene, og kl. 02,00 kørtes redningsbåden ad den vanskelig tilgængelige strandbred til strandingsstedet. Med megen besvær lykkedes det her at få redningsbåden søsæt, roet ud og opankret et stykke til luvart af fiskekutteren. Ved hjælp af en kaste-line lykkedes det at få besætningen, 4 mand, over i redningsbåden, som derefter holdt ind mod kysten og landede uden uheld.

TVERSTED

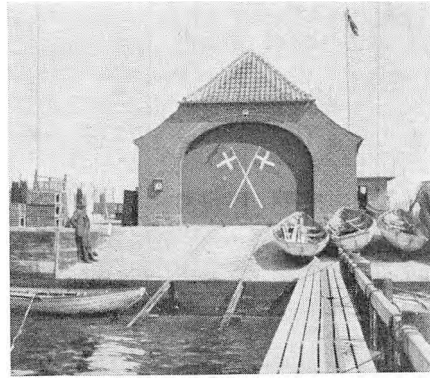
Redningsstationen *Tversted* blev oprettet 1866 og straks forsynet med båd og raketapparat. I 1889 oprettedes en bistation *Uggerby* med roredningsbåd, der dog nedlagdes i 1930.

Ved disse stationer er der i 13 tilfælde, heraf 1 ved *Uggerby*, reddet ialt 112 menneskeliv udelukkende med båd, og der skal her refereres et enkelt fra station *Tversted*:

Den 17. januar kom der kl. 5½ morgen melding om et strandet skib ud for Vester Tversted. Mandskab og heste blev hurtigt tilsagt, og strandingsstedet blev nået kl. 7¼. Uagtet det ikke blæste særlig hårdt, var der dog meget høj sø hidrørende fra den foregående storm. Redningsbåden kom godt flot og blev roet ud til skibet, der med agterenden mod land stod på ydersiden af 2. revle, ca. 200 favne fra land. Den svære brådsø skyllede uafbrudt henover redningsbåden og fyldte den med vand, og det var meget vanskeligt at lægge til langs siden af det strandede skib. Under arbejdet med at hive kastedræg om bord i dette skylledes en af redningsmandskabet ud af redningsbåden, men det lykkedes at få ham op i båden igen. Efter megen anstrengelse kom 3 mand af skibsbesætningen og en passager over i redningsbåden, men kaptajnen, der var meget beruset, var ikke til at formå at forlade det strandede skib, og båden holdt derfor mod land med de 4 mand. Redningsbåden blev nu kørt op til luvart af skibet, og da søen vedblev at være meget høj, blev redningsbåden atter bragt flot og roet ud til skibet. Det lykkedes nu at få kaptajnen til at forlade sit skib, men det var meget besværligt at få ham ned i båden på grund af den tilstand, han var i, men han kom dog sikkert og godt i land.

Det strandede skib var skonnerten OTTO & FRIEDA af Rostock på rejse fra Bandholm til Belgien med mallas.

Redningsstation Hirtshals. Det moderne bådhus med afløbsbedding og løbebro. På huset ses Robins barometer og på porten de korslagte spiltflag, det karakteristiske kendetegn for alle redningsstationerne. Til venstre for porten ses *Robins* store barometer.



Bådhuset i Uggerby er nu pakhus for klitvæsenet, og p. g. af aftagende virksomhed i forbindelse med vejforlægning blev redningsstationen *Tversted* nedlagt i 1942 og bådhuset nedrevet.

HIRTSHALS

Tannisbugtens naturlige afslutning mod vest dannes af de høje bakker omkring Hirtshals, hvor der i dag ligger en driftig fiskeri- og eksporthavn ved en hastig opvoksende by. Men før hele dette moderne trafikcentrum voksede op, blev der allerede i 1890 anlagt en redningsstation kaldet *Lilleheden*. Oprindeligt var her kun stationeret en roredningsbåd, først i 1926 kom der raketapparater til, og i 1927 ændredes navnet til *Hirtshals*. I 1929 blev roredningsbåden afløst af en af de større motorredningsbåde, hvortil et stort bådhus med indbygget beddingsanlæg var opført ved den nye fiskerihavn. Robådshuset, den tidligere redningsstation *Lilleheden*, blev i 1931 solgt til nedbrydning, og robåden overførtes til en anden station. I finansåret 1947/48 blev stationens motorredningsbåd forsynet med radiotelefonianlæg.

Redningsstation *Hirtshals* har været meget virksom med assistance til fiskefartøjer, der i hårdt vejr anløber den moderne fiskerihavn, omkring hvis indsejling søen i hårdt vejr hyppigt står i et skummende og frådende bråd.

Med redningsbåd er her reddet 260 menneskeliv, medens stationens raketapparater aldrig har været i virksomhed med resultat.

Til belysning af virksomheden med assistance til fiskefartøjer i hårdt vejr gengives her en rapport:

Den 12. januar 1946 kl. 11,50 modtog opsynsmanden ved redningsstationen *Hirtshals* melding om, at man nærrede ængstelse for 2 små halvdæksbåde, som om morgenen var taget på fiskeri.

Vinden var NNE., styrke 7, med svær sø og usædvanlig hård østgående strøm.

Da opsynsmanden skønnede, at der kunne være fare for de 2 små både, når de nærmede sig kysten, blev redningsmandskabet alarmeret, og da de fleste var mødt, blev motorredningsbåden sat i vandet.

Kl. 12,45 observeredes begge både for indgående, og da vindstyrke og sø stadig tiltog, blev det besluttet at stå havnen ud for under indsejlingen at kunne være til assistance. Kl. 13,00 stod motorredningsbåden ud af havnen, hvor den i en afstand af ca. 1 sm fra land mødte de to fartøjer, der var for indgående.

Da fiskerne ikke gerne ville forlade deres både, blev det aftalt, hvorledes de skulle forholde sig under indsejlingen. En af fiskerne ønskede dog at komme over i redningsbåden, hvilket lykkedes uden uheld. Efter aftale sejlede redningsbåden først ind i yderhavnen og lagde til lige inden for havnemundingen med stævnen udefter for hurtigt at kunne komme bådene til hjælp, hvis der skulle ske uheld under indsejlingen. Men trods det, at det så faretruende ud, gik det godt, og bådene nåede havn i god behold.

Redningsbåden sejlede derefter hen til anlægsbroen, hvor den blev halet i hus, spulet i fersk vand og rengjort klar til brug, og kl. 14,10 blev mandskabet hjemsendt.

De nødstedte fiskerbåde var DUEN og HAVØRNEN af Hanstholm med 6 mand om bord.

NØRRE-TORNBY

Ved *Nørre-Tornby* nogle få kilometer syd for Hirtshals blev der i 1851, året før redningsvæsenets oprettelse, stationeret et fra England indforskrevet raketapparat, og samme år ankom en på Orlogsværftet bygget roredningsbåd, og denne station havde ganske særlig i atten-hundrede-tallet en udstrakt virksomhed med redning af skibbrudne, fortrinsvis med redningsbåd. Efterhånden aftog virksomheden, hvortil sikkert bygningen af den store fiskerihavn ved Hirtshals medvirkede, og da den kraftige motorredningsbåd fra station *Hirtshals* på effektiv måde også kunne dække *Nørre-Tornbys* område, blev stationen her nedlagt i 1943. Materiellet fandt anvendelse ved andre stationer, og det tre gange ombyggede bådhus bortsolgtes. I dag er der indrettet cykleforretning i det gamle bådhus, der ligger ud til hovedvej nr. 11 — det er i det hele taget ikke ukendt at finde de gamle robådshuse anbragt ved vigtigere veje. Her var det i reglen let at få fat på heste, og ad relativt gode veje kunne båden køres parallelt med kysten, for først i nærheden af strandingsstedet ad Redningsvæsenets egne, mere primitive stikveje at bringes til stranden.

Som et eksempel på de ved *Nr.-Tornby* forefundne redningsforetagender skal her fortælles følgende:

Den 11. december 1880 modtog stationen kl. 7½ emd. ved ridende bud melding om, at der var strandet et dampskib ved Lilleheden, og redningsmandskabet og hestene blev omgående tilkaldt. Raketapparaterne kørtes i forvejen og ankom kl. 9 til strandingsstedet. Den første raket nåede ikke ud, hvilket derimod var tilfældet med den anden, hvis line dog faldt agten for skibet, således at besætningen ikke kunne få fat på den. Redningsbåden var nu kommet til stede, og med stort besvær kom båden ud til skibet og fik forbindelse med dette agterude.

4 mand optoges i redningsbåden, som så måtte slippe forbindelsen. Atter blev der roet af al kraft, og påny opnåedes forbindelse med skibet, således at yderligere 4 mand kom over i redningsbåden, som derpå heldigt nåede i land. Bådføreren, der havde fået et alvorligt slag i brystet af en åre, måtte gå fra, og en frivillig meldte sig straks.

Redningsbåden gik nu ud igen, men da vind og sø havde tiltaget betydeligt, blev båden flere gange fyldt med vand, og først efter 1¼ times anstrengt roning, nåedes ud til skibet, hvor resten af besætningen med stort besvær optoges, da søen nu brød hen over hele vraget, og alle var stærkt forkomne.

Skibets fører var druknet i kahytten kort efter strandingen var sket. Det strandede skib var dampskibet VICTORIA af Frederikshavn på vej fra Newcastle til København med kul, og det var her et meget vanskeligt redningsforetagende, som blev gennemført, hvorfor mandskabet også af regeringen blev tildelt en ekstrabelønning, og bådføreren modtog Dannebrogsmændenes hæderstegn, ligesom *J. P. Thomsen*, der førte båden anden gang, og senere blev bådførmand og opsynsmand, tildelte fortjenstmedaljen i sølv.

Ved *Nr. Tornby* er ialt reddet 352 personer, deraf 59 med raketapparat.

SKALLERUP KLIT

Ved *Skallerup Klit* blev der i 1898 oprettet en redningsstation af samme navn, som kun var udstyret med redningsbåd. Denne station har dog kun været i virksomhed 3 gange, hvorved er reddet 16 menneskeliv, yderligere har stationen været i bevægelse ved forskellige lejligheder for at assistere fiskefartøjer under landing. I 1930 blev stationen nedlagt og bådhuset bortsolgt.

LØNSTRUP

Også redningsstationen *Lønstrup* hører til den række af ældre redningsstationer, der omkring 1851 forsynedes med engelsk raketapparat og dansk redningsbåd, således at den var fuldt intakt ved redningsvæsenets organisation i 1852.

I 1928 fik stationen den tidligere motorredningsbåd fra *Nørre-Vorupør*, og da denne station i 1950 fik en helt ny båd, gik den ældre atter til *Lønstrup*, hvis båd derpå blev flyttet til roligere farvande ved den nyoprettede redningsstation på Sjællands Odde. Til motorredningsbåden var der først rejst et midlertidigt træhus, som året efter afløstes af et muret bådhuse, der ombygget til sommervilla i dag — trods omfattende sikkerhedsforanstaltninger — er meget nær ved at styrte i havet, der har ædt sandet bort fra klitterne heromkring. I 1936 blev dette hus erstattet af et smukt moderne rødstenshus, hvori der som i de øvrige motorbådshuse senere blev installeret et elektrisk ophivningsspil.

Robådshuset i *Lønstrup* bibeholdtes dog indtil 1934, da båden blev flyttet til en anden station og huset solgtes.

Som et eksempel på en stranding fra forrige århundrede skal her omtales en hændelse fra den 11. december 1898. Kl. 5½ om morgenen meldte strandvagten fra *Lønstrup* om 2 strandinger østpå i bugten. Opsynsmanden telefonerede til



Oprindelig søsattes en motorredningsbåd fra åben strand ved hjælp af planker og træruller således som vist ved denne søsætning ved redningsstation Løkken. Senere indførtes de tredobbelte jernruller, der er omtalt side 173 og 174.

nabostationerne østefter, men her var strandvagterne ikke vendt hjem, dog en halv time efter oplyste *Skallerup*, at der stod en stranding ved Kjærsgaard strand og en ved Skallerup. Nu blev mandskab og transportheste tilsagt, raketapparaterne kørtes i forvejen, og redningsbåden fulgte efter. Ved ankomsten til strandingsstedet kl. 8 $\frac{1}{2}$ blev båden straks sat ud, men den drev i læ uden at få forbindelse med skibet og måtte landsættes 1000 alen i læ af strandingsstedet. Hurtigt kørtes den op til luvart igen, og påny gik den ud, men det gik ikke bedre end første gang, strømmen drev båden i læ af skibet, så den måtte holde mod land igen.

I mellemtiden havde man forsøgt at få forbindelse med skibet ved hjælp af raketapparaterne. Den ene raket efter den anden blev affyret, men til ingen nytte, afstanden var for stor, men da det så ud, som om skibet af søen stadig blev sat nærmere mod land, gentoges forsøgene, således blev der ialt affyret 11 dobbelte raketter uden resultat.

Redningsbåden var imidlertid atter transporteret op til luvart og søsat påny. Efter store anstrengelser lykkedes det denne gang at få forbindelse med skibet og optage 7 mand af dets besætning. Medens dette stod på, var også *Skallerup Klits* redningsbåd nået ud til skibet. For at forhindre en kollision mellem de to redningsbåde, der kunne have afstedkommet en stor ulykke, kappede Lønstrupbådens mandskab forbindelsen og holdt mod land, og Skallerup-båden bragte de sidste 9 mand frelst i land. Det var et tysk skib, S/S HEINRICH af Kiel, der på rejse fra Burntisland til hjemstedet strandede her. Såvel for dansk som fra tysk officiel side blev der givet ekstrabelønninger til mandskaberne fra de to redningsbåde.

Lønstrup har ialt reddet 224 menneskeliv, heraf dog kun 9 med raketapparat.

LØKKEN

Redningsstationen *Løkken* var også blandt de stationer, der var fuldt organiserede og i orden ved Redningsvæsenets oprettelse i 1852. Her var både robåd og raketapparat, og i 1873 modtoges fra r/st *Østerby* på Læsø et særligt pontonfartøj, der dog også viste sig ubrugeligt her, hvorfor det blev solgt på auktion i 1885. I 1930 modtog stationen en motorredningsbåd. Det første bådhus blev ombygget flere gange, i 1883 blev det omtækket med jern. I 1914 byggedes et nyt skifertækt robådshus, og det gamle hus blev solgt til menighedsrådet. Motor-

båden stod først i et midlertidigt bådhus, i 1936 opførtes et moderne motorredningsbådshus, og i 1937 blev robåden fjernet og dens hus solgt, det fandt senere anvendelse som fiskeauktionshal.

Løkken har været en meget virksom station med 403 reddede, men også her har raketapparatet været af mindre betydning, idet kun 3 mennesker er bragt i land ved dets hjælp.

Beklageligvis er Redningsvæsenet selv tid efter anden ude for ulykker og uheld af forskellig art, hvorved mandskabet kommer til skade eller selv sætter livet til. Redningsstationen *Løkken* har været skueplads for en frygtelig kæntringsulykke, hvorved 3 af mandskabet mistede livet under udøvelsen af deres farlige hverv:

Rapportens tørre fakta om denne ulykke lyder således:

Den 9. juni 1929 ca. kl. 6 tog så godt som alle fiskerbådene fra *Løkken* på havet, vinden var SW. med fint vejr, og der var kun bråd på inderste revle. I løbet af formiddagen begyndte det at blæse op, og over middag var det en storm med stærk, tiltagende sø. Fiskerbådene søgte efterhånden land, og kl. 14,30 manglede kun to.

Kl. 15,30 blev redningsstationens opsynsmand og bådformanden enige om at sætte redningsbåden ud, da vinden stadig tiltog i styrke, og der nu var bråd på alle tre revler.

Kl. 16 blev redningsbåden kørt til stranden, sat ud og roet ud over 1. og 2. revle, her blev den ankre op i læ af 3. revle for at afvente fiskerbådernes ankomst. Kort efter kom den første af disse ind over revlerne og landede heldigt ved egen hjælp. Den anden kom først til syne for indgående kl. 18.

Opsynsmanden gik nu hjem et øjeblik, idet han dog først havde bedt en mand på stranden om at varsko, så snart fiskerbåden kom i nærheden af land, hvilket erfaringsmæssigt ville vare ca. $\frac{3}{4}$ time. Ca. 5 minutter efter kom førnævnte mand imidlertid løbende og meldte, at redningsbåden var kængret.

Opsynsmanden, der havde sin fiskerbåd stående på stranden, gav straks ordre til at gøre denne klar til at sætte i søen for at bringe de nødstedte redningsmænd hjælp. Samtidig telefonerede opsynsmanden fra *Lønstrup*, der tilfældig var i *Løkken*, hjem og gav ordre til hurtigst muligt at sætte den derværende motorredningsbåd i søen og kommer til *Løkken* med den. På vejen sydover skulle den gå mellem revlerne for at se efter redningsmænd, der muligt var skyllet bort fra den kængrede båd og drev nordefter i deres redningsbælter.

Da opsynsmanden kom til stranden, lå redningsbåden for sit anker med bunden i vejret ude ved 3. revle, og en del af mandskabet — hvormange kunne ikke afgøres fra stranden — klyngede sig til den.

En hel del fiskere var nu klar til at sætte opsynsmandens båd i vandet, men så meldte fisker Oscar Damgaard sig og mente, at det var bedre at tage hans båd, der var noget større, hvorfor man gik i gang med at hjælpe Damgaard ud, hvilket lykkedes efter store anstrengelser.

Damgaard stod derefter med sin båd ud over revlerne, og efter mange og dygtigt udførte manøvrer lykkedes det ham at redde de af mandskabet, der holdt sig fast til den kængrede redningsbåd, 9 mand, medens 3 mand var skyllet bort fra båden og drevet nordpå med strømmen.



Mindestenen i Blokhus over de her, fra 1842 til 1956, omkomne 20 redningsmænd. Til venstre ses den sidste opsynsmand ved den nu nedlagte r/st Blokhus, strandfoged, hotelcjer S. Svenningens på hvis initiativ mindestenen blev rejst.

Der kom nu en fiskerbåd til for at assistere, den stod nordpå sammen med den sidste af de fiskerbåde, for hvis skyld redningsbåden var gået ud, medens de reddede mænd blev bragt velbeholdne i land.

De tre savnede var bådmændene Frederik Thomsen og Niels Valdemar Ottosen samt fisker Otto Ottosen, der var med som stedfortræder. De to første blev hurtigt bragt i land, men alt liv var udslettet — Otto Ottosens lig var ikke til at finde, det mentes at være gået til bunds, da han i det øjeblik, båden kæn-trede, havde løsnet sit redningsbælte for at tage noget i sin lomme. Kl. 6 drev redningsbåden i land, stadig med bunden i vejret, da det viste sig, at den ingen nævneværdig skade havde lidt, blev den læsset på transportvognen og kørt til stationen.

For deres indsats i redningsarbejdet den 9. juni modtog lederen, fisker *Oscar Damgaard* Dannebrogsmændenes hæderstegn og sammen med 6 andre fiskere Medaljen for druknendes redning samt forskellige pengebelønninger.

BLOKHUS

Blokhus var en af de gamle stationer fra før 1852, udrustet med båd og raket-apparat. Strandingerne antal her i Jammerbugten tog tidligt af, og antallet af redningsaktioner blev derfor også mindre, men dog er der her gennem årene reddet over 100 personer.

Ved denne station skete en af de sidste store sejlskibsstrandinger, der ligesom hørte mere til i forrige århundrede. Det var den tyske bark HINSCHENFELDE af Hamburg, hvis 18 mands besætning bragtes velbeholden i land med redningsbåden fra Blokhus, og det blev også denne stations sidste redningsforetagende, som fandt sted den 25. december 1923.

Under den tyske besættelse af Danmark i 2. verdenskrig var *Blokhus* en af de få stationer, som tyskerne forså sig på. Huset beordredes nedrevet, efter at båden

var ført til København, og en kanonstilling anlagdes på arealet. Udviklingen medførte, at *Blokhús* aldrig genopstod som station, men blev nedlagt fra 1951 at regne.

På 100-årsdagen for en tragisk kæntringsulykke under redningsøvelse ved Blokhús, hvorved 5 af redningsbådens mandskab omkom, foretoges den 29. december 1956 en højtidelig afsløring af en smuk mindesten yderst i klitterne. På stenen er indhugget navnene på de Blokhús-redningsmænd, der gennem årene har ofret livet for at redde deres medmennesker fra druknedøden. Man har også som kun naturligt medregnet de 7 mand, der den 16. december 1842 — 10 år før *Redningsvæsenets* oprettelse — mistede livet ved at redde 8 mennesker fra en hollandsk kuf ved hjælp af en fladbundet båd.

Er end redningsstationen her nu forsvundet som en følge af tidens udvikling, så vil den personlige indsats, der gennem de mange år er ydet, ikke blive glemt.

Under redningsstationen *Blokhús* hørte en med robåd forsynet bystation *Rødhús*, stationen var oprettet i 1889 og blev nedlagt i 1927, uden at der herfra var ydet nogen hjælp til skibbrudne. I dag henligger det gamle bådhus som et nydeligt sommerhus i klitterne ved *Rødhús*, kun de karakteristiske udvendige støt-tepiller minder om fortiden som bådhus.

SLETTE STRAND

Redningsstationen *Slette Strand* stammer fra tiden før *Det norske 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 bådstation, i 1936 ankom der en på Orlogsværftet bygget motorredningsbåd, hvortil et nyt bådhus var bygget samme år, og året efter solgtes såvel robåd som det hertil hørende bådhus, således at materiellet nu består af raketapparat og motorredningsbåd.

Blandt de ved denne station stedfundne redningsforetagender skal her kun fremhæves et, der forløb lidt anderledes end sædvanligt:

Den 4. januar 1941, da isen ved Slette strand lå tætpakket langs kysten godt 200 meter ud, gik 2 fiskere med en pram udover isen for at bjærge garn. Det var frostvejr, stille, ingen sø, men pakis langs kysten. Da de kl. 15,30 for indgående 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 så tæt ved prammen, at de kunne nå den med et kastedræg. De halede derpå en sværere line ud, som fastgjordes i prammen, hvorefter den af redningsmandskabet blev halet gennem isen, og de ombordværende kom godt i land.

Da den første kæntringsulykke for en motorredningsbåd fandt sted ved redningsstation *Slette Strand*, hvorved 1 bådmand mistede livet, bringes her rapporten om dette ulykkestilfælde:

Den 3. august 1948 kl. 15,30 modtog opsynsmanden ved redningsstationen *Slette Strand* melding fra nogle af lejets fiskere om, at en af stedets motorfiskerbåde var på havet, og at vind og sø tiltog i styrke.

Vinden, der tidligere på dagen havde været NW., var sprunget om til NNE., styrke 5, med bråd på 1. og 2. revle og vekslende strøm, og da det friskede svært op, måtte det befrygtes, at den på havet værende fiskerbåd kunne få vanskelighed med at lande.

Det blev derfor besluttet at alarmere redningsmandskabet, og kl. 16,00 var alle — med undtagelse af bådmand Jens P. Madsen, der ikke var hjemme — mødt ved stationen. I hans sted antoges fisker Arnold Madsen. Motorredningsbåden førtes derefter ned til havet, hvor den kl. 16,40 blev bragt flot, bemanded med 8 mand, alle iført de reglementerede redningsbælter. Da den savnede fiskerbåd ikke var at se, blev der holdt gående imellem 1. og 2. revle.

Efter ca. 1 times sejlads befandt motorredningsbåden sig ca. $\frac{1}{2}$ km vest for stationen på vestlig kurs, da den pludselig kæntrade på yderkanten af 1. revle. Klokken var da 17,40. 2 af bådmændene svømmede imod land, medens resten af mandskabet på nær 2 mand havde bjerget sig op på kølen af den kæntrade redningsbåd. Båden drev ind mod land, og da den kom ind i nærheden af stranden, kom den ene af de to savnede, nemlig bådmand Jens Korsgaard, frem under båden, hvorefter han af kammeraterne blev hjulpet i land.

Motorredningsbåden var imidlertid drevet helt ind mod stranden, hvor mandskabet assisteret af lejets øvrige fiskere og en del sommergæster forsøgte at løfte båden for at befri den savnede bådmand Hans Martinus Jeppesen. Det lykkedes også, og den bevidstløse bådmand blev derefter bragt ind på stranden, hvor to læger og en ambulance var mødt. Der blev straks gjort forsøg på genoplivning ved at give den bevidstløse kunstigt åndedræt, og et medbragt carbogenapparat blev også bragt i anvendelse. Efter at have arbejdet i ca. $\frac{1}{2}$ time med den bevidstløse bådmand blev han bragt ind i ambulancen, hvor der under transporten fortsattes med oplivningsforsøg og i lang tid efter ankomsten til Fjerritslev sygehus, indtil lægerne skønnede, at det var formålsløst at fortsætte genoplivningsforsøgene. Bådmand Jens Korsgaard, der var noget medtaget, da han kom i land, fik et par glas af flasken med spiritus vini gallici verus fra stationens forbindskasse og en indsprøjtning af en af lægerne, hvorefter han i bil blev befordret til sit hjem.

Den savnede fiskerbåd ELLEN GRETHE af Slettestrand landede uden uheld den 3. august kl. 18,00 med hele besætningen, 3 mand, i god behold.

Ialt er der ved *Slette Strand* reddet 45 menneskeliv, heraf 10 med raketapparat.

TORUP STRAND

Stationen *Torup Strand* hører ikke til de store og kendte, men siden oprettelsen i 1857 er dog med raketapparat og ganske særlig med roredningsbåd reddet over 100 menneskeliv, ligesom der i adskillige tilfælde har været foretaget udrykning, uden at redningsmateriellet har været benyttet af skibbrudne.



Mandskabet ved r/st Hanstholm ombord i m/r nr. 13 som ovenfor ses under landsætning efter en øvelse. En sådan moderne redningsbåd er synkefri, den er selv-læsende og forsynet med luftkasser og udenbords et bredt korkbælte.

Her skal kun ganske kort omtales et ældre redningsforetagende, hvor netop kystboerne selv ydede en overordentlig stor indsats ved at hjælpe med at føre redningsbåden frem til strandingsstedet, da det var vanskeligt at fremskaffe de fornødne heste:

Den 10. november 1870, da en del af stedets fiskere var på havet, steg søen voldsomt, så at der var stor fare for bådene, og om formiddagen blev det meldt, at der var kængret en fiskerbåd ved Kliimstrand, samt at redningsbåden hurtigst muligt måtte komme til hjælp. Det kneb med at få fat i heste, da de fleste af de på stedet værende var fraværende, men så var der en mængde kystboere, som hjalp til med at få redningsbåden frem. Da denne gik ud, huggede den i den svære sø roret fra sig, så at formanden måtte styre med en åre, men den kom heldigt ud, og efter 2 timers arbejde lykkedes det at redde 4 i havet drivende fiskere. Foruden den fornævnte fiskerbåd var også en anden båd kængret. Kystboerne kunne ikke sætte en båd ud, da havet i høj grad var i oprør, men de ilede ud, når 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 påskønnelse en pengebelønning af regeringen.

Talmæssigt kan *Torup Strand* udvise 108 reddede, heraf i 3 tilfælde inden for stationens 15 første år 23 personer ved hjælp af raketapparat, de øvrige med båd.

LILD STRAND

Redningsstationen *Lild Strand* blev oprettet som raketstation i 1852, idet der året forinden var ankommet et raketapparat fra England. I 1854 blev stationens materiel udvidet med en roredningsbåd, og i 1928 blev der anbragt en motorredningsbåd ved stationen, hvis robåd blev endelig fjernet i 1939.

Det kan anføres, at efter opførelsen af et nyt bådhus i 1886 blev det gamle hus anvendt til stald for transporhestene.

Da den farlig stengrund *Bragerne* er beliggende inden for denne redningsstations område, er mange af dens største og farligste redningsforetagender knyttet til denne grund, således strandede 2 tyske armerede trawlere i 1943 på *Bragerne* og blev totale vrage. Deres samlede besætninger på ialt 86 mand bragtes under vanskelige og farefulde omstændigheder uskade i land af motorredningsbåden fra *Lild Strand*, og de tæller godt med på den oversigt over redningsforetagender og antallet af de herved reddede mennesker, der her, som på alle øvrige redningsstationer landet over findes opslået og føres med stor nøjagtighed og interesse — for denne stations vedkommende er det samlede antal reddede mennesker 366.

Af *Lild Strands* redningsforetagender fortjener det følgende lidt nærmere omtale:

Den 22. december 1888 om eftermiddagen kl. 15,15 modtog opsynsmanden melding om, at et skib kl. 3 var strandet ved Bragen, og da det blæste en hård østlig kuling med betydelig brådsø, blev redningsmandskabet samlet og mødte kl. 16,30. Kl. 17 var båden på stranden, og trods det tætte mørke, som herskede, blev den straks bragt flot og kom heldigt ud over revlerne. Derpå sættes der sejl, og båden holdt ud mod det strandede skib, i hvis nærhed sejlene bjergedes, og der roedes hen til skibet, med hvilket forbindelse heldigt opnåedes, og hele besætningen, 12 mand, blev snarest taget om bord. Da båden var godt klar af skibet, sættes sejlene påny, og der holdtes med vinden ind mod land, som nåedes kl. 19,30, $\frac{1}{4}$ mil vest for stationen. Det viste sig ved denne lejlighed at være en meget stor fordel, at redningsbåden var forsynet med sejl, idet redningsforetagendet, hvis der skulle være roet den lange afstand ud til skibet, ville have krævet adskillige timer mere, foruden at det ville have været betydelig mere anstrengende for mandskabet.

De strandede skib var barken SALAMA af Gamla Karlaby, på rejse fra Christinestad til Valencia.

Da redningsstationen *Lild Strand* i 1928 var blevet udrustet med motorredningsbåd med hertil hørende moderne bådhus, blev det tidligere robådhus i 1939 bortsolgt og ombygget til kirke, men trods tilbygget våbenhus og korbbygning kan denne lille beskedne kirkebygning ikke frigøre sig fra de synlige spor af redningsvæsenets karakteristiske byggemåder.

Tæt ved denne kirke ligger en sommervilla, det er det ældre opbevaringshus for raketmateriellet, som i 1912 blev opført her af materialerne fra det i *Madsbøl* nedrevne bådhus. Rakethuset blev solgt i 1930 og ændret til sommerbeboelse.

Madsbøl blev oprettet i 1895 som bistation til redningsstationen *Lild Strand*, kun forsynet med roredningsbåd. Ved denne bistation er der ved 1 redningsforetagende reddet ialt 29 personer. I 1912 blev stationen nedlagt.

VIGSØ

Vigsø, som alene er udrustet med raketapparater, har — da strandinger på denne kyststrækning er ret sjældne — kun een gang været i virksomhed i anledning af den tyske fiskedamper MERKUR's stranding i december 1907. 3 mand blev reddet med stationens raketapparat, medens 3 mand kom i land i skibets egen båd, og endelig blev resten af besætningen landsat ved hjælp af roredningsbåden fra *Hanstholm*.

Stationen, der er oprettet i 1882, foreslås i Redningsvæsenets-Betænkningen af 1954 nu nedlagt.

HANSTHOLM

Redningsstationen *Hanstholm* eller som den hed i gamle dage: *Hanstedholm*, er en stor og vigtig station, som fra 1852 gennem årene har været meget virksom, idet der ved ialt 111 redningsforetagender er reddet 295 personer, deraf 99 med raketapparat.

I 1876 kæntrede redningsbåden uheldigvis under en øvelse; ingen af mandskabet kom noget til, men derimod druknede der en kusk, som havde fået lov til at gå ud med båden.

Ved Hanstholm-egnens evakuering i 1943 krævede den tyske værnemagt også denne redningsstation fjernet. Motorbådshuset, som var af træ, blev nedtaget og oplagt ved Rær, hvor også vandbygningsvæsenet havde et midlertidigt depot af materiel fra havnebyggeriet ved Hanstholm. Stationens motorredningsbåd blev ført til opbevaring ved orlogsværftet, medens den ældre roredningsbåd, der var kassabel, solgtes, og det murede opbevaringshus for denne båd bortsolgtes til nedrivning. Redningsmandskabet, hvis huse blev beslaglagt, måtte søge midlertidig bopæl andet steds.

Først i vinteren 1945—46 tillod forholdene, at *Hanstholm* redningsstation blev genoprettet. Motorbådshuset blev genopført på sin gamle plads, og i januar 1946 indtog motorredningsbåden atter sin station, ligesom raketmateriellet, der midlertidigt havde været oplagt ved redningsstationen *Klitmøller*, blev ført tilbage til Hanstholm.

Af særlige bemærkelsesværdige redningsforetagender ved denne station må følgende fremhæves:

Den 20. april 1888 kl. 14,00 modtog opsynsmanden meddelelse om, at der netop 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. 15 stak redningsbåden i søen og kom ud til skibet, men hverken kaptajnen eller nogen af besætningen ville forlade dette. Dog anmodede kaptajnen om, at redningsbåden måtte blive til stede for det tilfælde, at forholdene skulle forværres, og båden blev liggende for anker til kl. 4 næste morgen. Søen var da i betydelig tiltagende, men ingen af besætningen ville endnu gå i land, da det efter reglementet blev nægtet dem at medtage deres tøj, hvorfor de traf anstalter til selv at gå i land med skibets 2 redningsbåde. Redningsbåden gik til land, men holdtes klar på stranden, og efter en tids forløb blev der hejst signal om bord om at komme ud med båden.

Denne bragtes flot, og efter en anstrengende rotur ud til skibet indtoges 9 mand af besætningen, som derpå heldigt bragtes i land. Redningsbåden blev straks sat ud igen, og da søen var i stadig tiltagende, voldte det svært arbejde at nå ud til skibet, som stod i den betydelige afstand af 600 favne fra land. Der indtoges på ny 8 mand af besætningen, men kaptajnen var ikke til at formå til at forlade sit skib. Det blev foreholdt ham, at det rimeligvis ville blive umuligt at ro båden ud oftere, og at han således legede med sit eget og andres liv ved ikke at gå med, men han blev ved sit forhavende, og redningsbåden måtte da gå til land med de 8 mand kl. 11 om formiddagen. Men kl. 13 satte kaptajnen signal om at komme ud igen. Vejret var på dette tidspunkt meget hårdt, og brådsørne gik så højt, at man måtte anse det for ugørligt at ro båden frem, hvorfor man bestemte sig til at vente noget for at se, om vejret ikke skulle bedage sig. Det skete dog ikke, og det modige mandskab gav sig da til kl. 14,30 atter at forsøge at nå ud til skibet. Efter en hård kamp lykkedes det at komme ud og få kaptajnen reddet og bragt heldigt i land, men redningsforsøget havde

da også varet 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 på rejse fra Libau til Antwerpen med havre.

KLITMØLLER

Med det raketmateriel, der, som andet steds nævnt, allerede i 1847 var stationeret her, indgik *Klitmøller* som raketstation under *Det norske Redningsvæsen* ved oprettelsen i 1852. I 1860 blev stationen udvidet til båd- og raketstation, og i 1916 ankom en ny motorredningsbåd, og 2 år efter blev roredningsbåden afgivet til Hundested fiskeriforening.

I maj 1907 kæntrade redningsbåden ved en øvelse, ingen af mandskabet mistede livet, men en af dem kom så slemt til skade, at han måtte tage sin afsked.

Ved redningsstation *Klitmøller* er der gennem de mange år reddet 543 menneskeliv, og disse redningsforetagender fordeler sig nogenlunde ligeligt mellem båd og raketapparater.

Som et eksempel på, at det beklageligvis ikke er alle redningsforsøg, der — trods stor indsats fra redningsmandskabets side — krones med held viser nedenstående:

Henimod midnat 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 kunne tyde på, at der var noget i vejen, og da det endelig så ud til, at der skiftedes kurs for at sætte skibet på land, skyndte den på stranden tilstedeværende strandfoged sig at gøre melding til redningsstationen. Skibet stødte på grund kl. 12, og et øjeblik efter var raketapparaterne på 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 nåede halvvejen ud til skibet, der stod omtrent 400 favne fra land. Man måtte da afvente redningsbådens ankomst, og den blev fremskyndet så meget som muligt. Da den ankom til stranden, havde forholdene ændret sig betydeligt. Det blæste nu friskere, men navnlig havde søen sat meget på. Uheldigvis valgte man nu at gå ud lige for skibet, idet strømmens kraft blev undervurderet, da mandskabet ville skynde sig for hurtigst muligt at nå ud til de skibbrudne. Det viste sig imidlertid umuligt at ro den tunge båd ud over brådet på revlen, og af den hårde storm førtes den mod læ, så den måtte sættes på land. Hestene kom hurtigt til, og redningsbåden blev uden ophold kørt nordefter på 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 umuligt at bryde, og redningsbåden måtte på ny 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 redningsbåden derfra, og der blev så igen skudt 3 raketter mod det strandede skib, som nu aldeles overskyldes af brådsøen, men det var altsammen spildt, da afstanden var for stor. $3\frac{1}{2}$

time efter grundstødningen var masterne gået over bord en efter en, og straks derefter skiltes skibet ad, og besætningen faldt i søen med rigningen, således at da klokken var 4, var skibet aldels sønderslået, og besætningen omkommet. Inden Hanstholm nåede 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 således kunne omkomme ved højlys dag, når alle redningsapparater var til stede, men en nedsat undersøgelse godtgjorde, at der ikke kunne lægges redningsmandskabet noget til last med hensyn til mod og opofrelse for at redde skibbrudne, derimod blev det oplyst, at skibet var i en sådan tilstand, at det havde været uforvarligt at gå til søs med det — der var endda antaget ekstra-mandskab til at pumpe — de på kysten ilanddrevene vragestumper viste sig at være så rådne, at det var uforståeligt, at skibet i det hele taget havde kunnet hænge sammen.

Eksempelvis bør også nævnes, at redningsstationen *Klitmøllers* raketapparater på grund af vanskelige vejrforhold med ufarbare veje ved et redningsforetagende den 16. februar 1929 blev transporteret til strandingsstedet ved hjælp af slæder.

VANGSAA

Raketstationen *Vangsaa* blev oprettet i 1893, men i sin godt 40-årige virksomhed kunne den kun opvise få redningsforetagender — ved ialt 6 sådanne er der reddet 101 mennesker — ligesom stationen i 15 tilfælde har været sat i bevægelse uden at være benyttet af de skibbrudne. I 1935 blev stationen nedlagt og rakethuset bortsolgt.

NØRRE-VORUPØR

Nørre-Vorupør derimod hører uden al tvivl til en af de virksomste redningsstationer på Thy-kysten, og resultatet af stationens mangeårige virksomhed kan noteres med et meget stort tal: 77 redningsforetagender med 583 reddede — heraf 318 med raketapparat, de øvrige med båd, siden oprettelsen i 1852.

I 1885 kændrede stationens redningsbåd, som var udgået til assistance for nødstedte fiskere. Uden uheld havde den optaget 10 fiskere, da den på vejen ind rantes af en brådsø og kændrede. 8 af de ombordtagne fiskere omkom, medens de 2 øvrige sammen med hele redningsbådens besætning blev reddet af de tilstedeværende kystboere.

I 1907 modtoges fra den lokale fiskeriforening en for statens regning bygget såkaldt prøveredningsbåd. Denne båd var en kort tid afgivet til *Vester-Agger* redningsstation, hvor den under øvelse i godt vejr var kændret. Da mandskabet som følge heraf mistede tilliden til denne båd, blev den ført tilbage til Nørre-

Vorupør, hvor den en tid lang blev brugt skiftevis med den anden redningsbåd, indtil den i 1912 blev istandsat og afleveret til fiskeriforeningen.

I 1920 blev stationen forsynet med en nybygget 12 hk motorredningsbåd, hvortil der samtidig var bygget et bådhus tæt ved stranden. Motoren blev senere udskiftet med en stærkere og i 1928 blev motorbåden afløst af en nyere og stærkere. Endelig fik stationen i 1950 igen en ny båd med en 40 hk Fordson motor. Motorbådshuset er ombygget flere gange, men først i 1944 blev robåden fjernet, og dennes hus solgt til grundejeren.

Fra *Nørre-Vorupør* er der i de senere år i mange tilfælde ydet assistance til nødstedte fiskere, og der skal derfor her refereres et sådant redningsforetagende:

Den 8. juli 1925 om formiddagen kl. 5 var en del fiskerbåde fra Vorupør gået ud på fiskeri med godt vejr, men et par timer senere blæste det pludselig op til en storm af WNW., og havet kom så voldsomt i oprør, at der var betydelig fare for fiskerbådene, hvoraf dog flere heldigt landede. Kl. 8½ formiddag blev redningsmandskabet tilkaldt, og motorredningsbåden førtes til havet. Der var da endnu 2 fiskerbåde med 7 mands besætning tilbage. Motorredningsbåden gik ud gennem brådet, og den blev fyldt flere gange. Det så meget faretruende ud, da det kunne befrygtes, at mandskabet ville blive skyllet ud af båden. Uden for den yderste revle afventede motorredningsbåden fiskerbådernes ankomst, men den måtte stadig gå længere ud, da havet blev værre og værre. Kl. 10 kom den første af fiskerbådene og lagde sig ved redningsbåden en tid, men så prøvede den selv at lande, hvilket også gik heldigt. Ved middagstid ankom den sidste båd, som havde 3 mands besætning. At lande med denne var nu ganske ugørligt, og der blev fra land hejst signal herom. Der var nu ikke andet for de 3 mand at gøre end at gå over i redningsbåden, der nu kun var 1 sømil ude. Dette skete, og ligesom fiskerbåden var forladt, kom der en brådsø, som fyldte båden, så den sank. Motorredningsbåden stod derpå mod land, den fyldtes flere gange af svære brådsøer, men landede heldigt med de 3 mand.

For denne virksomhed modtog mandskabet Robins farelegat for det pågældende år.

Den 28. juli 1951 skete der en begivenhed, som ikke glemmes der på stedet. Der var tilsagt til den normale kvartalsøvelse, vejret var smukt med vindstyrke 5—6, netop et godt øvelsesvejr. Medens redningsmandskabet var ved at gøre klar, svingede 2 biler op foran bådhuset, og det danske kongepar steg ud. Udover redningsmandskabet var der så godt som ingen til stede på stranden, men nyheden spredtes hurtigt, og snart gik alle flag til tops i det lille fiskerleje, der ikke havde haft kongebesøg siden 1908.

Efter at have hilst på mandskabet ytrede kongen ønske om at komme med ud på øvelseturen, og hertil svarede opsynsmanden rask: „Ja — på een betingelse“. „Og hvad er dette“, spurgte kong Frederik; og svaret lød: „At majestæten får et redningsbælte på som vi andre“. Kongen indvilligede omgående og sprang rask op i redningsbåden. Dronning Ingrid ville ikke vige tilbage, selv ikke over for en redningsbåd på det brusende Vesterhav, men ønskede også at gøre turen med. Stærke fiskerarme løftede Danmarks dronning op over rælingen, hjælp-



Fra kongeparrets deltagelse i en redningsøvelse i 1951 med motorredningsbåden fra Nørre-Vorupør.

somme hænder stod parat med endnu et redningsbælte. Kongeparret satte sig på en tofte midtskibs, og bådformanden, *Chr. Munk Petersen*, der repræsenterede 3. generation i Redningsvæsenets tjeneste, indtog sin plads ved roret, og båden gled stille fra land, ud i „Ledet“ langs molen.

Der er jo altid et vist ansvar ved at føre en redningsbåd, og det har de gode Vorupør redningsmænd sikkert følt netop den dag, ved at være betroet Danmarks konge og dronning med hvem konversationen gik ganske utvungent. Kongen var særdeles velinformeret om de specielle vestkystforhold. De stedlige landingsforhold; Hanstholmhavnen o. l. var emner, der blev debatteret under sejladserne, og også dronningen deltog i samtalen og ønskede forskellige oplysninger om lokale forhold.

Senere tog kongen selv roret, og indtog bådførerpladsen. Efter en rask tur styredes båden sikkert mod land, og det var en stor oplevelse for de mange mennesker, der var mødt op på stranden, da den store motorredningsbåd landede med kongen ved roret.

Derefter overværede kongeparret øvelsen med raketmateriellet, en redningsraket blev affyret, og alt forløb som det skulle.

I mellemtiden var der fremskaffet en forfriskning, og kongeparret hilste nu på samtlige redningsmænd, idet de takkede for turen. Også en blomsterbuket til dronningen blev fremtryllet, og et nifoldigt hurra ringede under redningshusets tag, inden majestæterne tog afsked.

STENBJÆRG

Redningsstationen *Stenbjærg* blev oprettet som båd- og raketstation i 1894. I 1931 blev der bygget et nyt bådhus tæt ved landingsstedet, og det gamle bådhus, som lå et godt stykke oppe i landet, blev solgt til nedrivning, og materialerne derfra er nu indbygget som udlænger til en gård i Stenbjærg.

Denne station, der iøvrigt er meget virksom med assistance til fiskefartøjer under deres landing i hårdt vejr, har ialt reddet 140 menneskeliv, deraf 40 med raketapparat, det var særlig i stationens første år.

I 1896 kæntrade redningsbåden, uden at nogen af mandskabet kom til skade.

Som en af de største begivenheder må her nævnes, at stationen den 7. marts 1930 med raketapparat reddede 17 mand 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 ud for Stenbjærg søndre strand. Vinden var SW. med flov kuling, tæt tåge og urolig sø.

Stationens mandskab blev straks alarmeret og mødte i løbet af et kvarter. Redningsbåden og raketapparaterne transporteredes til strandingsstedet 5 km syd for Stenbjærg, hvor skibet stod ca. 300 m fra land. Her blev redningsbåden bragt flot og roet ud til det strandede skib. Dettets besætning ønskede dog ikke at gå fra borde, men ville 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 på styrbords side med dækket ud mod havet. Inden mørket faldt på, blev der etableret forbindelse ved hjælp af raketapparaterne, og redningsbåden blev land-sat. 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, så søen stadig overskyllede det og slog redningsbåden over bord.

Den 8. marts kl. 2 gav besætningen tegn til, at de ønskede at gå fra borde. Redningsstolen blev sat i virksomhed, og 9 mand bjergedes i land. Kaptajnen og 4 mand ville vente lidt endnu, men kl. 4,30 råbte de om hjælp og blev derefter reddet på samme måde som de øvrige.

Det strandede skib var s/s MANFRED, Kapten Ingvarsson, af Verkeback, Sverige, på rejse fra Sunderland til Memel med kul. Besætningen bestod af 14 mand. Grunden til strandingen var tåge og uformodet strømsætning.

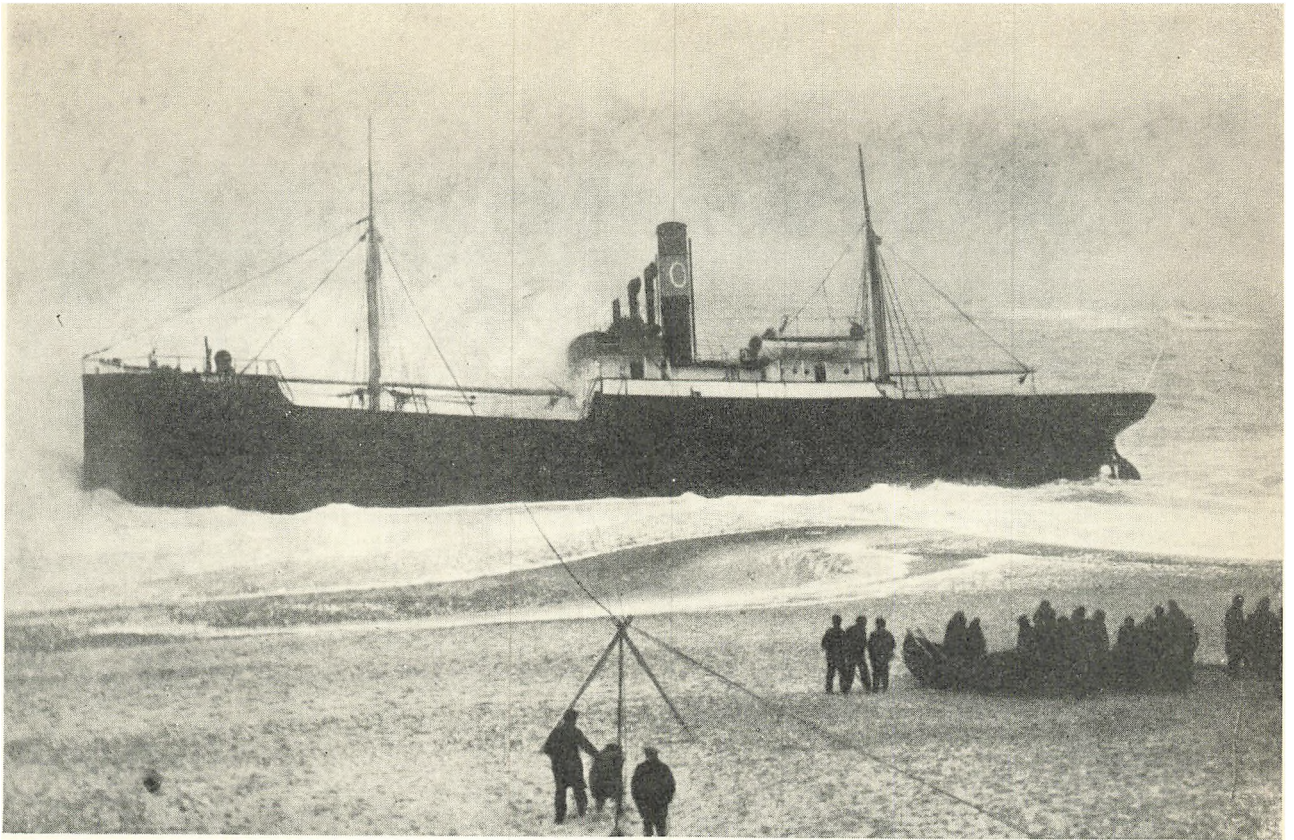
LYNGBY

Redningsstationen *Lyngby* (1882) var oprindelig raketstation, i tiden 1920 til 1945 var den kombineret båd- og raketstation, for derefter at fortsætte udelukkende i sin oprindelige skikkelse som raketstation. Det herværende rakethus fra 1882 blev solgt i 1930, medens robådshuset fra 1920 i dag tjener som et

meget rummeligt opbevaringshus for raketmateriellet. Stationens resultater i tal kan læses af følgende: 102 reddede personer — deraf 9 med båd, 61 med raketapparater og endelig 32 med begge i forening. Blandt stationens redningsforetagender skal her anføres et større foretagende fra den nyere tid, hvor både redningsbåd og raketapparat blev bragt i anvendelse.

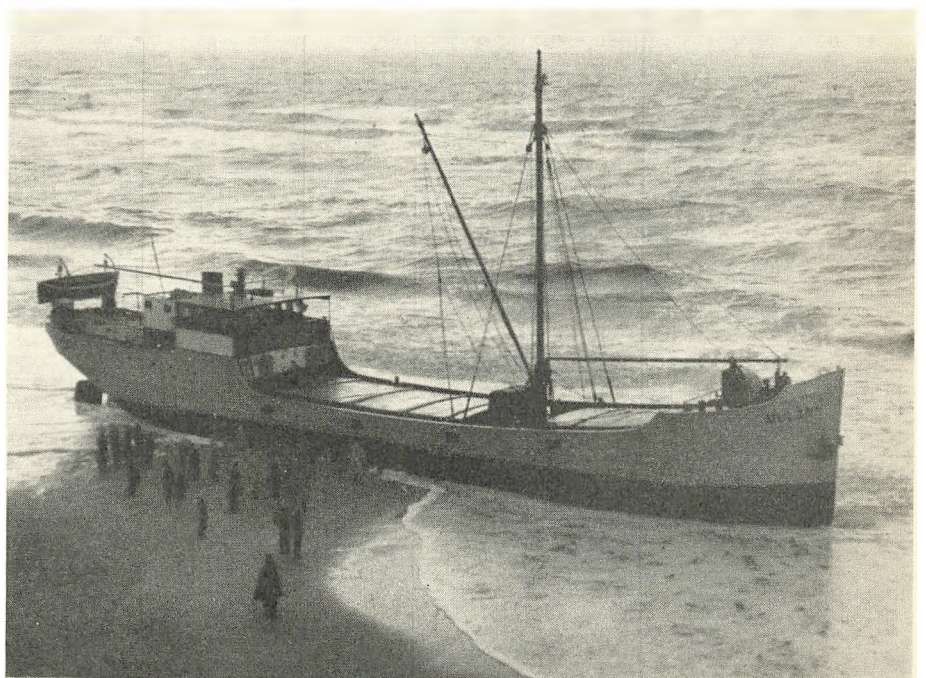
Den 9. juni 1934 kl. 5,30 modtog opsynsmanden ved redningsstation *Lyngby* telefonisk melding om, at en damper var strandet tæt nord for Lyngby landingsplads. Da vinden var tiltagende — vestlig — lod han redningsmandskabet og transporthestene tilkalde og kl. 8,15 var såvel roredningsbåden som raketapparaterne bragt til strandingsstedet, hvor båden søsattes og roedes ud til det strandede skib, hvis kaptajn ikke ønskede at gå fra borde, idet han forventede at få sit skib flot ved egen hjælp, når højvandet indtraf. Redningsbåden opholdt sig ved skibet en timestid, men da søen ikke forværredes, holdt den mod land, hvor den blev hevet op på stranden, klar til på ny at gå ud, hvis det senere viste sig at være påkrævet. I løbet af dagen tiltog vind og sø i styrke, og henimod aften gik redningsbåden 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 redningsbåden blive ved skibet natten over. Den 10. juni kl. 7,00 tilbød man atter sin assistance til det strandede skib, men fik afslag af kaptajnen, hvorfor redningsbåden blev roet til land og halet op her. Kl. 10,00 var vind og sø tiltaget i foruroligende grad, og den strande damper arbejdede hårdt på revlen ca. 300 m fra land. Søen brød voldsomt over skibet, der lå parallelt med kysten med stærk slagside, slæbningen var på dette tidspunkt opgivet af bjergningsdamperen. Redningsbåden blev påny roet ud til damperen, og nu blev tilbudet om assistance modtaget. 13 mand af de skibbrudne kom heldigt over i redningsbåden og blev bragt velbeholdne i land. Forholdene var nu så vanskelige, at det kun med største besvær lykkedes igen at søsætte redningsbåden og ro den ud til strandingsstedet, men her afslog kaptajnen og resten af besætningen at forlade skibet, så længe der overhovedet var til at være om bord. Efter at have opholdt sig en time på stedet, lod redningsmandskabet kaptajnen vide, at det var bedst at gå med i land nu, det var umuligt at forblive ved skibet med redningsbåden, og det ville ligeledes være umuligt at komme ud igen med båden. Kaptajnen afslog dog atter den tilbudte hjælp, hvorfor redningsbåden holdt mod land, idet man dog meddelte, at når hjælp måtte ønskes, ville raketapparaterne blive bragt i anvendelse. Under indpassagen fik redningsbåden nogle svære brådsøer over sig, men klarede sig dog godt i land. Da storm og sø nu var tiltaget så meget, at det var umuligt at gå ud med redningsbåden, 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 vraggods fra skibet drev nu omkring i søen, ligesom to af dets redningsbåde knuste var drevet i land. Da skibet stadig overskylledes af søen, besluttede opsynsmanden at lade raketapparatet træde i virksomhed; et dobbelt raket blev affyret, og lagde linen i læ af skibet, den næste nåede ikke derud, medens den tredje lagde linen over forskibet, hvorved forbindelsen opnåedes. Efter at stjerkeblokken var halet til borde og fastgjort, blev rednings-



s/s MANFRED af Verckebäck strandet udfor Stenbjærg i Thy den 7/3 1930.

Da den fra Frederikshavn tilkaldte bjergningsdamper intet kunne udrette, ønskede 3 ombordværende bjergere at blive reddede, hvilket skete med raketapparat fra redningsstationen Stenbjærg. Skibets mandskab ville dog endnu ikke forlade skibet, og først kl. 2 om natten kunne 9 mand af besætningen tages ind med redningsstol, medens kaptajnen og 4 mand først gav op hen på morgenstunden.



m/s MULAN af Rotterdam strandede den 17. februar 1953 ca. 7 km nord for Vester Agger. Det lykkedes mandskabet ved hjælp fra strandvagterne at få forbindelse med land, således at 6 mand og 1 kvinde kunne entre i land ved hjælp af en wire.

trossen halet ud, men på grund af afstanden og den hårde strøm viklede ud- og indhalerlinen sig om trossen, så den ikke kunne løbe frit i blokken. Med stort besvær lykkedes det omsider at få klaret tårnene ud, og redningsarbejdet kunne 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 gå i redningsbåden 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. 23,30. Det strandede skib var S/S SPRIGTHLY af Newcastle på rejse fra England til Aalborg med kul. Besætningen var på 21 mand. Strandingens årsag angaves at være: Tåge og strømsætning.

HEDEGAARDENE

Også redningsstationen *Hedegaardene* (1862—1912) hørte til de raketstationer, som efterhånden blev nedlagt. I sin 50-årige levetid havde den ved 8 redningsforetagender reddet 63 skibbrudne.

VESTER-AGGER

Vester-Agger blev oprettet som raketstation allerede i 1852, medens der samtidig ved *Agger Kanal* var stationeret en redningsbåd. Det i 1851 opførte bådhus blev flyttet i 1854 på grund af havets bortskæring af kysten, i 1869 blæste det ned og blev solgt samme år, ligesom et nyt bådhus blev opført. I 1875 blev *Agger Kanal* nedlagt som redningsstation, og båden førtes til *Vester-Agger*. Bådhuset ved *Vester-Agger* brændte i 1895, hvorved alt raketmateriellet og selve redningsbåden gik tabt, hvorfor det var nødvendigt samme år at opføre et nyt bådhus. I 1887 kæntrede redningsbåden under øvelse, men ingen kom nærværdigt til skade. Den i Vorupør i 1907 byggede „prøveredningsbåd“ kæntrede under en øvelse i forholdsvis godt vejr, 2 af mandskabet kom dog en del til skade, men mandskabets tillid til båden var gået tabt, og den blev ført tilbage til Nørre-Vorupør.

I 1895 blev der oprettet en bistation *Thyborøn Nord*, hvor der også senere opførtes en stalbygning af træ, denne bistation nedlagdes i 1933.

Vester-Agger er den danske redningsstation, som med et samlet antal redtede siden 1852 på 921 (incl. *Agger Kanal* og *Thyborøn N.*) er nået højst. Blandt disse mange redningstilfælde skal her kun fremdrages et enkelt:

Den 27. oktober 1884 kl. 13 blev man ved stationen opmærksom på et skib, som tilsyneladende kom drivende uden sejl, og det antoges derfor, at det under den herskende hårde storm måtte strande, hvorfor redningsmandskabet beordredes til hurtigt møde. Kl. 14, da skibet var kommet $\frac{3}{4}$ mil nær land, sås det at sætte sejl og styre syd efter, så det snart tabtes af syne, hvorfor transporthestene sendtes hjem igen. Kl. 15,15 sås skibet igen komme styrende nord efter, og da



Et af de få tilfælde, hvor det har været muligt at fotografere redningsarbejdet. På grund af tåge og strømsætning strandede kuldampers s/s SPRIGTHLY af Newcastle i juni 1934 tæt nord for r/st Lyngby. Da forsøg på at slæbe dampers af grunden med bjergningsdampers, mislykkedes, bragtes 13 mand under store vanskeligheder heldigt i land med redningsbåd. Resten af besætningen — 8 mand samt bjergningsdamperss dykker — ønskede ikke at forlade skibet, men måtte, da situationen stadig forværredes, til sidst reddes i land ved hjælp af redningsstolen.

Gammel redningsstation som sommerbolig.

Efterhånden som den tekniske udvikling har medført en koncentration af redningsvæsenets bådmateriel, er mange gamle bådhusse solgt til forskellig anvendelse. Hovedflojen i rigsombudsmanden, professor Stephan Hurwitz sommerhus udgøres af det tidligere bådhus fra den nedlagte birstation *Skiveren*.



man nu kunne se, at det uundgåeligt måtte strande, blev der hurtigt sendt bud efter hestene igen. Da skibet sandsynligvis ville strande et stykke syd for Agger, blev apparaterne transporteret syd efter, men man var kun kommet $\frac{1}{4}$ mil syd for stationen, da det viste sig, at landtangen var meget overskyldt af havet, så det undertiden var umuligt at stå fast, ligesom det var vanskeligt at drive hestene frem, da søerne ind imellem gik såvel dem som mandskabet til midt på livet, og således vedblev det hele vejen, til man nåede strandingsstedet. Ved ankomsten hertil var skibet endnu ikke grundstødt, men kom drivende på revlerne med en del sejl tilsat, og skønt det kunne ses, at det ene anker var ude, drev skibet dog med siden til og blev voldsomt omtumlet af brådsøerne. Umiddelbart efter apparaternes ankomst sprang ankerkæden, og skibet tørnede da straks grunden. Indenfor skibet skyllede havet stadig over landtangen, så det ikke var muligt at have apparaterne på stranden, men de måtte holdes på vognene med undtagelse af det apparat, man stod med i hænderne. Skibets afstand var nu ca. 300 alen fra land. Raketapparatet opstilledes, og der blev affyret en raket, hvis line faldt lidt til luvart af skibet, men den kunne formentlig 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 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, så redningsmandskabet fik stjertblokken til land påny, 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. 12,30 begyndte udhalingen igen, og det lykkedes nu at få stjertblokken til borde, hvorefter redningstrossen blev halet ud og ligeledes fastgjort. Redningsmandskabet havde her stor nytte af de strandingslys, som ved denne lejlighed blev benyttet for første gang. Redningen af besætningen påbegyndtes derefter, og den første mand kom i land i redningsstolen kl. 01,15. Redningen fortsattes derefter uafbrudt med en mand i stolen ad gangen lige til kl. 07,15 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 brådsø; en anden mand var ligeledes skyllet over bord, men han omkom, så hele besætningen havde ialt udgjort 149 mand. Redningsbåden var ankommen til strandingsstedet en time efter raketapparatene, men den blev ikke benyttet på grund af det herskende mørke, den ualmindelige høje sø og den hårde storm, idet man anså det for aldeles umuligt at tumle nogen båd på vandet. Søen gik så højt, at den stadig brød over skibets mærs. Redningsmandskabet måtte, lige fra det kom på stranden, døje meget af kulde, da det som anført stadig stod i vandet og overskyldedes imellem til midt på livet. Det strandede fartøj var et tysk orlogsskib, øvelsesbriggen UDINE, kommende fra Kiel, bestemt til Plymouth. Den tyske regering viste sin påskønnelse af redningsmandskabets færd ved at tilstå det en belønning på 5000 mark, og stationens opsynsmand fik tildelt den prøjsiske Kroneorden.

Som eksempel på hvorledes vestjyske fiskerslægter gennem generationer har været knyttet til Redningsvæsenet kan nævnes, at opsynsmandsstillingen ved r/st *Vester-Agger* siden stationens oprettelse i 1852 og indtil 30. september 1952 har været varetaget af 3 generationer af samme slægt, idet stillingen to gange i de forløbne 100 år er gået i arv fra far til søn.

TYBORØN

Redningsstationen *Tyborøn* indgik ved det nørrejyske Redningsvæsens oprettelse i 1852 som raketstation med et året før fra England modtaget raketapparat, men først i 1882 blev der her bygget et opbevaringshus til redningsmateriellet, det blev dog nedrevet i 1908, da der skulle rejses en kirkebygning på grunden.

Fra 1870—83 var der anbragt et af branddirektør *Mathiesen* konstrueret og af skibbygmester *Bonnensen* bygget pontonfartøj, som dog hurtigt viste sig ubrugeligt, det blev afløst af en fra Amerika indført *Surf Boat*, denne vides dog kun at være benyttet en enkelt gang og derpå solgt. I 1881 blev stationen forsynet med en roredningsbåd, der blev opbevaret i et lejet skur, først i 1892 blev der opført et muret bådhus, og fra april 1893 blev *Tyborøn* regnet som *fuldstændig* båd- og raketstation, indtil da stod den opført som raketstation forsynet med båd.

Til redningsbådens transport over land anskaffedes i 1923 forsøgsvis en engelsk larvefodstraktor, hvortil der blev bygget et særligt hus. I 1933 blev stationen forsynet med en 12,3 m motorredningsbåd, til hvilken et nyt rødstensbådhus med indbygget beddingsanlæg samtidig var opført på Vandbygningsvæsenets grund ved Tyborøn havn. I 1934 solgtes traktoren, hvis benyttelse ikke var nogen succes, og året efter blev robåden flyttet til en anden station. Traktorhuset blev derefter benyttet som rakethus til 1941, da det solgtes til grundejeren, og raketmateriellet er siden blevet opbevaret i det nye store bådhus.

I 1956 blev motorredningsbådens oprindelige engelske 56 HK *Ferry* motor udskiftet med en 90 HK amerikansk *Gray* motor. Samtidig underkastedes selve båden et hovedeftersyn i forbindelse med en ombygning og modernisering. Til beskyttelse af mandskabet anbragtes en aluminiumsoverbygning, der også gav bådføreren en bedre beskyttelse mod vejrliget, radiotelefonianlægget fik et grundigt eftersyn, og den kraftige motor tillod en reducere af sejlføringen, ligesom årene blev delvis fjernet. Gennem denne modernisering er skabt en forbedret redningsbådstype, hvormed der fra mandskabets side kun har været udtalt fuld tilfredshed.

Tyborøn har fra den oprindelige raketstation udviklet sig til en moderne og aktiv motorbådsstation ved det vigtige fiskericentrum på jyllands vestkyst, og der er her i samarbejde med fiskeriministeriets redningsskib VESTKYSTEN ydet virksom assistance til de mange fiskefartøjer, der i hårdt vejr under farlige omstændigheder anduver Tyborøn kanal. Men også mod øst i Nissum bredning har denne station et stort revier. Talrige fiskere og jægere kommer her i vanskeligheder, når de enkelt- eller parvis vover sig ud mellem de mange småøer og grunde på den indvendige side af Tyborøn tange. Af hensyn til denne virksomhed er stationen siden 1943 også forsynet med en redningspram, der er til god nytte under redningsarbejdet på flakkene.



I 1923 anskaffedes forsøgsvis til Tyborøn en larvefodstraktor til transport af redningsbåden over land, idet det visse steder var vanskeligt at få fat i de fornødne spand heste. Da traktoren dog ikke svarede til forventningerne, blev den solgt, da roredningsbåden i 1934 blev afløst af en motorredningsbåd.

Alt i alt er der ved r/st *Tyborøn* siden oprettelsen reddet 603 menneskeliv, deraf 320 med raketapparat, resten med båd eller med begge dele i forening (3).

Til belysning af redningsprammens anvendelse på fjordgrundene skal her gengives et par rapporter fra sådanne foretagender:

Den 30. december 1951 kl. 18,00 modtog opsynsmanden ved redningsstationen *Tyborøn* melding fra føreren af færgeren til Krik, at han på hjemturen havde set 2 mænd på en lille ø, Buskø, som måtte anses for at være i bekneb.

Opsynsmanden lod straks stationens redningsmandskab tilkalde, motorredningsbåden søsattes og stod med redningsprammen på slæb over kanalen og ind i Langholmsløbet. Ved hjælp af projektøren fandt motorredningsbåden hen i nærheden af de to mænd, og lidt uden for øen blev den ankret op. De to nødstedte blev afhentet ved hjælp af prammen og taget om bord i motorredningsbåden.

Den 19. januar 1952 kl. 17,10 modtog opsynsmanden ved redningsstationen *Tyborøn* telefonisk melding fra lodsstationen i Tyborøn om, at en lille båd var strandet på Fjordgrundene. Ved nærmere undersøgelse oplystes det, at båden var strandet dagen før, men de både fra Lemvig, som den havde været sammen med, kunne ikke flyde ind for at hjælpe den. Opsynsmanden lod stationens mandskab tilkalde, motorredningsbåden og redningsprammen søsattes og stod straks gennem løbet og videre nordøst over langs med Fjordgrunden. Kl. 20,00 var motorredningsbåden nået ud for det strandede fartøj, og med redningsprammen søgtes nu ind til dette. Besætningen herfra, 2 mand, kom straks over i redningsprammen, men det viste sig umuligt på grund af vind og sø at ro ud til motorredningsbåden. Det besluttedes derfor at lade prammen drive ind over

grundene mod Sælhundeholmsløbet for her at blive optaget af motorredningsbåden. Det lykkedes at komme heldigt over grunden, selvom redningsfolkene og de nødstedte måtte slæbe prammen mellem sig et stykke på grund af den lave vandstand. De blev alle optaget i motorredningsbåden, som var gået uden om grundene, og kl. 22,10 ankom man i god behold til Tyborøn.

Det strandede fartøj, som senere blev bjerget, var EDITH MARIE, L. 7 af Lemvig med 2 mands besætning.

FLYVHOLM

I redningsstation *Flyvholm* møder vi den ældste, *fuldstændige* station, der som andet steds nævnt, blev etableret som sådan i 1847 med frimurerlogens båd CARL TIL LØVEN (senere roredningsbåd nr. 2) og et engelsk raketapparat.

I den første private periode bar mandskabet forgyldte ankerknapper i trøje og vest, når de var til tjeneste, og formanden, der var fører af båden, bar tillige en blank, sort og fladpullet hat med et bredt bånd, hvorpå var trykt: *Formand for Carl til Løven*, og som på en rigtig gammeldags matroshat hang båndets flagrende ender ned i nakken.

Stationens bådhus fra 1847 blev ombygget i 1878 og 90, så sent som i 1934 blev det erstattet af et smukt moderne rødstenshus, et af de sidst-opførte ro-bådshuse her i landet.

I 1871 anbragtes ved *Flyvholm* et af branddirektør *Mathiesens* — af skibsbygger *Lautrup* udført — pontonfartøj, det blev senere flyttet nordefter til Nørre Langer, men viste sig ubrugeligt, hvorfor det gik til auktion i 1892.

I oktoberstormen 1860 skete der talrige strandinger langs den jyske vestkyst, og mange vrag vidnede her om stormens kraft, alene på strækningen fra Agger til Søndervig nåede strandingernes antal op på 26 — de blev alle vrag og så vidt vides omkom der derved 32 mennesker. Det vil blive for vidt her at berette om alle disse enkeltheder, og om den indsats, der her øvedes fra kystbeboernes side. Her skal kun nævnes, at redningsbåden fra *Flyvholm* kæntrede under hjælpearbejdet ved det engelske dampskib ARTIC af Hull den 3. oktober. Det skete, da båden — efter at have været ude ved flere af de strandede skibe, der først måtte hjælpes — omsider kom ud til ARTIC bemanded med frivillige fiskere, en enkelt redningsmand og den daværende assistent ved det nørrejyske Redningsvæsen, den senere redningsbestyrer, konsul *A. Andersen* samt en engelsk ingeniør *Thomas Earle*, der var beskæftiget ved udtørringen af Nissum fjord; båden førtes af en skibbruden norsk styrmand, der lige var reddet i land fra et andet skib. Da redningsbåden 2. og sidste gang vendte tilbage fra ARTICs vrag, kæntrede den, hvorved 2 af de meget forkomne skibbrudne, der i 2 døgn havde hængt i rigningen, og mr. *Earle* satte livet til.

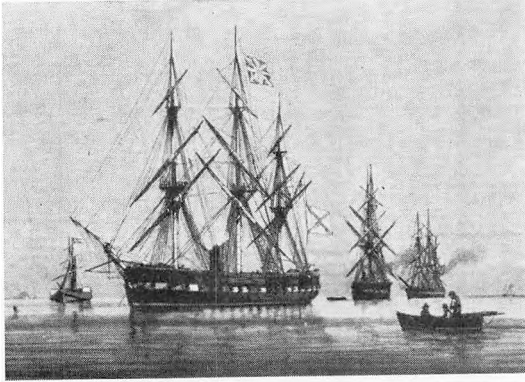
Tilbage på stranden stod mr. *Earles* voksne søn, hans eneste barn, der her overværede faderens heldedød; det berettes, at denne havde fået flere svære beskadigelser, men over hans ansigt hvilede en stille fred.

På Lemvig kirkegård blev der 25 år efter — udelukkende for frivillige bidrag — rejst et mindesmærke for den tapre englænder, hvis grav den dag i dag vedligeholdes af Redningsvæsenet. En af ARTICs canadiske passagerer har senere

besøgt strandingsstedet og specielt mindestenen over den ene af hans redningsmænd, stenens smukke inskription lyder:

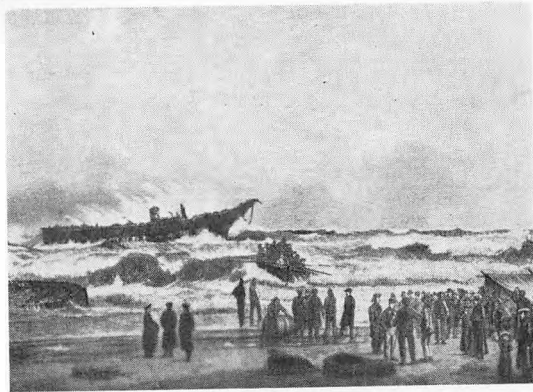
„Ingen har større Kærlighed end den, der sætter sit Liv til for Næsten“.

Redningsbådens egen besætning havde på grund af udmattelse — trods bønner og trusler — nægtet at gå ud med båden i dette tilfælde. Som straf blev de alle — på een mand nær — afskediget, og i deres sted antoges de frivillige fiskere, som siden medvirkede i mange år ved adskillige farlige redningsforetagender.



Den russiske dampfregat ALEXANDER NEWSKY til ankers med kajede rær og flagene på halv stang i anledning af en sørgenhøjtidelighed.

Vraget af samme skib huggende på revlerne udfor Knopper. Sejl og rigning er gået over bord. Den store russiske besætning reddedes dog næsten alle i land.



Som en anden af de mange ulykker, der er forekommet her ved redningsstation *Flyvholm* skal omtales den russiske orlogsfregat ALEXANDER NEWSKY's strandning den 25. september 1868. På hjemrejse fra England var fregatten strandet i en stiv kuling med høj sø ca. 600 alen fra land udfor Knopper. Besætningen var på 750 mand, heriblandt som tjenstgørende officer den daværende czars tredieældste søn, storfyrst *Alexis*. Fregatten, der havde en maskinkraft på 800 hk, kom for sejl alene i en halv storm af WNW. Det store skib tørnede den yderste revle om natten — vildledt af lys i land — og i løbet af få timer stod det som hjælpeløst vrug 3—400 alen fra den sandede kyst, som en voldsom brænding gjorde det livsfarligt at få forbindelse med. Det første fartøj fra fregatten fik bragt en line heldigt i land, men linen sprængtes, og båden mistede sine årer, hvorfor den ikke kunne komme tilbage. Det næste fartøj, der var bemanded med frivillige, kæntrede, og de kække søfolk druknede.

Forskellige forsøg på at etablere forbindelse med land forsøgtes forgæves: tømmerflåder, raketter og drager med liner blev prøvet, ja, selv en levende ko med en line bundet til hornene sattes over bord, men alt var forgæves. Op på dagen lykkedes det fra land ved hjælp af et raketapparat at få forbindelse med det strandede skib, men også her brast linen. Redningsbåden fra *Flyvholm* fik dog under stort besvær bragt de syge og sårede i land, men ved selve landingen blev båden så beskadiget, at den ikke kunne bruges mere. Imidlertid flovede det, og søen aftog således, at det blev muligt med nogle fiskerbåde at få alle bragt velbeholdne i land. Da alle mand var kommet i land, blev der afholdt takkegudstjeneste under medvirken af skibets pope og sangkor, hvorpå mandskabet knælede i bøn på strandbredden. Storfyrsten lod straks uddele pengebelønninger til kystbeboerne, og alle de mange mennesker blev indkvarteret hos befolkningen, indtil deres hjemsendelse kunne finde sted. Dette skete fra Aarhus med den kendte danske fregat JYLLAND, som fra København til Kronstadt blev assisteret af 2 russiske orlogsskibe.

ALEXANDER NEWSKY selv blev totalt vrag, men våben og meget andet gods blev dog bjærget i land og en del heraf solgtes ved strandingsauktion. I Lemvig, hvor det nørrejske Redningsvæsenets ledelse havde sin oprindelige og mangeårige domicil, findes på museet en særlig afdeling for Redningsvæsenet. Her opbevares to smukke mahognistole, som stammer fra den russiske fregat, 2 tilsvarende stole findes også på Redningsvæsenets kontor i København, og ved arv er forfatteren af nærværende kommet i besiddelse af et smukt messingskrivetøj, der efter sigende stammer fra chefens kahyt, det er i hvert fald indkøbt på den førnævnte strandingsauktion, medens chefens skrivebord er endt på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

Selvom denne store stranding talmæssigt kun giver så lidt på *Flyvholms* resultatliste, det var jo kun et fåtal af russerne, der kom i land ved redningsvæsenets hjælp, så kan denne station dog opvise et anseeligt tal på reddede: ialt 755 menneskeliv, der fordeler sig med 307 pr. båd og 448 pr. raketapparat.

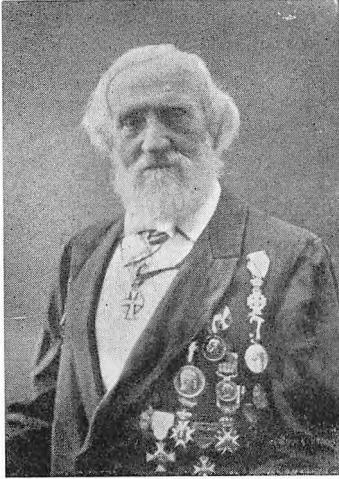
LILØRE

Redningsstation *Liløre* blev oprettet 1887 med båd og raketapparat, stationen har kun haft det ene, oprindelige rørtækkede bådhus, der benyttes i dag, hvor stationen siden 1950 har været reduceret til kun at have raketmateriel, 139 personer er reddet ved denne station, 87 med båd og 52 med raketapparat.

Navnet *Liløre* har dog for den ældre generation en stærk tilknytning til store ulykker på Jyllands vestkyst.

Den 21. november 1893 skete den store fiskerkatastrofe her, hvorved 48 fiskere, deraf alene 26 fra Harboøre sogn omkom. Ulykken ramte især de mange både, der søgte at lande i mørket, hvorunder der ikke var mulighed for at vurdere de mægtige brådsøer på revlerne, der bragte bådene til kæntring. Mange fiskere optoges af redningsbådene, således var *Flyvholms* båd i virksomhed fra tidlig morgen, og den blev ude omtrent hele dagen for at assistere landsøgende fiskere.

Da opsynsmanden ved redningsstation *Liløre* sammenkaldte mandskabet, viste det sig, at de på nær to alle selv var på havet. Der blev sendt bud til *Ferring* om hjælp fra et af de derværende bådelag, som ikke var ude, de frivillige mødte



Vicekonsul *Anthon Andersen*, f. 1835. Bestyrer af det norrøjske Redningsvæsen fra 1869 til sin død 1909, få dage efter sit 40 års jubilæum som redningsbestyrer. Ansattes i 1860 som assistent hos bestyreren af redningsvæsenet. Foruden at være dekoreret med Kommandørkorset og Dannebrogsmændenes Hæderstegn, Fortjenstmedaljen i Guld og Medaljen for druknede redning var han tillige dekoreret med et stort antal udenlandske hæderstegn. Ledede gennem en lang årrække redningsvæsenet med stor myndighed og indførte mange nyændringer og forbedringer i tjenesten.

hurtigt, og sammen med 4 af Liløres eget mandskab, der netop var landet i megen forkommen tilstand, bemandede de redningsbåden og stod ud til fiskerbåden FORTUNA, der længere ude til søs var blevet havareret. Det lykkedes at få dens 6 mands besætning velbeholdne i land — for denne indsats tildeltes der ikke alene redningsmandskabet ved de forskellige både, der havde været ude, ekstrabelønninger, men H. M. *Kongen* dekorerede endvidere de 11 mand, der havde betjent *Lilore*-båden, med den kgl. belønningsmedalje i sølv.

Det var ved begravelsen af ofrene fra denne stormnat, at pastor *Moe* holdt sin senere så omdiskuterede prædiken, der gav genlyd i vide kredse landet over.

Den 25. januar 1897 modtog r/st *Lilore* telefonisk melding fra redningsbestyreren i Lemvig om, at redningsbåden måtte holdes i beredskab, da der var mange både på havet, sneykningen ville vanskeliggøre landingen, og hjælp fra redningsdamperen VESTKYSTEN kunne ikke forventes på grund af is i Limfjorden. Der var 7 bådelag fra Harboøre søndre sogn på havet, men først ud på eftermiddagen meldtes pr. telefon fra deres landingsplads, at redningsbådens bistand ønskedes, da havet var blevet meget uroligt. Kl. 5¼ em. nåede redningsbåden frem til landingsstedet, ca. ¾ mil nord for stationen. 3 af fiskerbådene var landet her i løbet af eftermiddagen, pr. telefon var oplyst, at 2 både havde nået land ved Agger, og redningsbåden blev nu gjort klar, dersom de to manglende både skulle vise sig udenfor revlerne. Kl. 6½ observeredes fra land et lys ude på havet i NW.-lig retning, hvilket antoges at være en lygte i en af fiskerbådene. Redningsbåden blev søsat og kom godt ud, men på grund af mørket, kunne båden kun i kort tid iagttages fra land. En tændt lygte blev til dens vejledning ophængt i en på stranden stående fiskerbåd, ligesom signalraketter blev opsendt. Havet var imidlertid kommet i voldsomt oprør, og mange fiskere havde samlet sig ved landingspladsen, hvor man ventede, at redningsbåden ville komme ind. Da et par fiskere ca. kl. 9 var gået omtrent 1000 alen mod nord, opdagede de en båd, der drev mod land med kølen i vejret, det viste sig at være redningsbåden, der var kæntrret, men der sås intet til dens mandskab. Da båden stødte mod land fandtes under den en mand, der syntes at vise livs-

tegn, men alle oplivningsforsøg var dog forgæves, straks efter drev endnu en af mandskabet i land, der trods svage livstegn heller ikke kunne reddes — og efterhånden inddrev de øvrige 10 mand som lig.

Den påfølgende dag oplystes det, at det var lykkedes redningsdamperen VESTKYSTEN at komme igennem Tyborøn kanal, og begge de to fiskerbådes besætninger, 12 mand ialt, var blevet optaget i dette skib.

Da samtlige deltagere i dette ulykkelige redningsforetagende var omkommet, var det ikke muligt at klarlægge omstændighederne ved redningsbådens kæntring. Det må formodes, at båden i den svære pålandssø, hvis farlighed forøgedes, da vinden sprang til ESE, og således gik i modsat retning af brådsøerne, uventet er ramt af en sådan sø. Det blev oplyst, at redningsbåden var i fuldstændig brugbar stand, da foretagendet iværksattes.

De 12 forulykkede redningsmænd blev begravet den 2. februar 1897 på Redningsvæsenets bekostning og under megen stor deltagelse. Ved frivillige bidrag blev der rejst et stort mindesmærke på Harboøre kirkegård, hvor fællesgraven og mindesmærket passes for Redningsvæsenets regning.

Det skal her blot nævnes, at under den første verdenskrig strandede den tyske undervandsbåd *U. 20* udfør Harboøre, uden at mandskabet kom noget til, eller at Redningsvæsenet trådte i virksomhed. Det var dette fartøj — hvis vrage i mange år stod i havstokken, — der sænkede den amerikanske passagerdamper LUSITANA, og denne begivenhed medførte U. S. A.s indtræden i den store krig 1914—18.

FERRING

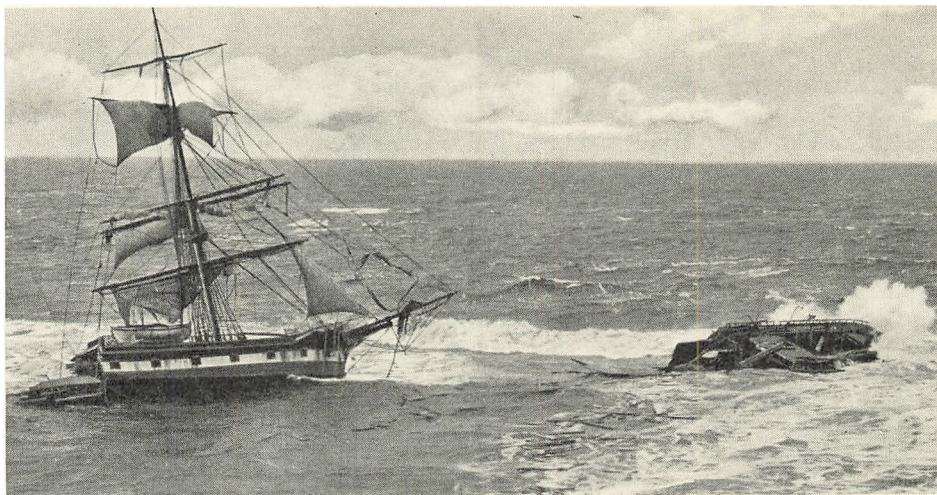
På højlandet omkring Bovbjerg oprettedes i 1860 en raketstation i Ferring, men da havet her stadig æder af klinten, måtte opbevaringshuset, der var opført i 1882, i året 1903 flyttes i sikkerhed længere mod øst.

Gennem årene har redningsstation *Ferring* været i virksomhed ved 140 menneskelivs frelse, men her skal blot omtales, hvorledes der om natten den 22. november 1903 blev gjort talrige forgæves forsøg på at etablere forbindelse til et under Bovbjergs stejle skrænt strandet sejlskib. Der blev skudt ialt 7 raketter ud over vraget, dels oppe fra skrænten, og senere, da vejret stilnede af, nedenfor fra forstranden, men ingen om bord tog imod raketlinerne, der syntes intet liv om bord, og det til trods for, at der, da skibet tornede revlen hørtes både bragen og menneskelige nødskrig.

Da det dagedes, viste det sig, at skibet — barken CAPELLA af Arendal — var brækket over og skilt i to dele. Besætningen har formentlig været samlet på agterskibet og var druknet, da dette kæntrade, medens forskibet med den endnu sejlførende fokkemast stadig stod på ret køl.

TUSKÆR

Redningsstation *Tuskær* hører også til i de ældstes rækker, thi allerede så tidligt som i 1847 blev her stationeret et engelsk raketapparat og samtidig en redningsbåd af den engelske kaptajn *Cartes* konstruktion. Der blev også opført et bådhus, som blev ombygget og udvidet to gange, men i 1934 var det nødven-



Forskibet af det norske barkskib CAPELLA stående ud for Bovbjerg. Til højre ses vraget af agterskibet, hvorfra hele mandskabet omkom, idet redningsforsøgene i mørket havde koncentreret sig om forskibet, hvis mast man kunne skimte. Først ved dag gry blev det klart, at skibet var skilt ad, og at hele mandskabet formentlig havde opholdt sig på agterskibet.

diget at bygge et smukt nyt hus, og det gamle blev solgt til nedrivning. Den første redningsbåd var ikke selvlæsende, og den blev allerede udskiftet i 1856. *Tuskær* var i ældre tider en meget virksom station, der kan udvise et resultat på ialt 567 reddede menneskeliv (342 med båd, 192 med raketapparat og 33 ved begge i forening, i det første tal er også medregnet de personer, der er reddet ved hjælp af en ved raketstationen *Torsminde* i mange år stationeret roredningsbåd, der blev betjent af mandskabet fra r/st *Tuskær*).

Imidlertid er virksomheden ved *Tuskær* taget meget af i den nyeste tid — det seneste redningsforetagende ved denne station fandt sted den 23.-12.-1928.

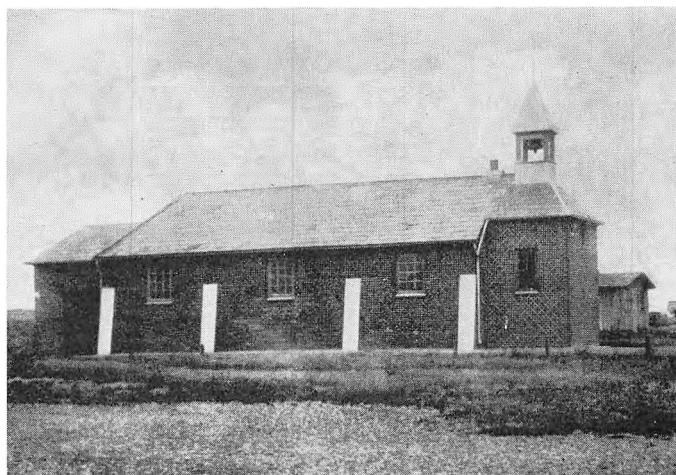
Som eksempel på denne stations indsats i redningsarbejdet skal her omtales et redningsforetagende fra de første dage:

Den 17. december 1866 modtoges kl. 11 om aftenen melding om, at et skib var strandet 3/8 mil syd for stationen. Raketapparaterne sattes straks i bevægelse og ankom til strandingsstedet kl. 12, hvor skibet fandtes stående på den yderste revle, ca. 800 alen fra land. 3 raketter blev afskudt efter hinanden, men på grund af den store afstand, kunne de ikke nå ud til skibet. Redningsbåden ankom kl. 11½, men på grund af den herskende høje sø og tykke luft, kunne mandskabet ikke gå ud om natten, og der blev patrouilleret langs kysten hele natten for det tilfælde, at de skibbrudne selv skulle forsøge at gå i land, og man da kunne være dem til hjælp ved landingen. Da det blev dag, blæste det mere op, og vinden gik nu til SW., ligesom søen blev meget højere, hvilket gjorde, at mandskabet heller ikke nu kunne gå ud med redningsbåden. Der blev derefter atter forsøgt med raketapparaterne, og 3 raketter affyredes, men ingen af dem nåede ud til skibet. Henimod middag faldt søen noget, og det blev da på opfordring af den tilstedeværende bestyrer af Redningsvæsenet besluttet at gøre et

forsøg på at komme ud til det strandede skib, men 3 af redningsmandskabet nægtede at deltage i dette forsøg. De øvrige af mandskabet gik derimod ud, og efter store anstrengelser nåedes ud til skibet, hvis 13 mands store besætning heldigt blev optaget i redningsbåden. Båden havde fået mange søer over sig, således at den næsten hele tiden var fuld af vand, og i havstokken blev den helt skjult af brådsøerne, der rev årenerne fra mandskabet, men der var heldigvis mange kystbeboere til stede, som assisterede ved landingen, således at alle kom velbeholdne ind. Det strandede skib var barkskibet CHRISTIANE PARR af Christiania på rejse fra Spanien til hjemstedet med salt. De 3 af mandskabet, som havde nægtet at gå ud med redningsbåden, blev afskediget, medens det øvrige redningsmandskab som påskønnelse af deres færd tildeltes en ekstra-belønning.

Ligesom ved r/st *Gl. Skagen* kan *Tuskær* også opvise en helt romantisk strandingshistorie. I 1916 blev den hollandske skibsfører *Jan Kuipers* bragt velbeholden i land af *Tuskærs* redningsbåd, også han giftede sig senere med opsynsmændens datter, og efter at være gået „i land for godt“, som sømanden siger, har han bosat sig i nærheden af r/st. *Tuskær*.

Det gamle robådshus i Torsminde tjener i dag som stedets kirke. Stræbepillerne, der er så karakteristiske for redningsvæsenets ældre robådshuse er bevaret.



TORSMINDE

I 1882 blev *Torsminde* oprettet som raketstation, og samme år opførtes et opbevaringshus til materiellet. I 1886 blev der anbragt en fra *Vedersø* udrangeret båd ved denne raketstation, men i mange år blev redningsbåden som tidligere omtalt betjent af mandskabet fra *Tuskær*, og da der ingen heste var på stedet, blev der i 1905 opført en staldbygning af træ, hvor hestene, der kom helt fra Fjaltring, kunne opholde sig. Robåden er her kærtret under en øvelse den 9/7 1890, hvorved en af mandskabet druknede.

I 1935 blev stationen forsynet med en 10,3 m motorredningsbåd, hvortil der blev opført et moderne bådhus. Rakethuset var solgt allerede i 1930, i 1936 kom turen til roredningsbåden og staldbygningen, og endelig i 1938 solgtes

robådshuset, det blev ombygget, og i dag tjener det som en smuk lille kirke i den fiskerby, der med årene er vokset op omkring sluseanlægget ved Torsminde. Det kan i denne forbindelse nævnes, at kirkebøssen er lavet af en netmine, der er drevet ind på kysten, I 1944 blev skolen i Torsminde „taget i brug til andet formål“, som det hed om så meget i krigsårene, hvorfor man måtte se sig om efter et andet undervisningslokale, og hertil fandt man kirken bedst egnet, således at det gamle bådhus ialt kom til at tjene i tre forskellige humanitære øjemed.

Talmæssigt set beløber virksomheden sig til 201 reddede, nemlig 44 personer med båd, 135 med raketapparat samt 22 ved begge disse midler i forening. Da indsejlingsforholdene her er meget vanskelige, og fiskerbådene i hårdt vejr ofte hugger i bund på revlerne, er motorredningsbåden fra *Torsminde* meget ofte i virksomhed med at assistere fiskerne ved anduvning af havnen.

Som andet steds nævnt er der tæt syd for Torsminde rejst et mindesmærke for den store „Julestranding“ 1811 med følgende inskription:

Ind under jul i strenge døgn
fraaded det vestjyske hav.
Hundreder unge orlogsmænd fandt
i klitterne her deres grav.
Stenen rejst til deres minde
værnes skal, mens sekler svinde.

Der skal derfor her bringes et eksempel på en stranding i vore dage, hvor redningsmateriellets tilstedeværelse medvirker til nedsættelse af katastrofernes antal og omfang.

Den 16. februar 1955 kl. 9,15 modtog opsynsmanden ved redningsstationen *Torsminde* melding fra faresignalstationen om, at et fiskerfartøj var stået til søs for at bjerge redskaber.

Opsynsmanden lod straks stationens mandskab tilkalde, motorredningsbåden blev klargjort, søsat, og kl. 10,15 stod den gennem slusen og lagde sig i beredskab W. for denne. Kl. 10,30, da fiskerfartøjet sås for indgående, stod redningsbåden ud over revlerne, hvor den tog så megen sø over sig, at den bordfyldtes flere gange. Fiskerbåden og redningsbåden kom samtidig til 2. revle, der ligger ca. 600 m fra land. 50 m udenfor revlen kængrede fiskerfartøjet og tønnede rundt flere gange, hvorved det var meget vanskeligt for motorredningsbåden at få tre af fiskerne, som lå og flød mellem vragester, om bord; en af dem var så indfiltret i fiskeredskaber, at han måtte skæres fri. De to øvrige af fiskerfartøjets besætning så man ikke noget til, kun deres redningsbælter lå og flød på vandet. Den ene af de reddede var ganske livløs, da han kom om bord i redningsbåden, men efter at have fået kunstigt åndedræt, kom han til live igen. Motorredningsbåden søgte i 25 minutter på stedet efter de to savnede mænd, hvorefter den stod ind med de tre skibbrudne, der var stive af kulde. Efter tilsyn af læge blev to af de reddede pr. bil kørt til deres hjem, medens den tredje, der var meget medtaget og uden bevidsthed, bragtes til slusekontoret, hvor han efter at have fået tørt tøj på svøbtes i uldne tæpper for derefter i sygebil at blive kørt til sygehuset i Holstebro.

Det kængrede fartøj var fiskekutteren *DUEN* af Torsminde.



Et gammelt stik, der gengiver den i indledningen omtalte dramatiske „julestranding“ ved Torsminde i 1811. Til højre ses agterskibet af SCT. GEORGE, medens DEFENCE ses i baggrunden.

FJAND

Denne station, der er oprettet i 1858, er alene forsynet med raketapparat og til opbevaring heraf blev der i 1889 opført et hus.

212 menneskeliv er her bragt i land med redningsstol, men som eksempel på, at en raketstation også kan virke lidt ud over det strengt reglementerede skal her gengives rapporten om et sådant redningsforetagende:

Den 10. februar 1941 kl. 11,00 observerede opsynsmanden ved redningsstationen *Fjand*, at der ret ud for stationen ca. 5 sm fra land sad en fiskekutter fast i drivisen, og samtidig kunne det ses, at 2 mand forlod fartøjet i retning mod land.

Da opsynsmanden skønnede, at det var forbunden med livsfare at gå på drivisen, blev det besluttet at alarmere redningsmandskabet for at yde de 2 mand den hjælp, der var mulig. Kl. 12,00 var alle mødt, og med en hos opsynsmanden værende gummibåd blev det besluttet at forsøge at komme ud over et langs kysten liggende 500 m bredt bælte af kvadderis, som det var umuligt at gå på. Det lykkedes for opsynsmanden og betjeningsmand V. Poulsen at komme over det farlige bælte ved hjælp af båden, og da 2 mand fra

kutteren nåede ind til gummibåden, blev de anbragt i den og ved hjælp af en medbragt line blev de af det i land værende mandskab halet gennem isen og nåede land i god behold. Grunden til, at de havde forladt fartøjet, var mangel på proviant, og da det måtte befrygtes, at 2 mand, som endnu var om bord, også ville forsøge at nå land, blev redningsdamperen tilkaldt.

Den nødstedte fiskekutter var EMMA af Esbjerg med 4 mands besætning. Kutteren med de resterende 2 mand om bord blev senere af den tilkaldte redningsdamper bugseret velbeholden i havn.

Såvel opsynsmand *Svenning Kjærgaard* og betjeningsmand *Vilh. Poulsen* modtog begge for deres indsats ved denne lejlighed en belønning på 200 kr. samt en medfølgende gave fra *kaptajn J. V. Witthusens mindelegat*.

VEDERSØ

En af de gamle stationer med engelsk raketapparat fra 1851 og en i København bygget båd fra 1854, hvortil der samtidig blev opført et bådhus, der er ombygget og udvidet i 1879 og 1892 og nu er forsynet med skifertag.

Resultatlisten er her nået op på 337 menneskeliv, 172 med båd, 160 med raket og 5 ved begge dele i forening.

Blandt denne stations mange redningsforetagender, skal her nævnes, at skonnerten HAABET af Nyborg den 30. december 1888 strandede kl. 7 om aftenen i tåge udfør Husby, ca. $\frac{1}{2}$ mil syd for Vedersø. Redningsstationen modtog melding herom kl. $8\frac{1}{4}$, og en halv time efter afgik man med raketapparaterne, medens redningsbåden fulgte efter. Ved strandingsstedet fandtes skibet stående på inderste revle, ca. 250 alen fra land med stævnen sydefter. Ved den anden raket opnåedes forbindelse med skibet, stjerkeblok og redningsstol blev halet ud, og alt var klar til besætningens redning. Da redningsstolen på vej ud til skibet befandt sig midtvejs, svajede skonnerten rundt, og forbindelsen bragtes uklar. Redningsstolen måtte derfor hales til land igen, og en ny forbindelse etableres.

Da redningsbåden imidlertid nu var nået frem, blev den benyttet, da der skulle handles hurtigt. Skibet, hvis rigning var kappet og gået over bord, kunne hurtigt blive sønderslået. Det lykkedes også med redningsbåden at bringe den 5 mand store besætning velbeholden i land kl. $11\frac{1}{2}$ om natten.

Stationens seneste redningsforetagende fandt sted den 30. november 1953, da opsynsmanden modtog melding fra den udsendte strandvagt om, at der var strandet et skib $3\frac{1}{2}$ km nord for stationen.

Af rapporten fremgår, at vinden var WSW., styrke 7—8 med svær sø og nordgående strøm.

Redningsmandskabet og transporthestene blev straks alarmeret, og da de var mødt, blev redningsmateriellet kørt nordpå. Ved ankomsten til strandingsstedet kl. 5,30, viste det sig, at skibet stod tæt ved land, hvorfor raketmateriellet blev klargjort. En enkeltraket blev affyret med det resultat, at den ramte kommandobroen, hvorved der opstod ild i en her opstabledt dyng af tjæret fiskenet, men ilden blev dog hurtigt slukket af skibsbesætningen. Forbindelsen var imidlertid etableret ved dette første raketkast, og i løbet af en time blev 13 af den 17 mand store besætning reddet i land uden uheld, kun kaptajnen og 3 mand

ville ikke forlade fartøjet. Kl. 16,30 blev der givet tegn til, at resten af skibets besætning ønskede at komme i land på grund af tiltagende vind og sø, redningsmandskabet blev igen sammenkaldt, og de sidste 4 mand bragtes til land ved hjælp af redningsstolen.

Raketmateriellet blev derefter bjerget og kørt tilbage til stationen, medens redningsbåden blev stående indenfor klitterne for næste dag ligeledes at blive bragt i hus.

Det strandede fartøj var trawleren KANIA af Swinemünde, og som årsag til strandingen angaves diset vejr og strømsætning.

SØNDERVIG

Redningsstation *Søndervig* har i år fungeret præcist i 100 år, idet stationen blev oprettet i 1857 forsynet med et engelsk raketapparat. Ifølge loven af 1887 blev *Søndervig* samme år udvidet til også at være bådstation, indtil da var materiellet blevet opbevaret i en stråttækt bygning ved en gammel gård, men nu blev der opført et skifertækket bådhus, som i dag efter robådens fjernelse alene tjener til opbevaring af raketmateriellet.

Redningsarbejdet ved *Søndervig* er hovedsagelig udført med raketmateriellet, idet strandingerne her i reglen er sket så tæt på kysten, at redningsbåden ikke har kunnet gøre nytte.

Den alvorligste stranding i stationens historie skete den 7. maj 1861, da den engelske bark HAMPSHIRE af Sunderland strandede, og hele besætningen omkom. Tre redningsstationer var alle alarmeret ved denne lejlighed, men søen var så hård, at der intet kunne udrettes. Som andet steds omtalt blev mandskabet fra r/st *Sønderlyngvig* efter denne begivenhed afskediget på grund af pligtforsømmelse. Der foreligger imidlertid meget få oplysninger om HAMPSHIREs forlis, i *Søndervigs* protokol er kun anført datoen, skibsnavnet, samt at besætningen omkom, men det nuværende redningsmandskab har dog svært ved at tro, at mandskabet fra *Sdr. Lyngvig* har svigtet, det menes, at alle muligheder for at få redningsbåden ud har været forsøgt, men at vejret har været så truende, at det var håbløst at få en båd ud gennem brændingen.

Når *Søndervig* så tidligt som i 1946 blev reduceret til som oprindelig kun at være forsynet med raketmateriel, så skyldes det ikke nogen sparebestemmelse, men derimod at det på stedet var umuligt at skaffe det til bemanning af redningsbåden fornødne mandskab. Medens der før i tiden foruden „manden“ selv på klitgårdene var 2 til 3 karle, så er „manden“ i dag i de fleste tilfælde alene tilbage, og fiskere er der ingen af mere. Fiskeriet og strandvagtstjenesten passede ellers godt sammen. Fiskeren var som regel altid ledig til at gå på vagt, fordi disse vagter kun var påkrævede, når der på grund af dårligt vejr ikke kunne fiskes, landmanden derimod er optaget hjemme hele tiden; med denne stations relativt store vagtdistrikt, må det derfor forventes, at det i fremtiden vil blive et problem at skaffe det til strandvagtstjenesten fornødne mandskab.



Et forspand på 8 kraftige heste er nødvendig for at køre Vedersø-redningsbåden gennem det tunge sand.



To redningsmænd iført redningsbælter løfter det tunge „bådslæb“, der som andet steds omtalt virker som en „bremse“, der hjælper med til at holde redningsbådens agterende op mod søerne, når der styres mod land gennem brændingen.

Efter at afløbsbanen er rensed for det stadig fygende sand, kan den store motorredningsbåd ved Hvide Sande køres i hus . . . spillet sættes i gang, og langsomt glider den store båd op fra vandet og ind i bådhuset, hvor den bliver spulet og rensed, materiellet bringes på plads, således at alt atter kan være klar til brug.



Den 1.-12. 1946 blev roredningsbåden fjernet, den kom senere til Grønland som mange andre ældre redningsbåde, de gør her god nytte som transportfartøjer ved fåreavlsstationerne.

Tørt og statistisk lyder *Søndervigs* resultater: 80 reddede, heraf 2 med båd og resten med raketapparat.

SØNDERLYNGVIG

Denne station blev oprettet i 1850, forsynet med dansk båd og engelsk raketapparat, og indgik ved det nørrejske Redningsvæsens oprettelse i 1852 som den nordligste redningsstation på den smalle Holmslands klit, tangen, der skiller Ringkjøbing fjord fra Vesterhavet, i ældre tider en meget ensom og afsides beliggende egn. Bådhuset stammer fra 1850, men er ombygget og udvidet i 1884 og 1892. Med båd og raketmateriel er der ved denne station reddet ialt 112 menneskeliv (24 med båd, resten med raketapparat).

Det er her 2 gange hændt, at stationens mandskab er afskediget på grund af pligtforsømmelse, første gang som omtalt under redningsstation *Søndervig* ved barken HAMPSHIREs strandning i 1861, 2. gang, det skete, var i 1884, da mandskabet nægtede at gå ud til et dampskib, der var ankret op udfor kysten med nødflag opp — fra dette skib omkom dog ingen mennesker.

Stationens seneste virksomhed fandt sted den 4/11 1926. Et enkelt her stedfundet redningsforetagende skal dog omtales:

Den 9. juni 1890 kl. 8 formiddag meldtes pr. telefon fra Søndervig, at et skib med nødflag oppe var observeret for sydgående. I kikkert kunne det ses, at skibet var i en meget ubehjælpssom forfatning, idet fokkeriggen var gået over bord og lå under bagbords bov, hvilket hindrede skibets bevægelser, og af sejl førtes kun et stagejl. Redningsmandskabet blev tilkaldt, kl. 10 var båden søsat, og efter 2 timers meget anstrengende roning mod en frisk NW.-lig kuling og høj sø nåedes skibet ca. ½ mil fra land. Kaptajnen ville dog ikke forlade skuden, før den stod fast, men det var ikke muligt at forandre kurs på grund af den i vandet hængende rigning, og desuden var der 5 fod vand i lasten. Det blev foreholdt kaptajnen, at der var fare ved at afvente skibets grundstødning på revlen og da først lade sig redde, det ville blive ved nattetide, ligesom faren ved at optage besætningen i rum sø var betydelig mindre, men kaptajnen blev ved sit og ønskede, at redningsbåden ville tage en trosse fra hans låring, og således søge at få skibet rundt. Redningsbåden fra *Søndervig* var imidlertid også kommet til stede, den fik en trosse fra boven på den anden side, og ved forenede anstrengelser lykkedes det at få skibet rundt, og en time efter sad det fast på yderste revle, ca. 1000 alen fra land. Besætningen blev nu heldigt optaget i redningsbåden og landsat uden uheld. Det strandede skib var skonnertbriggen OLGA af Järnavik på rejse fra Hartlepool til Hälsingborg med kul.

I året 1933 blev redningsstation *Sønderlyngvig* nedlagt, raketmateriellet overflyttedes til den nyoprettede redningsstation i Hvide Sande, hvortil også de af

mandskabet, der ikke gik af på grund af alder, overførtes. Redningsbåden fandt anvendelse andet steds, og bådhuset blev solgt, men selve bygningen eksisterer dog endnu som alm. beboelseshus.

HVIDE SANDE

Ved sidste århundredskifte var Holmslands klit og Ringkøbing fjords udløb i Vesterhavet et stort samtaleemne herhjemme. Omkring år 1600 var fjorden nærmest en stor bugt eller vig, senere dannedes den lange Holmslands klit af sammenskyllt sand, der sine steder voksede til klitter på op til 25 meters højde. Fjordens forbindelse med havet blev smallere og smallere under en stadig vandring sydoover. Fra det nuværende Nyminde Gab flyttede udløbet sig sydpå til udfør Hovstrup i Lønne sogn, et i 1845 gravet nyt udløb ved Nyminde Gab var allerede i 1892 ligeledes nået ned til Hovstrup. Senere blev de kunstige udløb ved Nyminde Gab og Gjødelen åbnet og lukket under langvarige indrepolitiske forhandlinger og med store økonomiske ofre — indtil denne århundredgamle kamp mod naturkræfterne i den nyeste tid bragtes til afslutning ved en gennembrydning af tangen ved Hvide Sande.

Den moderne tekniske udvikling sejrede her ved et stort og betryggende vandreguleringsanlæg med gennemsejlingsluse for fiskerfartøjer i forbindelse med en velbeskyttet forhavn, hvor der efterhånden er vokset en driftig og levende fiskerby op. Det var nu slut med tidligere tiders ødelæggende oversvømmelser af landbrugsjorderne omkring Ringkøbing fjord, og for store dele af den tidligere fattige fiskerbefolkning på den lange tange, bev der skabt gode eksistensvilkår ved Hvide Sande, hvis havneanlæg er blevet basis for et moderne, søgående havfiskeri.

Det faldt derfor ganske i tråd med Redningsvæsenets modernisering og den hermed følgende tekniske udvikling gennem motorkraftens indførelse, at der ved Hvide Sande anlagdes en moderne redningsstation, hvor den gennem de gamle robådsstationer i Sønderlyngvig og Haurvig udførte redningstjeneste kunne koordineres.

I 1933 blev der på nordsiden af den store forhavn opført en moderne redningsstation med beddingsanlæg til en 12,3 m motorredningsbåd, helt ville man dog endnu ikke slippe det gode gamle materiel, så der var her også gjort plads til en roredningsbåd samt det fornødne raketmateriel, der som andet steds nævnt blev overført fra de samtidigt nedlagte stationer på „Klitten“. På samme måde dannede mandskabet fra disse stationer grundstammen i *Hvide Sandes* redningsmandskab, og den nyoprettede station trådte første gang i virksomhed ved et redningsforetagende den 28.-1.-1935, hvor 4 mand blev reddet fra et nødstedt fiskerfartøj.

De vanskelige indsejlingsforhold ved Hvide Sande bringer hyppigt fiskerfartøjerne i kritiske situationer under passagen af den udenfor liggende sandbarre, og denne redningsstation har derfor fortrinsvis virket som hjælper for fiskeriet,

idet der ialt med motorredningsbåden er reddet 74 mand siden stationens oprettelse, i overvejende grad fra fiskerfartøjer i nød.

På grund af brændstovf vanskelighederne under den 2. verdenskrig skilte redningsvæsenet sig først efter krigens ophør af med de roredningsbåde, der for en sikkerheds skyld var bibeholdt ved enkelte motorbådstationer, i 1947 forsvandt således robåden fra Hvide Sande, hvor der i 1949 blev installeret et radiotelefonianlæg i motorbåden til korrespondance med fiskerfartøjerne og med land via Blaavand radio.

Har r/st *Hvide Sande* i sin korte levetid ydet en virksom indsats til gavn for de skibbrudne, så har denne station også været udsat for en frygtelig tragedie, hvor 5 modige redningsmænd omkom ved motorbådens kæntring på vej hjem til stationen efter at være kaldt ud ved en misforståelse. De nærmere oplysninger om ulykkens omfang vil nedenfor blive gengivet med den officielle rapports tørre og nøgterne vendinger:

„Den 9. december 1951 kl. 16,30 modtog opsynsmanden ved redningsstationen *Hvide Sande* melding fra Bjerregaard om, at man om eftermiddagen havde observeret et skib udfor Nyminde Gab.

Redningsmandskabet blev alarmeret til at møde ved stationen, og nogen tid efter blev der fra den udsendte strandvagt syd for stationen meldt, at skibet var ud for Aargab. Senere kunne det også ses fra klitterne ved Hvide Sande, hvorfra der blev holdt udkig, og kl. 18,10 blev det observeret, at der fra skibet blev opsendt en rød signalrakett. Da det måtte skønnes, at skibet var i havsnød, og det under de meget urolige vejrforhold måtte forudses, at det kunne strande, blev det besluttet at lade stationens motorredningsbåd gå ud til skibet.

Ved ankomsten til skibet viste det sig, at det på grund af maskinskade lå til ankers og ønskede bugserhjælp. Kl. 19,50 blev besked herom fra motorredningsbådens radio afgivet til Blaavand radio, og da besætningen ikke ønskede at forlade skibet, stod motorredningsbåden ind mod udløbet fra Hvide Sande. Da vejret var klart, kunne man fra land se motorredningsbådens lanterner, men kl. 20,20, da den befandt sig på barren, forsvandt lysene pludseligt, og det stod alle klart, at der var sket en ulykke. Motorredningsbåden var kæntrret, og lidt senere drev den i land med bunden i vejret 1 km syd for molerne med 3 af mandskabet, nemlig bådformand *Jens S. Kristensen* samt bådmændene *Chr. Christensen* og *Chr. Thomsen*. Af motorredningsbådens øvrige mandskab var bådmændene *Thyge A. Thygesen*, *Carl Frandsen*, *Marius Jensen*, *Aage Iversen* og *Iver Enevoldsen* kommet i land i bevidstløs tilstand.

Fra stationens og den stedlige befolknings side blev der gjort alt, hvad der var muligt for at kalde dem tillive. Der blev sendt bud efter læge og ambulance, og så hurtigt det lod sig gøre, blev de kørt til Ringkøbing sygehus, men de sidstnævnte fem mænds liv var det ikke muligt at redde.

Det nødstedte fartøj var den hollandske sandpumper *KINHEM*, og årsagen til kæntringsulykken skyldes den omstændighed, at motorredningsbåden, da den befandt sig på barren, blev ramt af en usædvanlig svær sø, som sprængte bådslæbet, hvorved den mistede styringen.

Redningsvæsenet må dybt beklage denne tragiske ulykke og udtale et æret være de omkomnes minde.“

Fra talrige mennesker og institutioner, kendte og ukendte, indløb kondolencehilsner, og hurtig sattes en omfattende indsamling i gang til fordel for de omkomnes efterladte. Kongehuset sendte en stor pengegave, og store og små beløb strømmede ind, således at der for disse midler kunne skabes betryggende kår for de efterladte gennem et særligt *Hvide Sande Fond*. Med bidrag fra den nederlandske regering og egnens befolkning samt mange andre, blev der på pladsen tæt ved redningsstation *Hvide Sande* i sommeren 1953 afsløret et smukt mindesmærke for de ved katastrofen omkomne redningsmænd.

Ved afsløringshøjtidligheden talte bl. a. den hollandske ambassadør, idet relieffet på mindestenen er skænket af den nederlandske regering. I august måned samme år foretoges i forbindelse med *Foreningen af danske Redningsmænds* årsmøde en afsløring af et på foreningens initiativ rejst mindesmærke over de fem kammerater på Nørre Lyngvig kirkegård.

Og således gik fem opofrende mænd bort — men straks var andre fem klare til at træde i deres sted; thi en redningsstation må ingensinde være blottet for mandskab, altid skal den betjent af uselviske og modige mænd være i højeste beredskab, og i overensstemmelse hermed søges materiellet også holdt på højeste stade — senest er motorredningsbåden fra *Hvide Sande* som et af de første resultater af den i 1953 nedsatte kommission til Redningsvæsenets modernisering i 1956 blevet forsynet med en aluminiumsoverbygning og ny GRAY-motor samt forskellige andre forbedringer, samtidig er sejlarealet formindsket og årernes antal reduceret til et minimum, således at båden nu er fuldt tidssvarende.

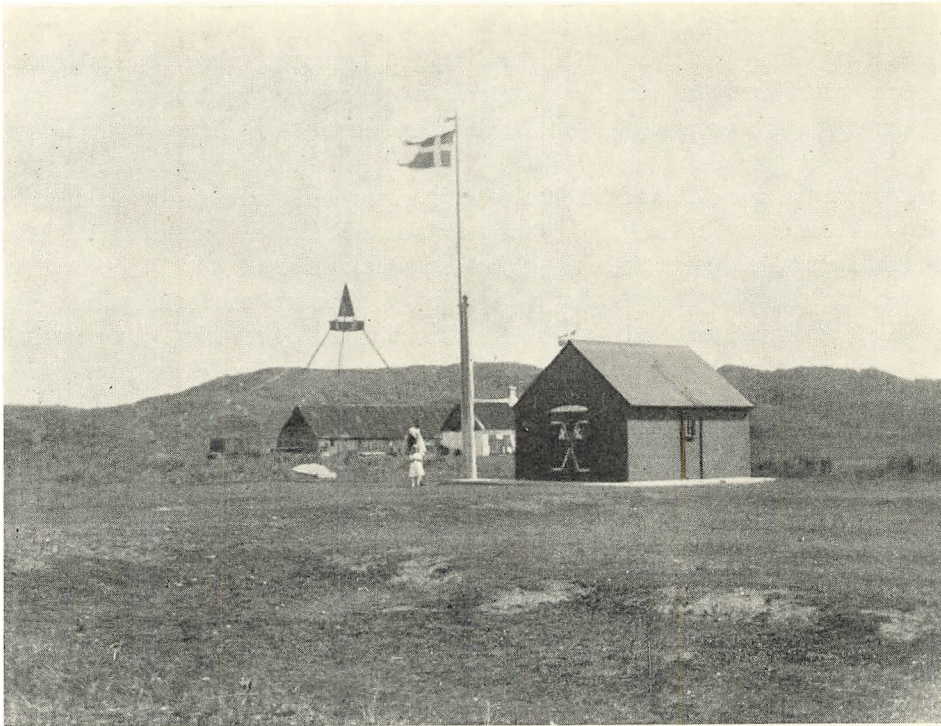
HAURVIG

På den sydlige del af Holmslands Klit blev der i 1860 oprettet en raketstation ved Haurvig, men først i 1882 blev der her bygget et af de sædvanlige små opbevaringshuse. I 1887 blev stationen udvidet til at være båd- og raketstation, imidlertid er alle de her reddede 64 personer bragt i land ved hjælp af raketmateriellet, sidste gang den 29.-7. 1919.

Bådhuset, der var opført i 1887, blev solgt i 1933, da stationen som sådan blev nedlagt. Mandskab og roredningsbåden overførtes til den nyoprettede redningsstation *Hvide Sande*, medens raketmateriellet i nogle år forblev på stedet som „Haurvig raketdepot“ under r/st. *Hvide Sande*, hvortil det endeligt blev overført i 1939 og samtidig blev det gamle rakethus i Haurvig afhændet.

Fra denne stations virke skal her kun nævnes, at den i 1907 var medvirkende i et meget omfattende redningsforetagende sammen med stationerne *Torsminde*, *Vedersø*, *Søndervig*, *Sønderlyngvig* og *Bjerregaard*.

Det var en skønnert LUMPARLAND, der drev frem og tilbage for vind, sø og strøm tæt under kysten. Sejlføringen var ringe, så skibet var helt i den kraftige strøms magt, og gang på gang så det ud til at ville strande. Inde på kysten kørtes frem og tilbage med redningsmateriellet fra de forskellige stationer, og

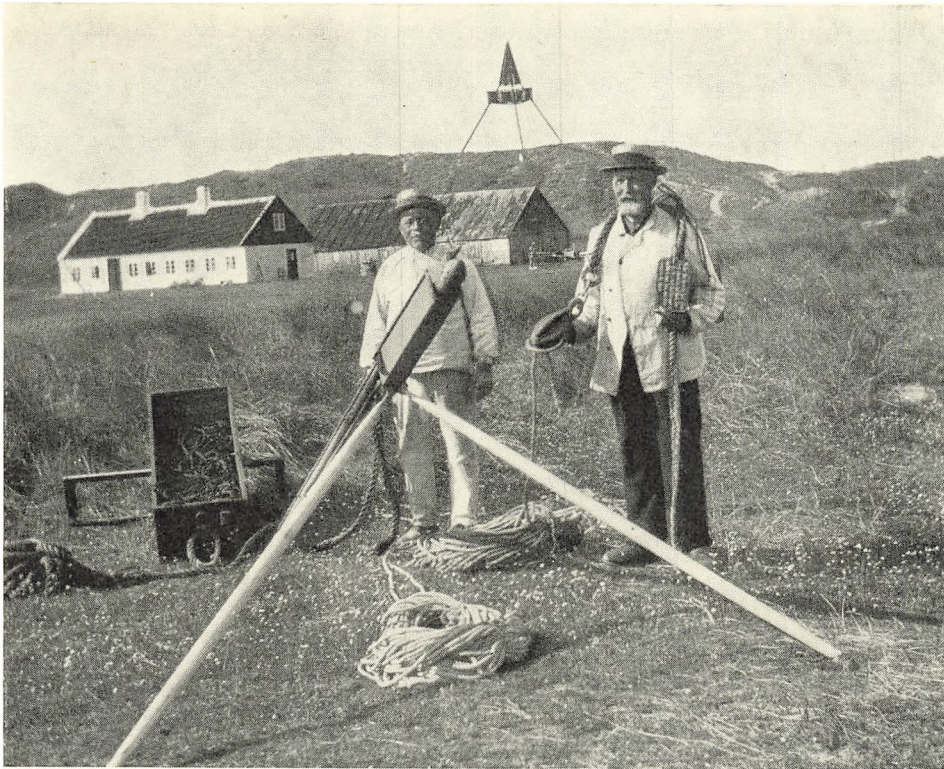


Et typisk eksempel på en af de mange små raketstationer, der også bærer de kendte korslagte splitflag på den grønne port. Billedet viser det nu nedlagte raketopbevaringshus ved Gl. Skagen.

både mennesker og dyr blev efterhånden stærkt udmattede — til sidst var Sdr. Lyngvigbådens forspand vokset til 18 heste, men stadig drev skibet skiftevis nord- og sydefter uden at ville strande. Efter en lang nat, hvor der flere gange var blusset fra søen, forlod mandskabet, da det var blevet lyst, omsider det omtumlede skib i to både ca. $\frac{1}{4}$ mil fra land. Bådene drev rask sydover, og inde på kysten fulgte redningsmateriellet fra *Haurvig* med, så hurtigt som hestene kunne trække. Pludselig kæntrede begge bådene omtrent samtidig udenfor revlerne, ca. 1000 alen fra land. En raket blev udskudt over den mindste båd, på hvis bund der sås 3 mand, de fik fat i linen og blev lykkeligt halet i land. Nu var også den anden båd, hvori der havde været 5 mand, kommet over revlen, og på kølen af den sås en mand. Også til ham blev der udsendt en raket, han fik fat på linen, men ville dog ikke slippe sit tag i båden, før han var kommet nærmere til land, så først da han var halet tæt til brændingen, slap han båden og blev heldigt trukket i land — til de fire druknede sås intet.

I mellemtiden var skibet drevet over revlen $\frac{3}{4}$ mil længere sydover, hvor det stod en time, før det blev vrags, og ikke længere fra land, end at der med lethed kunne være lagt en raketline over det.

Redningsbåden ankom til strandingsstedet i det øjeblik, da skibet stødte, og kunne være gået ud i læ af skonnerten, men med den hurtighed de skibbrudne drev med bådene, var det umuligt at føre redningsbåden frem efter de strabadser, transporthestene havde været udsat for i over 20 timer.



Raketstativet opstillet klar til brug. Til venstre ses linekassen med den omhyggelig opskudte raketline. Manden bag apparatet har fat i en tamp af redningstrossen, medens medhjælperen holder stjerneblokken med anvisningsbrættet over skulderen.

Som det fremgår af ovenstående, blev der fra Redningsvæsenets side gjort alt for at redde de skibbrudne, og at dette kun til dels lykkedes, skyldtes udelukkende besætningens fortvivlede forsøg på at gå i land med egne både i stedet for at landsætte skibet og derpå afvente redningsbådens ankomst, eller at redningen blev iværksat med raketapparat.

BJERREGAARD

Sydligst på Holmslands klit blev der ved Redningsvæsenets oprettelse i 1852 anlagt en raketstation, hvortil materiellet dog allerede var ankommet året før. Som så mange steder blev raketmateriellet i de første år opbevaret i lejede rum, og et særligt opbevaringshus hertil blev først opført i 1889.

På denne del af Jyllands vestkyst ligger de gamle strandfogedgårde ret tæt, de taler gennem deres blotte tilstedeværelse også om den århundredgamle kamp mod havets overmagt, thi disse store og godt byggede gårde var indrettet til også at huse overlevende fra strandingerne, indtil de var kommet så meget til kræfter, at de kunne videretransporteres.

Denne smukke gamle strandfogedgård ligger højt og sikkert, thi havet kan stadig true med oversvømmelse. Tangen blev således gennembrudt på seks forskellige steder under stormfloden 3.-2. 1825, det skete med en sådan voldsomhed, at havet i løbet af få minutter var i forbindelse med fjorden. Huse, kreaturer, klitter blev jævnet af brådet, kun Gl. Bjerregaard lå ene på sin ø, hele den sydlige del af tangen var i nattens løb blevet til 5 små skumombruste øer. Redningsstation Bjerregaards opbevaringshus her ligger tæt ved den gamle strandfogedgård, og gennem tre generationer har strandfogeden tillige været opsynsmand ved redningsstationen, og i dag er opsynsmand *P. Chr. Dahl* en af de sidste redningsmænd, der endnu bærer guldørenringe, to tynde kantede ringe, der før ham har været båret af hans fader og bedstefader — en gammel sømandstradition.

Skønt *Bjerregaard* kan opvise et samlet resultat på 129 reddede menneskeliv, så har denne station dog ikke været i virksomhed siden 3.-8. 1916, da der blev reddet 1 mand, i dag er denne redningsstation dog stadig et vigtigt led i strandvagts- og telefontjenesten langs kysten.

NYMINDE GAB

Denne station blev oprettet som bådstation i 1857 med en i København bygget redningsbåd, hvortil der samme år blev opført et bådhus. Dette hus blev flyttet et par gange, og i 1874 blev stationen udvidet til også at omfatte raketmateriel. Efter en bådomytning blev den ældste redningsbåd i 1888 afgivet til brug for fiskerne og opankret i Nymindegabets udløb, men allerede to år efter blev den tilbageleveret og solgt.

På grund af en speciel forlængelse af jernbanen fra Nørre Nebel over Nyminde Gab og videre ned til foden af Holmslands klit, udført af tyskerne under besættelsen 1940—45, var redningsstationen, der ligger højt på skrænten, en tid lang afskåret fra forbindelse med havet. Efter henvendelser på rette steder blev der dog hurtigt opført en særlig vejbro over den dybe jernbanegennemskæring i skrænten.

Nyminde Gab har ialt reddet 125 menneskeliv, resultatet fordeler sig som følger: 56 med båd, 30 med raketapparat og 39 med begge disse i forening.

Som en stranding lidt ud over det almindelige skal her omtales VYL fyrskibs stranding den 4. december 1909.

R/st *Nyminde Gab* modtog kl. 11,30 telefonmelding om, at der var observeret en lanterne, formentlig fra et strandet skib, NNW. for stationen, antagelig på Bjerregard strand på den anden side af Nymindestrommen (det må erindres, at netop her har landskabet efter lukningen af Ringkøbing fjords udløb ganske skiftet karakter).

Redningsbåden og raketmateriellet blev hurtigt kørt til „Gabsiden“, men her var en motorbåd af stormen ført hen over vejen, hvorved den spærrede nedkørslen, således at redningsbåden måtte læsses af og slæbes fra klitterne ned til vandet.



Vyl fyrskib på tørt land ved Bjerregård strand efter sprængning af ankerkæden på sin station SW. for Horns Rev. I modsætning til andre danske fyrskibe, der havde en rød ballon, førte Vyl en timeglasformet figur på mastetoppen.

Raketapparaterne blev derpå bragt om bord i båden, der med besvær blev bragt flot og under store vanskeligheder roet over til den anden side af strømmen. Fra klitterne her observeredes masten af et strandet skib, raketapparaterne blev derfor taget i land og bragt i stilling, men da der kun var en dyb rende mellem skib og land, blev forbindelsen etableret med en kastelodline, og de 6 ombordværende kom i land ved hjælp af redningsstolen.

Om bord i fyrskibet, der havde station syd for Horns Rev, var der sket en kædesprængning. I den hårde storm var det umuligt med fyrskibets ringe sejlføring at få magt over det tunge og uhandige skib, der bogstavelig talt „hopped“ over Horns Rev og af stormen blev drevet videre NNE.-i for til slut at gå på land ud for Nyminde Gab, hvor det kom til at stå helt tørt. Af den 7 mand store besætning blev de 6 som nævnt reddet med raketapparat, den syvende blev klemt ihjel, da skibets store jernvandtanke under en overhaling rev sig los.

Også r/st *Bjerregaard* var alarmeret i denne anledning, strandingen skete jo på den sydlige del af Holmsland Klit, 6 km syd for r/st *Bjerregaard*, og det var også på strandfogedgården i *Bjerregaard*, at de reddede blev underbragt.

Fyrskib nr. XX blev senere flotbragt og istandsat, det har siden hen gjort god fyldest på forskellige fyrskibsstationer inden for Skagen, i moderniseret skikkelse med fast fyrmast og et stort elektrisk anlæg ligger det i dag på station KATTEGAT SYD.

HENNEGAARD

Hennegaard blev oprettet i 1852 som en såkaldt „ufuldstændig“ redningsstation, idet den kun var udrustet med et fra England i 1851 indforskrevet raketapparat, til hvilket der i 1883 blev opført et opbevaringshus.

Stationen hed oprindelig i de officielle fortegnelser *Hennestrand*, først i 1907 optræder den uden nærmere forklaring på navneskiftet med sit nuværende navn: *Hennegaard*.

Skønt denne station skriver sig fra Redningsvæsenets første dage, så har den ikke spillet nogen særlig rolle ved redning af skibbrudne. Der har her kun fundet to redningsforetagender sted, nemlig i oktober 1860, da der blev reddet 5 mand fra galioten ANE JOHANNE af Pappenburg, samt den 31. december 1922 ved dampskibet FINKENWARDER af Cuxhafens stranding, hvor der blev bragt 12 mand i land. Desuden har materiellet adskillige gange været sat i bevægelser uden at blive benyttet af de skibbrudne.

VEJRS

Denne station blev oprettet i 1882 som raketstation, men allerede fem år efter blev den udvidet til også at have en redningsbåd, hvortil et hus blev opført samme år, og det er det samme, der benyttes den dag i dag. Det oprindelige rakethus blev nedrevet i 1926.

I 1888 kæntrede redningsbåden her under en øvelse, hvorved en af mandskabet omkom. Alle de ved denne station udførte redningsforetagender er sket ved hjælp af båden, der ialt har bragt 26 menneskeliv frelst i land.

Ved en udskiftning af redningsbåden i 1937 blev den gamle båd solgt til Varde, hvor man på åen kan se flere hus- og lystbåde, hvis form og byggemåde bærer umiskendelig præg af en fortid som roredningsbåd.

Om det seneste redningsforetagende ved denne station lyder rapporten:

Den 18. november 1938 kl. 10,00 modtog opsynsmanden ved redningsstationen *Vejrs* meddelelse om, at et mindre fartøj lå med nødflag oppe ud for Børs-mose 7 km NW. for stationen.

Redningsmandskabet og ejerne af transporthestene blev straks alarmeret til

at møde ved stationen, hvorfra redningsbåden transporteredes til strandingsstedet, der nåedes kl. 12,00. Her blev den aflæst, sat i søen og roet ud til det nødstedte fartøj, der lå for anker ved 3. revle ca. 300 m fra land. Besætningen, der bestod af 2 mand, ønskede dog ikke at gå fra borde, men da fartøjet var læk og havde motorskade, forblev redningsbåden ved strandingsstedet efter at være roet i land og halet op på forstranden. Kl. 15,00 blev der givet signal fra det nødstedte fartøj, at de ønskede hjælp, og redningsbåden blev derfor atter sat i søen og roet derud. De to mand blev bjerget om bord i redningsbåden, efter at fartøjets anker var løftet, for at det kunne drive nærmere mod land og ikke senere synke på dybt vand. De to skibbrudne blev bragt i land af redningsbåden, der derefter læssedes på vogn og transporteredes hjem til stationen, hvortil man ankom kl. 18,00. Her blev båden og det øvrige materiel bragt i hus, klar til brug påny.

Det strandede fartøjs navn var MONA af Varde.

BLAAVAND

Lidt norden for det høje, hvide Blaavandshuk Fyr, Danmarks vestligste forpost, lå der i de meget uvejsomme klitbakker et af Redningsvæsenets uanseelige bådhuse. Det var bistationen *Blaavandshuk* under r/st *Blaavand* oprettet i 1902 og kun forsynet med en redningsbåd med sænkkeøl og ballastkasse. Fra *Blaavand*, hvis mandskab tillige betjente den her omtalte bistation, havde man derved mulighed for hurtigt at kunne træde i virksomhed både nord og syd for „Ulven“, den inderste del af Horns rev, der skyder sig vesterud fra landet her.

Med denne båd blev der den 7. november 1911 reddet 13 mand ved en meget dramatisk redningsforetagende, som her skal omtales lidt nærmere:

Et fiskefartøj med hjælpemotor BRANDENBURG af Emden var i den hårde efterårsstorm blevet meget medtaget, så godt som alle sejl var blæst bort og fartøjet havde lidt megen ovenbords skade, det drev hjælpeløst ind mod den jyske kyst. Fartøjet blev observeret med nødflag oppe fra Blaavandshuk fyr, og der tilgik straks redningsstation *Blaavand* melding herom.

Redningsbåden fra Blaavandshuk blev hurtigt transporteret til stranden og da det skønnedes, at fartøjet var kommet til ankers på „Ulven“, et af de farligste steder i Horns rev, hvor brådsøen var særlig hård, var der $\frac{1}{2}$ mil at ro op mod den hårde storm og voldsomme sø. Efter halvtredie times roning lykkedes det at arbejde båden ud i nærheden af skibet, hvor der ankredes, men samtidig sprængtes fiskerfartøjets ankerkæder, og det blev derfor meget vanskeligt for redningsbåden at få forbindelsen etableret. Det lykkedes dog, men det var umuligt på grund af den høje sø at komme ind til skibet, hvorfor de skibbrudne med en line om livet måtte springe i søen og en for en hales gennem brådsøen over til redningsbåden.

Herunder skete der det uheld, at en af de skibbrudne brækkede en arm, som han for en sikkerheds skyld havde omviklet med den førnævnte line, der pludselig blev totnet af redningsbådens bevægelse, da tampen var gjort fast heri. Det lykkedes dog til slut at få de 13 meget forkomne søfolk bragt over i redningsbåden og sikkert i land.

Dette foretagende indbragte redningsmandskabet årets „Robins farelegat“, ligesom den tyske kejser tildelte mandskabet pengebelønning, medens opsynsmand og bådformand hver modtog en dobbelt marinekikkert med inskription.

Efter en kort levetid på 30 år, blev bistationen *Blaavandshuk* nedlagt i 1932, der var da reddet ialt 24 menneskeliv med materiellet herfra.

Båden blev ved nedlæggelsen sendt tilbage til Orlogsværftet og huset solgtes.

Længst ude i vort lands vestligste landsby finder man lige overfor *Blaavand-radios* meget moderne tjenesteboliger en mere beskeden og uanseelig bygning, hvor redningsstation *Blaavands* materiel opbevares. Stationen blev oprettet i 1852 med engelsk raketmateriel og dansk robåd, begge dele fra 1851. Bådhuset blev opført samme år, det blev ombygget i 1886 og er stadig i brug.

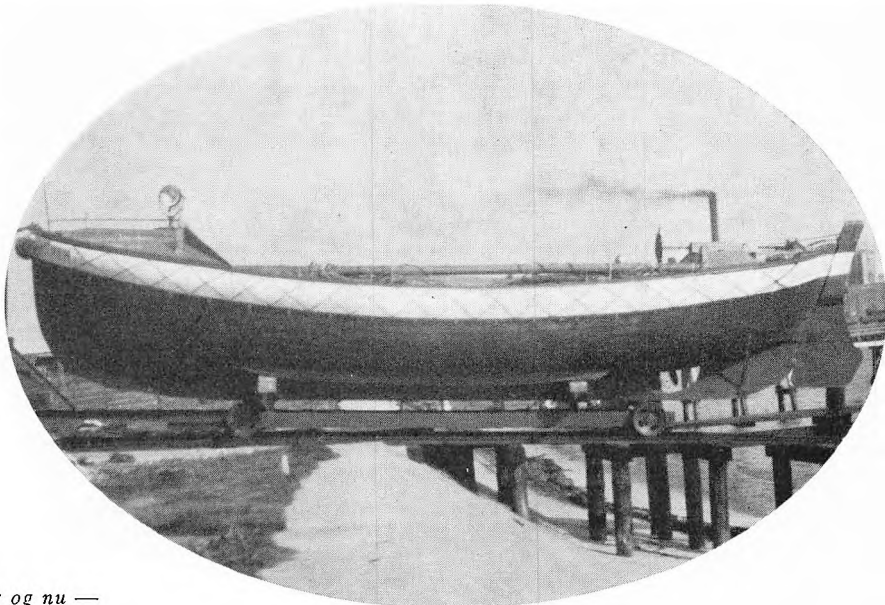
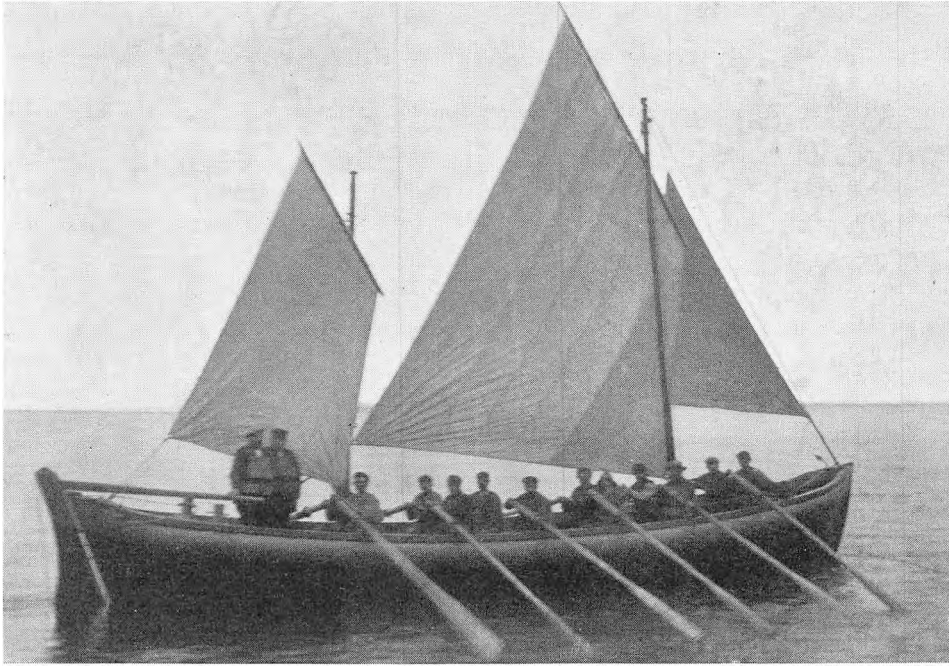
Under r/st *Blaavand* har der hørt to bistationer *Blaavandshuk* og *Svenske Knolde*, og fra r/st *Blaavand* med dens 2 bistationer er der særlig i forrige århundrede øvet en meget aktiv indsats, der er her reddet ialt 177 menneskeliv med båd, heraf 24 med båden fra bistationen *Blaavandshuk*.

Et enkelt foretagende skal her gengives:

Den 21.-7. 1877 blev der kl. 8½ fmd. meldt, at et skib var strandet på Horns rev, og da det blæste en storm med høj sø, blev redningsbåden hurtig gjort klar. Da den kom til stranden og var kørt i en passende afstand til luvart for skibet, som stod ¼ mil fra land, blev det forsøgt at ro den ud til skibet, men det mislykkedes, og båden drev i læ. Atter kørtes den op til luvart og sattes ud, men det gik på samme måde. Opsynsmanden gik nu tredje gang selv ud med båden, som ved de foregående forsøg havde fået roret beskadiget og måtte styres med en åre. Efter megen besvær nåede båden nu ud og optog skibets besætning, som førtes heldigt i land kl. 5 emd. Det strandede skib var barkskipet HOPPET af Raumo på rejse fra Hamburg til Raumo i ballast.

Ved Marineministeriets foranstaltning blev der i 1902/3 etableret „*telegrafisk forbindelse uden tråd*“ mellem *Blaavandshuk Fyr* og fyrskibene VYL og HORNS REV. Gennem Redningsvæsenets telefonledning stod fyret i forbindelse med redningsstationerne langs kysten. Ved denne ordning er der — som der står at læse i de gamle årsberetninger — således opnået, at dampskibsassistance i tilfælde af strandinger i nærheden af de nævnte fyrskibe vil kunne tilkaldes fra Esbjerg hele døgnet, og ligeledes at der kan sendes meldinger til redningsstationerne langs kysten.

Langt ude på den fuldstændig øde og sparsomt bevoksede halvø Skallingen, der skyder sig sydvestover fra *Blaavand*, hvor kun talløse får lever et frit liv i det vildsomme klitlandskab, blev der i 1877 oprettet en med båd forsynet redningsstation, hvortil der samme år blev bygget et bådhus. Baggrunden for bistation *Svenske Knoldes* oprettelse var den stadig voksende skibsfart på Esbjerg, som holdt trit med byens udvikling. Det mellemliggende land på Skallingen var hyppigt oversvømmet, hvorfor det i strandingstilfælde ville være vanskeligt at transportere en redningsbåd hertil fra r/st *Blaavand*.. Før 1919 fik mandskabet



Før og nu —

Gennem Redningsvæsenets første 60 år var man udelukkende henvist til årer og sejl, fremdrivningen skete „ved hånd og magt“ eller med gunstig bistand af naturkræfterne. I dag træder maskinkraften ind i billedet, og snart vil den sidste roredningsbåds dage være talte. Billederne viser Esbjerg-roredningsbåden fra 1907 med sejl og årer samt motorredningsbåden i Esbjerg af i dag på sin beddingsvogn.

her ingen løn, fra 1927 ophørte de med at gøre anden tjeneste end strandvagts-tjeneste, og nye folk blev ikke ansat, idet stationen nu blev en bistation under r/st *Blaavand*.

To gange har mandskabet fra *Blaavand* benyttet robåden her ved redningsforetagender, det var den 4.-11. 1884 og 17.-1. 1921, hvor der blev reddet henholdsvis 5 og 4 mand.

Som langs hele vestkysten traf tyskerne i årene 1940—45 foranstaltninger til imødegåelse af landgang fra allieret side. Hele Skallingen blev tilsidst et stort minefelt, hvortil al adgang var spærret. Svenske Knoldes bådhus skulle bortsprænges, men det blev af en eller anden grund udsat, og huset, der ligger der endnu, blev solgt i 1946 — stationen som sådan var nedlagt i 1944 på værnemagtens bud. I dag tjener bygningen som fårestald, og i den ene ende er der indrettet en bolig for fårchyrden, der er Skallingens ukronede konge.

ESBJERG

Redningsstation *Esbjerg* har i år eksisteret i 50 år, idet den med særlig henblik på strandinger langs Skallingen og ved Horns rev blev forsynet med en 6-tonns roredningsbåd med 2 luggersejl og 14 mands besætning og trådte i virksomhed den 1. april 1907. Stationens leder fik titel af disponent, da han tillige havde redningsstationerne *Vejr* og *Blaavand* samt på Fanø underlagt i visse retninger, ligesom han skulle lede samvirket med Fyrvæsenets og Havnens dampskibe (det var før der i *Esbjerg* blev stationeret et særligt redningsskib). Dette forhold blev dog ophævet i 1925, da den hidtidige disponent rejste fra byen, og en opsynsmand ansattes i hans sted.

I 1922 fik *Esbjerg* sin første motorredningsbåd, denne modernisering lettede redningsarbejdet betydeligt, da båden her — foruden megen virksomhed i Graadyb, den lange indsejling til *Esbjerg* — også virker udenfor barren, langs Skallingens kyst helt op til Horns Rev. I de senere år er der her udbygget et effektivt samarbejde med det redningsskib, som fiskeriministeriet har stationeret i dette vigtige fiskericenter. I 1927 blev motorredningsbåden udskiftet med en ny 12,3 m båd, hvortil der samme år i den store trafikhavn var opført et moderne bådhus med et langt beddingsanlæg af hensyn til den store forskel mellem ebbe og flod, som forekommer her. Det gamle bådhus, et træhus på betonsokkel blev derpå solgt til *Esbjerg* havn. Den første motorredningsbåd — nr. 11 — blev det påfølgende år anbragt i Rønne.

I oktober 1935 var stationen alarmeret til et redningsforetagende. Fra lods-kutteren var der via *Blaavand*-radio meldt om to nødblus på hver sin side af grunden „Søren Jessens Sand“. Først afgik motorredningsbåden, og senere fulgte redningsdamperen efter. Vinden var W. og blæste med en styrke af 10, der var høj sø og indgående strøm.

Det først nåede fiskerfartøj lå til ankers med en trosse i skruen, men da der

ikke var øjeblikkelig fare, opfordrede skipperen redningsbåden til at gå ud over barren til kutteren HARMONIEN, der lå SW. for „Søren Jessens Sand“, hvor den havde blusset og øjensynlig lå i større fare.

Da den nåede ud over barren, fik den en voldsom brådsø over, hvorved bådformand *F. Lambertsen* og bådmand *N. Thygesen* blev slynget over bord, medens bådmand *Jens Bjerg* blev slået ned mod bådens bund, hvorved han forslog sig alvorligt. Det lykkedes *Thygesen* at få fat i rælingen og komme indenbords igen ved egen hjælp, men *F. Lambertsen* lykkedes det ikke at få fat i båden. På hans råb om hjælp blev en redningskrans kastet ud, og denne fik han også fat i. Redningsbåden bakkede straks, og i løbet af et par minutter fik tre af mandskabet fat i *Lambertsen* og forsøgte at hale ham indenbords; han var da nærmest bevidstløs og kunne ikke selv hjælpe til. Da han lå med ryggen mod læsiden af båden, blev arbejdet yderligere vanskeliggjort. Man forsøgte at få en line om livet på ham, ben under arbejdet hermed kom en ny brådsø over, og de tre mænd måtte slippe taget i *Lambertsen* for ikke selv at blive slynget over bord. Den ene af de tre — bådmand *Hallgreen* — lykkedes det ikke at holde sig fast, han blev slynget i søen, men fik hold i båden og blev bjerget om bord igen. Da han var kommet op i båden, opdagede han, at bådmand *Jens Bjerg*, der var slået ned af brådsøen, lå i bådens bund med hovedet under vand. Han fik ham samlet op og surret fast, ligesom bådmand *Thygesen* blev surret fast ved roret. Imens var den øvrige del af besætningen gået i gang med at søge efter den overbordskyllede bådformand ved hjælp af projektøren, men på grund af den voldsomme sø lykkedes det ikke at få øje på ham, til trods for at der blev søgt på stedet i ca. 1/2 time.

Redningsbåden sejlede så videre for at finde kutteren HARMONIEN, men da denne ikke blussede mere, var det på grund af mørket umuligt at finde den. Efter en tids søgning stod man ud igen og traf der redningsdamperen, som lå vest for barren. Den fik meddelelse om ulykken og om, at der ikke var set noget til kutteren.

På vejen ind holdt man fra redningsbåden udkig efter kutteren M. FISCHER for det tilfælde, at der skulle blive afgivet signal fra den, men der observeredes intet, og redningsbåden fortsatte ind til Esbjerg havn, der nåedes kl. 4,30.

Mandskabet forblev på havnen, da der var megen sandsynlighed for, at de snart ville blive kaldt ud igen, dog blev den tilskadekomne bådmand *Jens Bjerg* og bådmand *H. Terkelsen*, der var blevet syg under turen, sendt hjem.

Samme morgen kl. 5,00 blev opsynsmanden gennem Blaavand radio anmodet om at gå ud igen med redningsbåden, da M. FISCHER igen blussede om hjælp, og redningsdamperen VESTERHAVET, der var ude, ikke kunne få forbindelse med den.

De af redningsmandskabet, der var tjenstdygtige, og en reservemand blev derefter beordret til at gå ud med båden snarest. Kl. 5,35 stod den ud af havnen og nåede ud til den nødstedte kutter kl. 6,30. Denne var da taget på slæb af en anden fiskerkutter, hvorfor redningsbåden vendte om og stod tilbage til sin station i Esbjerg havn.

Efter denne ulykkelige hændelse, hvor det havde vist sig, at den store, tunge båds rorpind kunne tage magten fra bådføreren, ændredes styreanordningen i de store motorredningsbåde fra rorpind til ratstyring — i den allerseneste tid er denne form for styring også indført i flere motorredningsbåde af den mindre

type, idet en sådan flytning af førerens plads længere forefter i fartøjet giver større sikkerhed i manøvreringen og en bedre beskyttelse mod vejrliget.

Også på anden måde har materiellet undergået en udvikling. I 1936 blev der installeret et radiotelefonianlæg i Esbjerg-båden, og i 1946 blev materiellet udvidet med en redningspram til brug ved redningsarbejdet i Graaby, hvor det under de skiftende tidevandsforhold ofte er vanskeligt at komme i forbindelse med de strandede fartøjer. I 1951 blev motoren udskiftet med en amerikansk 80 HK GRAY motor, en type, som efterhånden skal afløse de store bådes FERRY motorer, som var blevet forældede, og hvortil reservedele ikke længere kunne fremskaffes.

I juli måned 1954 var motorredningsbåden fra Esbjerg gået nord for Blaa-vandshuk til assistance for et fiskerfartøj, der havde fået motorhavari, men på turen nordover havde redningsbåden selv motorvanskeligheder, når båden krængede over i den svære sø. Fiskekutteren var drevet tæt under land, men trods den svære brænding nær ved revlerne lykkedes det at få besætningen på 3 mand over i redningsbåden, som derpå måtte ankre, da motoren varmede. Ankeret kunne imidlertid ikke holde, og der var da ikke andet for at gøre end at lande på stranden, hvilket skete uden uheld ca. 1200 m s. for sømærket Ringebjærg båke. Redningsbåden blev senere flotbragt fra søsiden af Em. Z. Svitzers bjergningscenterprise, og var snart klar igen på sin station. Den nødstedte kutter drev selv senere i land lidt nord for Vejrs.

I de forløbne 50 år er der med denne bådstations materiel ialt reddet 147 menneskeliv.

RINDBY

På Fanø blev der i 1862 oprettet en bådstation i Rindby. Stationens første redningsbåd, nr. 27 var bygget af skibbygmester *Bonnesen*, den var af jernplader, men den viste sig at være behæftet med sådanne mangler, bl. a. var den i 1863 kæntret under en øvelse, hvorved 2 af mandskabet omkom, at den i 1865 blev ført til København for at blive bygget om. Stationen blev derfor sat ud af virksomhed og mandskabet afskediget.

I 1868 ankom der til r/st Rindby en redningsbåd, der tidligere havde været benyttet ved *Klitmøller* og *Tversted*, og fra 1887 blev denne station, hvis bådhus er fra 1862, men ombygget i 1888, udvidet til også at rumme raketmateriel.

Redningstavlen i Rindby bådhus udviser 75 reddede personer, de 70 med båd alene, 5 er reddet med båd og raketmateriel i forening.

SØNDERHO

Sydligst på Fanø ligger r/st *Sønderho*, der blev oprettet i 1887 udelukkende som bådstation, idet raketapparaterne ikke har nogen praktisk værdi her ved det flakke vadehav, hvor alene det at få vand nok under redningsbådens køl



Sønderho-båden kores tilbage til stationen efter en kvartalsøvelse.

under cbbehold i sig selv er et stort problem. Under redningsforetagender og øvelser ved stationerne her omkring med de mange landløse grunde og sandbanker, hvor der er langt ud til det dybe vand, benyttes redningsbådernes sejl i stor udstrækning, fannikerne er jo en gammel sømandsbefolkning, og fiskerne er i fåtal i redningsbådens besætning.

Med r/st Sønderhos båd er der ialt reddet 105 menneskeliv, ikke mindst under den sidste verdenskrig blev der flere gange ydet assistance til besætningerne i nedskudte eller på anden måde havarerede allierede luftfartøjer.

Under en øvelse i juli 1942 kuldsejlede Sønderho-båden, tilfældigvis afholdtes samtidig øvelse ved r/st *Rindby*, således at denne stations mandskab og materiel omgående kunne sættes i bevægelse for at komme til undsætning.

Kl. 17,30 mødte redningsbåden ca. 8 km syd for station *Rindby* opsynsmanden fra *Sønderho* redningsstation og modtog oplysninger om, hvor den kuldsejlede båd formentes at være. Redningsbåden søsattes og roedes ud over revlerne, og kl. 18,00 nåedes trods krap sø og hård strøm forbindelse med den kængrede båd, hvis mandskab — 12 mand — alle blev taget om bord; 1 mand var dog bevidstløs, hvorpå båden roede mod land og landede 1 km syd for *Rindby-vejen* kl. 19,05.

Ved udskiftning efter kassation solgtes der i 1935 en robåd fra *Sønderho* til Varde og i 1946 til Grønland.

I 1956 modtog redningsstation *Sønderho* som gave en skibsklokke af malm med inskription.

Gaven var et udtryk for taknemlighed over en redning. Optiker *Preisler* fra Stockholm var om sommeren strandet ved *Sønderho* med sin lystkutter SWELL II, hvor han var alene ombord med en medhjælper. Vejret var roligt, men med megen tæt tåge, og det varede meget længe, inden de blev opdaget fra land, således at redningsstationen kunne alarmeres og bringe de to mand i land.

I sin form og tanke er en sådan gave et smukt taknemlighedsbevis.

MANØ

Gennem årenes løb var der flere gange fremsat ønske om oprettelse af en redningsstation på øen Manø, men først i 1912 blev dette imødekommet af bevillingsmyndighederne. Stationen blev kun forsynet med roredningsbåd, og denne er endda 1,25 m kortere end den normalt brugte redningsbådstype. Båden — nr. 73 — var bygget 1891 oprindeligt til *Anholt*, senere havde den været ved *Karred*, indtil denne station blev nedlagt i 1911, hvorefter den i en kort periode blev benyttet ved *Sæby*. Redningsmandskabet består ved station *Manø* kun af en opsynsmand, en bådformand og 9 bådmænd.

Kun 3 gange har stationen været i funktion ved redningsforetagender, hvorved der ialt er reddet 13 menneskeliv. Det ene af disse foretagender var af så særpræget art, nemlig assistance til en lastbil, der var kørt fast i vadehavet, at det ikke bør forbigås her:

Den 28. september 1947 kl. 9,45 modtog opsynsmanden ved redningsstation *Manø* melding fra sognefogden om, at en lastbil sad fast på ebbevejen ca. 4 km NE. af Manø.

Da flodvandet steg hurtigt, befandt passagererne i bilen sig i stor livsfare, hvorfor redningsmandskabet straks blev alarmeret. Kl. 9,55 var alle mødt ved stationen, hvorefter redningsbåden blev transporteret ca. 1½ km NE. for stationen, hvor den blev sat i vandet, bemanded med hele mandskabet. Den blev derefter roet i NE-lig retning, og kl. 11,45 ankom den til det sted, hvor bilen var kørt fast.

Føreren og 6 passagerer, hvoraf to var børn, kom alle om bord i redningsbåden, der derefter blev roet tilbage til øen, hvor den kl. 12,45 landede i god behold med fører og passagerer fra bilen. Da de var en del forkomne, blev de med hestekøretøj befordret til den beboede del af øen.

Om årsagen til, at bilen var kørt fast, oplyses, at den var stoppet af flodvandet.

Redningsstation (bistation) Juvre på Rømø. Bådhusene her er i 1920 overtaget af Redningsvæsenet efter det private tyske redningselskab.

På grund af det lave vand med den store forskel på flod og ebbe er stationerne på Rømø forsynet med udkigstårne.



JUVRE og KIRKEBY

Efter genforeningen med Sønderjylland i 1920 overtog den danske stat de forskellige offentlige institutioner og virksomheder i det genvundne land. Redningstjenesten drives i Tyskland af et privat selskab med hjemsted i Bremen. Dette selskab havde i mange år haft to redningsstationer på Rømø, i Juvre og i Kirkeby, der var oprettet som tysk redningsstation i 1865, og for at indpasse redningstjenesten her i det danske system, blev selskabets to stationer på denne ø overtaget af det norrøjske Redningsvæsen. Selve materiellet var dog så dårligt og mangelfuldt vedligeholdt, at det ikke var værd at overtage, derimod blev begge bådhusene henholdsvis fra 1886 og 1888 betalt med 7500 guldmark hver, og to gode danske roredningsbåde overførtes til disse stationer, medens det på grund af de meget flade kyststrækninger på øen ikke blev anset for nødvendigt også at udruste dem med raketapparater.

Selv om disse to huse i dag fremtræder med det danske Redningsvæsens kendte korslagte splitflag på portene, ser man dog straks, at bygningerne er af en fra andre danske redningsstationer meget afvigende type. De er betydeligt højere og større, og begge er på taget forsynet med et udkigstårn, idet havet omkring Rømø ved ebбетid ligger tørt meget langt ud til søs, et forhold, der også vanskeliggør søsætningen og benyttelsen af bådene ved lavvande.

Til opsynsmænd ved de to nye danske redningsstationer ansattes de to bådformænd, der havde gjort tjeneste under det tyske selskab. Fra 1931 blev *Juvre* ændret til at være bistation under r/st *Kirkeby*, og en del af mandskabet overførtes til denne station, men efter bygningen af Rømø-dæmningen ligger bistationen i en afsides krog af vadehavet med lang afstand ud til det åbne hav,

hvorfor kommissionsbetænkningen af 1954 om redningsvæsenets forhold også foreslår den nedlagt.

Fra *Juvre* har redningsmateriellet to gange været i virksomhed uden dog at blive benyttet til skibbrudnes redning, medens r/st *Kirkeby* ved 4 redningsforetagender har reddet ialt 10 mennesker ved hjælp af båd.

SÆBY

Ved Redningsvæsenets oprettelse i 1852 koncentrerede man sig hovedsagelig om forebyggelsesforanstaltninger på den farlige jyske vestkyst, først senere udbyggedes redningstjenesten inden for Skagen, henholdsvis under det nørrejyske og det bornholmske Redningsvæsen.

Ved lov af 29. december 1857 bevilligedes således 200 rdl. til anskaffelse af en synkefri jolle ved Sæby, hvor der efterhånden havde vist sig stærk trang til et sådant hjælpemiddel, da strandingernes antal her omkring på grund af den tiltagende skibsfart i Læsø rende var steget kendeligt. Der blev for det bevilligede beløb bygget et fartøj, der var gjort synkefrit ved indbygning af 20 lufttætte cylindre. Da udgifterne til bådens opbevaring og vedligeholdelse ikke fandtes at kunne pålægges statskassen, og Sæby kommune heller ikke ønskede at deltage heri, overtoges dette på livstid af justitsråd, by- og herredsfoged *Gad*. Efter hans død i 1867 fastholdt Sæby kommune sit standpunkt i denne sag, hvorfor båden blev solgt til et privat konsortium, som formentlig har fortsat denne private redningstjeneste.

I året 1875 udsendte bestyrelsen for *Dansk Forening for Lystsejlad*s (den senere *K. D. Y.*), en af de ledende mænd heri var fyrskibsfører *J. P. Larssen* fra Læsø rende fyrskib, der selv var fra Sæby, en opfordring til anskaffelse af en ny redningsbåd til Sæby frivillige redningskorps, den eneste frivillige redningsstation, som da fandtes her i landet.

Resultatet af denne opfordring svarede fuldtud til forventningerne, idet der dels modtoges kr. 1500.— fra indenrigsministeriet efter bevilling på finansloven og dels fra *N. L. Hvidts legat* og andre bidragydere indkom de fornødne midler til bygning af en ny båd. Ved forespørgsler i England gennem danske konsulater kom komiteen i forbindelse med bestyrelsen for Shields redningsbåd, hvilket resulterede i, at dette selskab skænkede en til denne station bygget redningsbåd, som formedelst utilstrækkelig længde fandtes mindre velegnet til brug på Englands østkyst, men skønnedes velegnet til anvendelse i danske farvande. Båden blev vederlagsfrit bragt til Aalborg af dampskibet *UNION* og stationeret ved Stensnæs, syd for Sæby, hvor den — ligesom den nybyggede båd i Sæby — blev betjent af fiskere fra denne havneby.

Omkring århundredskiftet ses der på Redningsvæsenets budget at være afsat en post på kr. 100,00 som bidrag til redningsforanstaltninger ved Sæby og Stensnæs.

I året 1911 var tiden endelig moden til oprettelse af en fast station her under det nørrejyske Redningsvæsen udrustet med roredningsbåd alene. I 1931 blev robåden afløst af en motorredningsbåd, hvortil et nyt bådhus blev opført ved havnen, det gamle bådhus blev solgt til kommunen, og robåden gik til Grønland.

Ved redningsstation *Sæby* er forefaldet 12 redningsforetagender, hvorved 39 menneskeliv er reddet. Her skal eksempelvis fremdrages et foretagende fra 2. verdenskrigs dage, hvor det ikke var naturkræfterne alene, der skabte farer og ulykker for søfolk, skibbrudne og redningsmandskab.

Den 12. november 1944 kl. 10,00 modtog opsynsmanden ved redningsstation *Sæby* melding fra strandfogeden i Nørre klit om, at der var strandet et skib.

Stationens mandskab blev straks alarmeret, motorredningsbåden søsattes og stod havnen ud kl. 10,20 med kurs mod det nødstedte skib. Dette viste sig at være et tysk mineudlægningskib, uden navn og hjemsted med 10 mands besætning. Skibet var minesprængt og lå lige i minefeltet. Ved eksplosionen var 6 mand af besætningen dræbt, og deres lig ført bort af strømmen.

For ikke at komme ind i minefeltet, ankrede motorredningsbåden op uden for dette og etablerede forbindelse med det minesprængte skib ved anvendelse af linekastningsgeværet.

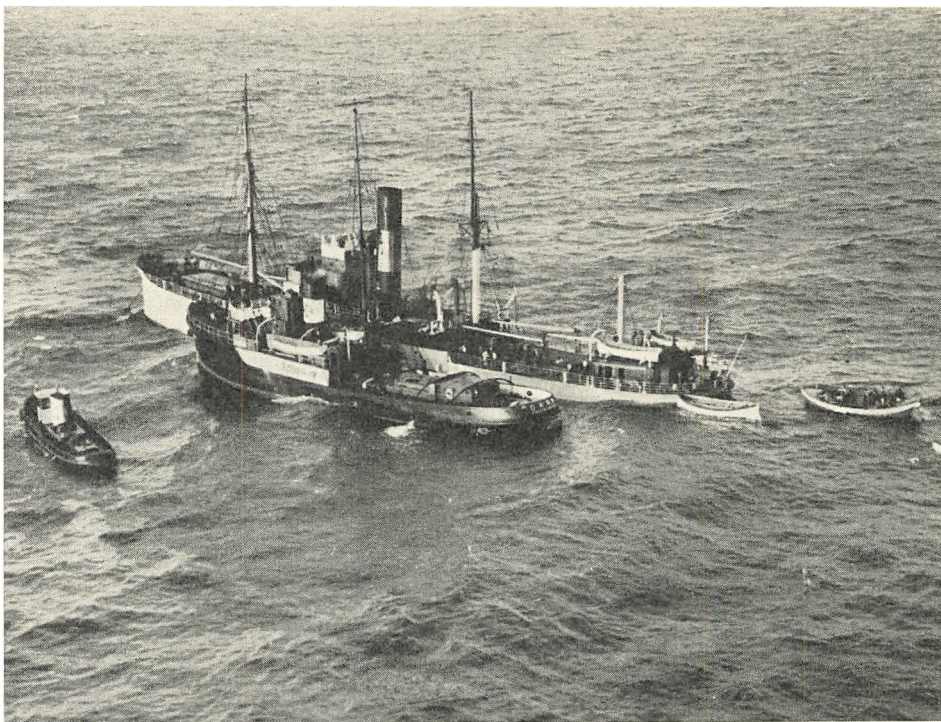
Da de 4 ombordværende imidlertid var så forkomne, at de intet kunne foretage, blev en af redningsmandskabet sat om bord i skibet. Ved at surre en ende om livet på de overlevende, lykkedes det med stort besvær at få de forulykkede om bord i motorredningsbåden, som derefter lettede og stod tilbage til *Sæby* havn.

HALS

Som flere af de yngre redningsstationer begyndte redningsvirksomheden i Hals ved Limfjordens østlige indsejling også under private former, oprindeligt med en roredningsbåd stillet til rådighed for og betjent af den lokale fiskeriforening, fra 1916 med en motorredningsbåd overført fra r/st. *Østerby*. I 1921 indgik *Hals* som en station under det nørrejyske Redningsvæsen, forsynet med en ny motorredningsbåd, hvorefter den første motorbåd (nr. 1) blev flyttet til *Rønne*. Da bådhuset i Hals, der var forlænget i 1925, var af træ og meget dårligt, opførtes der i 1952 i forbindelse med anlægget af en ny fiskerihavn i Hals et moderne redningsbådhus med elektrisk ophivningsspil.

Foruden megen virksomhed omkring flakkene ved fjordindløbet har motorredningsbåden fra Hals haft mange drøje ture langt ud i Kattegat, bl. a. ved minesprængningsulykker under og efter krigen 1940—45. Både ved passagerdamperen *KØBENHAVN*s tragiske undergang og ved eksportdamperen *FRIGGA*s minesprængning ydede redningsbåden en god indsats.

Ved denne station, der kun er udrustet med motorredningsbåd, er der ialt reddet 107 menneskeliv.



Så snart en radiostation opfanger nødsignaler, slås der alarm. I dette tilfælde, hvor eksportbåden FRIGGA var blevet minesprængt, mødte Svitzers GARM fra Frederikshavn, bugserbåden GOLIAT fra Aalborg og motorredningsbåden fra Hals.

Medens Redningsvæsenets indsats i hovedsagen koncentrerer sig om assistance ved strandinger, forlis o. l. under ugunstige vejrforhold, så viser s/s FRIGGAs eksplosionsulykke, hvorledes den moderne motorredningsbåd også kan yde hjælp i rum sø og i andre situationer end netop ulykker afstedkommet af naturkræfterne.

Den 27. november 1950 hørte opsynsmanden ved redningsstationen *Hals* gennem pressens radioavis, at eksportdamperen FRIGGA var slået læk ved en mineeksplosion 4 sm nord for Aalborg bugt fyrskib. Redningsmandskabet blev hurtigt sammenkaldt og kl. 8,30 stod motorredningsbåden havnen ud, umiddelbart før afsejlingen var modtaget en positionsmelding, der dog viste sig at være forkert, hvorved sejldistancen blev forlænget, således at redningsbåden først nåede frem til ulykkesstedet kl. 11,00.

S/S FRIGGA lå meget dybt, og ved agterstævnen lå to af skibets redningsbåde med otte mand om bord. Disse otte mand blev taget over i motorredningsbåden, som derefter fortøjede agten for skibet, idet kaptajnen udtalte ønsket om, at motorredningsbåden forblev ved havaristen, indtil der var ankommet et bjergningsfartøj. Kl. 12,00 ankom bjergningsskibet GARM samt et marinefartøj. Fra s/s GARM blev der lagt pumper over i havaristen, og denne blev lænset for noget af det indtrængende vand. Senere ankom motorrednings-

båden fra Anholt Havn, men den forlod efter en halv times forløb atter ulykkestedet. Kl. 16,00 begyndte bjergningsfartøjet at slæbe på havaristen, men efter en god times slæbning krængede havaristen pludselig over på stb. side og begyndte at synke. De femten mand, der endnu var om bord, kom derved i en farlig situation. Motorredningsbåden løb derfor straks op på siden af FRIGGA, de ombordværende lod sig glide ned ad bunden på skibet og blev af redningsmandskabet hjulpet om bord i motorredningsbåden.

Kaptajnen blev som sidste mand taget om bord i en bugserbåd, der også var kommet til stede.

Motorredningsbåden sejlede derefter over til s/s GARM med de folk, der hørte til bjergningsskibet, og fortsatte derpå til Hals, som nåedes kl. 20,00, med tolv mand i god behold.

Det stærkt havarerede skib var på rejse fra dansk havn til England med landbrugsprodukter.

FORNÆS

På Jyllands østligste pynt, Fornæs, blev der i 1870 anlagt en med raketapparater alene udrustet redningsstation, men først i 1883 blev der her opført et særligt opbevaringshus.

Tidligere havde Redningsvæsenet ude på Djurslands østside sin egen telefonstrækning, denne er dog nu nedlagt og ligesom på Rømø afløst af almindelige telefonabonnementer hos opsynsmænd og enkelte strandudkigsposter.

Efterhånden aftog virksomheden ved Fornæs, hvorfor redningsstationen fra 1. oktober 1931 blev ændret til at være en bistation under den nærliggende r/st *Grenaa Havn*, og i 1937 blev *Fornæs* endelig nedlagt og materiellet overført til *Grenaa Havn*, samtidig med at det gamle rakethus blev solgt.

Redningsstation *Fornæs* har ialt 7 gange været i virksomhed ved redningsforetagender, hvorved der tilsammen er reddet 21 personer.

Et noget særpræget foretagende fandt sted her den 23. januar 1924, da der fra Fornæs fyr meldtes, at flere fiskerbåde kom drivende i pakisen sydfra op mod Fornæs, og en af dem havde sat flag, formentlig for at tilkalde hjælp. Det blæste en laber kuling fra nord, og strømmen var nordgående.

Redningsmandskabet og transporthestene blev tilsagt, og materiellet blev kørt til kysten kl. 8,30 eftermiddag, og en time efter blev 2 fiskerfartøjer sat på grund af isen, ca. 100 m fra land; som svar på en affyret signalraket, blev der fra den ene båd prajet om at få forbindelse med land.

En enkelt raket blev affyret, og den lagde linen over båden, til hvilken stjerterblokken blev halet ud og gjort fast. Ved hjælp af ud- og indhalerlinen blev en lille jolle halet ud til det strandede fartøj, fra hvilket en af besætningen kom i land og erklærede, at de var udgået for proviant — den anden fiskerbåd ønskede ingen hjælp, den kom flot igen i løbet af natten.

Kl. 7 den næste morgen ønskede besætningen på den tilbageblevne båd at komme i land, hvorfor de to mand gik i jollen og blev halet til land.

Det strandede fartøj var fiskekutteren AGNETE af Grenaa, som var på vej hjem efter fiskeri, den blev senere bragt flot.

GRENAA HAVN

Forsynet med en roredningsbåd alene blev der i 1899 oprettet en redningsstation i Grenaa havn, hvor der hertil blev opført et bådhus. Allerede samme år trådte den nye station for første gang i virksomhed ved under meget vanskelige forhold at redde 8 mand fra aalborgskonnerten ADOLFINE, der var strandet ved Gerild teglværk, nord for Grenaa.

I 1920 blev robåden ombyttet med en motorredningsbåd, og i 1936 blev der på den nye del af Grenaa havn bygget et moderne bådhus, da det gamle hus lå inderst inde i den smalle fiskerihavn, hvor forholdene efterhånden var mindre velegnede for en hurtig udrykning; i 1937 blev bådhuset her overdraget til havneudvalget, som for få år siden har afhændet det til Fyr- og Vagervæsenet til anvendelse som vagerstation.

Raketmateriellet fra den i 1937 nedlagte bystation *Fornæs* blev flyttet til *Grenaa havn*, således at denne station nu er udrustet med motorredningsbåd og raketmateriel, og dens talmæssige resultat er 138 reddet med båd.

Under 2. verdenskrig har motorredningsbåden 2 gange været beordret til assistance for værnemagten, når tyske konvojer blev angrebet af britiske luftfartøjer, hvad redningsmandskabet ikke var særlig interesseret i. Endelig var denne motorredningsbåd i krigens allersidste periode ude på en meget lang sejlads for at bringe hjælp, turen var desværre forgæves, men dette foretagende gjorde sit til, at der ved Sjællands Odde blev oprettet en motorredningsbådsstation til dækning af denne del af Kattegat.

Rapporten fra det omtalte redningsforetagende gengives her:

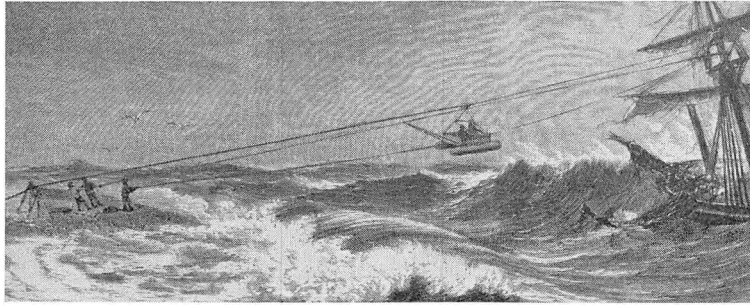
Den 2. marts 1945 ca. kl. 9,30 modtog opsynsmanden ved redningsstationen *Grenaa Havn* melding fra redningsbestyreren om, at der fra Svitzers bjergningsentreprise var meddelt, at en skonnert var strandet på nordsiden af Røsnæs øst for fyret. En mand af besætningen var skyllet i land som lig, og resten sad fastsurret i riggen.

Da afstanden fra Grenaa havn til Røsnæs er ca. 40 sm., og strandingsstedet måtte betragtes som værende langt uden for stationens egentlige område, måtte der næres stærk tvivl om, hvorvidt redningsbåden kunne nå at bringe hjælp, inden det blev for sent, men til trods herfor blev det dog besluttet at alarmere redningsmandskabet. Da alle var mødt, med undtagelse af bådformanden, der var sygemeldt, blev motorredningsbåden sat i vandet, og kl. 10,00 stod den ud af havnen med kurs syd på efter den opgivne position.

Kl. 16,00 ankom motorredningsbåden til farvandet nord for Røsnæs, hvor det viste sig, at storm og sø havde væltet masterne i skibet og skyllet resten af besætningen over bord. Da der herefter intet var at udrette for redningsbåden, fortsattes til Kalundborg, hvor der blev overnattet.

Det nødstedte skib, der efter senere modtagne oplysninger er sunket i nærheden af Vollerup rev, var 3m motorskonnert, ERNA af Marstal, hvis besætning, 8 mand, alle omkom.

Om forliset oplyses, at det skulle være sket den 1.-3. kl. 22,00, men om årsagen hertil vides intet.



Et af J. P. Matthiesens mange forsøg på forbedring af redningsmateriellet, en redningsstol med pontoner, der dog aldrig fik praktisk anvendelse herhjemme. Træsnit i Illustreret Tidende.

ØSTERBY

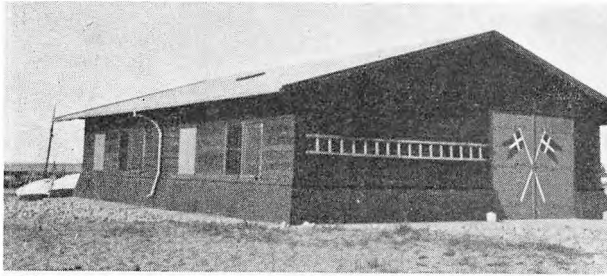
Trods det, at øen Læsø historie udviser talrige eksempler på strandinger og skibsforslis, det hævdes at stednavne som Engelskmandsbanke, Rusmandsbanke o. l. for større klitpartier på Læsø er opkaldt efter gamle strandinger, så blev der dog først i 70'erne tænkt på oprettelse af redningsstationer på denne ø. Ved Østerby blev der i 1870 anlagt en redningsstation med robåd og raketapparat, og året efter blev der opført et bådhus hertil, i 1892 gennemgik det en ombygning og udvidelse. I 1871 anbragtes der ved denne station et af brandirektør *Mathiesen* konstrueret og af skibbygmester *Jacobsen* bygget pontonfartøj. Det forblev ved stationen i to år, men da mandskabet nægtede at benytte det, blev det overført til r/st *Løkken*.

I 1914 modtog stationen motorredningsbåd nr. 1, det var den første motorredningsbåd herhjemme, der var beregnet på udsætning fra åben strand. Båden var forsynet med 12 hk motor, havde 2 skruer, der kunne løftes op langs bådens sider, således at de løftet i højde med kølens underkant var beskyttede ved passage af revlerne. Denne båd var jo kun et begynderforsøg, i 1916 blev den ført til Hals og stillet til rådighed for den derværende fiskeriforening, og i stedet herfor ankom der i 1918 en ny motorredningsbåd, som stadig findes ved stationen, idet motoren dog to gange er udskiftet med en stærkere. I 1931 blev der opført et stort bådhus af træ, der kunne rumme både motorredningsbåd, robåd og raketmateriellet — robåden blev dog solgt i 1947.

Resultaterne af *Østerbys* virksomhed læses af det samlede antal reddede på 234, heraf 206 med båd, 23 med raketapparat og 5 med begge dele i forening.

Fra denne stations arbejde skal dels omtales en flere dages udrykning under meget hårde vejrforhold, dels gengives rapporten fra en stranding i den nyere tid.

Under en frygtelig storm, der herskede fra den 6. til den 10. november 1876, skete der 19 strandinger på Læsø, og det blev nogle anstrengende døgn for redningsmandskabet, ikke mindst da forholdene udviklede sig således, at det ikke



Redningsstationen Østerbys store træbådehus. Oprindeligt bygget til at rumme såvel roredningsbåd som motorredningsbåd og raketmateriel.

straks var muligt at nå frem med redningsapparaterne til de skibbrudne, hvorved der gik altfor lang tid, før de kunne blive frelst.

Efter først at have bragt de skibbrudne fra en aalborgskonnert i land, dels med raketapparat, dels med redningsbåd, rykkede man den næste dag ud til øens NE.-pynt, hvor der var strandet en brig og et barkskib, det ene skib havde kappet masterne og hældede meget over mod læsiden, samtidig bemærkedes 10 andre strandede skibe på Læsøs SE.-side.

Det viste sig imidlertid efter et forgæves forsøg, hvorunder 4 årer knækkede, at redningsbåden i det grundede vand og den stærke strøm ikke kunne avancere, men måtte søge land igen, hvor den holdtes i beredskab til hen på eftermiddagen, men da vejrforholdene ikke ændrede sig, blev mandskab og heste sendt hjem efter 22 timers anstrengende virksomhed. Den næste morgen blev der gjort et nyt, men forgæves forsøg på at nå ud til det yderste skib, derimod fik man forbindelse med et andet og reddede herfra 3 mand, den øvrige del af besætningen var kommet i land ved egen hjælp.

Redningsbåden måtte for natten køres op i klitterne for ikke at blive fyldt med flyvesand, og næste morgen, da forholdene nærmest var forværrede, kortes båden til Syrodde, hvor der var strandet en brig, men heller ikke her kunne der udrettes noget, det lykkedes først den næste dag igen at bringe den 8 mand store besætning i land.

Der blev nu kørt tilbage til NE.-pynten, men da redningsbåden her endelig nåede ud på en kabellængdes afstand af det strandede skib, gik dets besætning fra borde i egne fartøjer. Redningsbåden holdt derfor af for vinden mod en skonnert, der stod på SE.-pynten, og herfra ilandbragtes 4 mand, medens 4 mand nåede land ved egen hjælp.

Som modsætning til denne serie af redningsforetagender under en storm gives beretningen om den moderne motorredningsbåds indsats:

Den 10. juli 1946 kl. 11,00 modtog bådformand ved redningsstationen Østerby melding om, at der ved Syrodde lå en lille lystkutter, men det var ikke konstateret, om den var strandet eller blot lå til ankers.

Bådformanden sendte straks en af manskabet ned til Syrodde for at undersøge forholdene, og da denne senere i telefonen oplyste, at kutteren lå til ankers inde i brådet og der, dersom vinden friskede yderligere, ville være fare tilstede, besluttede bådformanden at alarmere redningsmandskabet. Da de fleste befandt sig i nærheden af bådhuset, kom de hurtigt til stede, hvorefter motorredningsbåden blev sat i vandet. Klokkeren var da 12,00. Redningsbåden stod derefter ud af havnen og ned mod Syrodde. Kl. 12,55 var den nået hen til lystkutteren, som imidlertid var drevet ind på grunden. Redningsbåden gik til ankers ud for



På Ndr. Rønner, nord for Læsø, indrettedes så tidligt som i 1650 et tilflugtsrum for skibbrudne. Den gamle tanghytte der står endnu, anvendes af fyrmesteren som hønsehuse.

strandingen, hvorefter den firede sig ned mod kutteren, men da redningsbåden på grund af en udenfor strandingen værende revle ikke kunne komme helt ind til lystkutteren, sprang een af redningsmandskabet efter at have fået en line om livet udenbords og fik derefter oprettet forbindelse. Da lystkutterens besætning — 1 mand og 1 kvinde — var optaget i redningsbåden, blev den trukket af grunden og taget med ind i havnen.

Det strandede fartøj var lystkutter CAPRI af Oslo på rejse fra hjemstedet til Jylland. Som årsag til strandingen angives, at kutteren på grund af opfriskende kuling havde søgt læ ved Syrodde, men herved kom tæt til land.

VESTERØ

I 1875 blev der opført et bådhus ved Vesterø havn på Læsø, og samme år ankom der en roredningsbåd og det fornødne raketmateriel til denne redningsstation. I 1919 blev bådhuset flyttet ned i selv havnen, og *Vesterø* modtog som en af de første redningsstationer herhjemme den motorredningsbåd, som den dag i dag endnu er ved stationen, men bådens hestekraft er dog flere gange forøget gennem motorudskiftning.

Også på Læsø har redningsvæsenet sin egen telefonledning, og herfra er der en stikledning gennem kabel til *Nordre Rønner* fyr, der ligger som en udkigspost

på nogle små kampestensbanker ca. 3½ km nord for Læsø. Ndr. Rønner har fra gammel tid haft ry for at være et meget farligt sted med hensyn til strandinger. Allerede i 1650 blev der her indrettet et tilflugtssted for skibbrudne i et tangdækket hus, hvor de forliste skibes besætninger kunne søge ly — „og det er ofte af sådanne benyttet“ — *Danske Lods* af 1843 oplyser, „at der nu på Spiirholmen er opført et Dagmærke bestående af et lille muret, rundt Taarn i Form af et Skilderhus, indeni Taarnet kunne enkelte skibbrudne finde Tilflugt“. I dette tilflugtssted var der henlagt et depot indeholdende proviant til 16 mand i 8 dage bestående af brød og ferskvand. Indtil fyret blev bygget i 1871 var der her rejst en hvidmalet båke — kaldet *Sjovbåken* — til vejledning for de skibbrudne; den gamle tangdækkede hytte findes endnu bevaret på Spiirholm — som fyrmesterens hønsehus.

Omtrent midt på Læsøs nordside eksisterede der i årene 1891—1927 en bistation med roredningsbåd under r/st *Vesterø* ved navn *Hornex*. Der er dog aldrig herfra reddet noget menneskeliv, og ved bistationens nedlæggelse blev bådhuset solgt til Det Danske Spejderkorps, som dog hurtigt skilte sig af med det, i dag bruges det af en københavnsk familie som feriebeboelse.

Ved *Vesterø* fortæller redningstavlen i bådhuset om 220 reddede, 193 med båd og 27 med raketapparat. Den nedenfor gengivne rapport fortæller om et redningsforetagende inde i det stærkt grundede farvand mellem Nrd. Rønner og Læsø:

Den 22. august 1954 modtog redningsstation *Vesterø* kl. 6,00 telefonisk melding fra Nrd. Rønner fyr om, at en lystkutter var strandet på sandrevet Knuderne ¾ sm. SE. af fyret. På det tidspunkt var der ingen vind og ingen sø. Kl. 7,10 meddelte fyrmesteren, at den strandede lystkutter var drevet helt ind på 2 fod vand, og at det var umuligt for ham at få forbindelse med den.

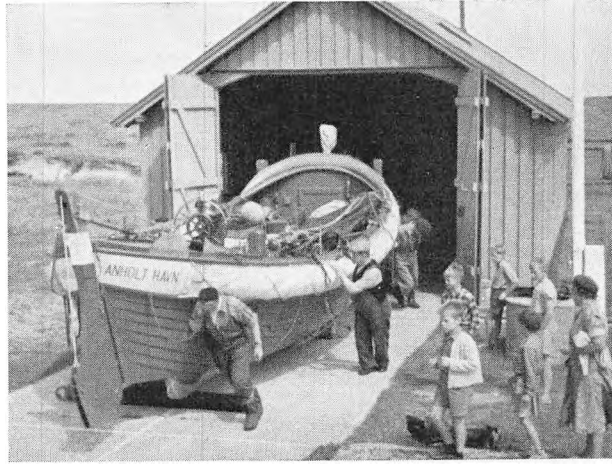
Da der på det strandede fartøj nu var hejst nødsignal, blev redningsmandskabet straks alarmeret, og da dette var mødt, blev motorredningsbåden sat i vandet, og kl. 7,50 stod den ud af havnen med kåg på slæb. Kl. 8,40 nåedes frem til strandingen, og ved hjælp af kågen blev besætningen — 1 mand — bragt om bord i motorredningsbåden, som derefter sejlede tilbage til *Vesterø* havn, som nåedes kl. 9,45 i god behold.

Det strandede fartøj var lystkutter *YAMARAZ* af Göteborg på rejse fra hjemstedet til *Vesterø* havn. Som årsag til strandingen angaves fejlagtig navigation.

ANHOLT

Redningsstationen på Anholt blev oprettet ved lov af 29. marts 1878, og der blev på øens østpynt „Totten“ tæt ved det store fyr opført et bådhus, således at stationen samme år kunne træde i virksomhed, dog kun som raketstation, idet redningsbåden først blev leveret året efter. I 1891 blev der i selve Anholt by opført et nyt bådhus, hvortil raketmateriellet fra den gamle station blev overført, idet denne under navnet ANHOLT-ØST ændredes til at være bistation med båd alene, samtidig var der ankommet en roredningsbåd til den nye redningsstation.

Motorredningsbåden Anholt Havn rulles ud. Fra de ældste tider har farvandet ved Anholt's kyster ofte været skueplads for forlis, så allerede Holberg raillerede over Anobøerne, der „levede christeligt og ernærede sig af vrage“.



I 1919 blev der ved Anholt havn opført et bådhus af træ til en motorredningsbåd, der ankom samme år. I 1926 blev båden fra Anholt by afleveret, og i 1938 blev denne station nedlagt, og huset solgt til kommunen, der benytter det som gymnastiksal. Under Anholt kirkes ombygning for nogle få år siden, blev det gamle redningsbådshus benyttet til gudstjeneste, og det var et helt pænt kirkerum med prædikestol og døbefont. Bistationen blev ligeledes nedrevet i 1938, og materielplaceringen er nu raketmateriel og en motorredningsbåd ved *Anholt havn*, som i dag er redningsstationens navn.

I 1951 er der i Pakhusbugten på Anholt's sydside opført et kombineret telefonalarmerings- og deponhus, hvor noget raketmateriel holdes i beredskab, da transportforholdene på øen er meget vanskelige.

Det bør her lige nævnes, at under en international redningskongres i 1924 i London var 6 lande repræsenteret ved redningsfartøjer på Themsens: England, Frankrig, Holland, Norge og Sverige samt som Danmarks repræsentant motorredningsbåd nr. 7, ANHOLT HAVN.

Det samlede resultat ved de 3 redningsstationer på Anholt udgør 281 redede, heraf 265 med båd, 13 med raketapparat og 3 med begge dele i forening.

Til belysning af redningsforholdene ved denne ø skal her omtales et foretagende fra den ældre tid samt et eksempel på den moderne tids opgaver.

Den 8. august 1895 kl. 5 om morgenen modtoges melding om, et skib var strandet på Anholt østerrev. Da det blæste en vestlig storm med regntykning begav mandskabet sig til bistationen, hvorfra man så skibet stående på revets nordside. Kort efter blev det så tykt, at der ikke var noget at se, hvorfor det var unødvendigt at sætte redningsbåden ud, da det ville være et helt træf, om man fandt skibet. Kl. 12 middag trak vinden om til NW, og det klarede lidt op, så skibet atter kom til syne, hvorfor båden blev bemanded og søsat kl. 12,30. Den styrede ud efter skibet, som stod en 1/2 mil fra nærmeste land, og forbindelsen blev opnået ved at ankre med redningsbåden, hvorefter den med en fra skibet tilkastet line, kunne hale sig ind til dette. Den strandede bark, SYLVIA af Drammen,

krængede meget over og var næsten overskyldet af søen, så alle 9 mand var gået i skibsbåden, men kaptajnen, som ikke var i normal sindstilstand, ville ikke forlade skibet. Efter megen overtalelse lykkedes det dog, 6 mand gik ned i redningsbåden, medens 4 mand forblev i barkens egen båd, og begge fartøjer forlod strandingen kl. 3, men på grund af storm og høj sø var det umuligt at ro båden ind mod land, hvorfor man styrede efter *Anholt knob* fyrskib, hvortil de heldigt ankom 1½ time senere. Trods den høje sø fik man forbindelse med fyrskibet, hvor såvel de skibbrudne som redningsmandskabet blev taget om bord, medens redningsbåden firedes agterud.

Først kl. 3 om eftermiddagen den påfølgende dag havde vejret bedret sig så meget, at der kunne gøres forsøg på at nå til land. Efter at have roet i en time i en frisk kuling af NW. med hård sydgående strøm mødte redningsbåden en svensk fiskekvasse, og skønt denne skulle hjem med fisk, tog den dog på opfordring redningsbåden på slæb og bugserede den i 2½ time så langt, at den med sikkerhed selv kunne nå land kl. 7 aften.

For dette anstrengende foretagende fik mandskabet tilkendt en ekstrabelønning.

Den 30. august 1944 kl. 0,45 modtog opsynsmanden ved redningstationen *Anholt Havn* melding om, at et brændende luftfartøj var styrtet i havet ca. 6 à 7 sm. SW. af Anholt havn. Der hørtes en kraftig eksplosion, hvorefter det sås brænde på nedstyrtningstedet i ca. 10 minutter.

Redningsmandskabet blev straks alarmeret for med bil at køre til stationen. Efter ankomsten til havnen blev der meldt, at der var set og hørt stærk skydning, og da der samtidig var stor overflyvning af luftfartøjer, og det på grund af mørket var umuligt at foretage eftersøgning, ansås det for nødvendigt at afvente daggry.

Kl. 5,45 observeredes vraget af et luftfartøj ca. 2 sm. nord for Anholt havn. Motorredningsbåden blev derefter straks søsat, men da der umiddelbart før bådens afgang blev observeret et flag, som mentes hidrørte fra en genstand, der ca. 2 sm. fra det nedstyrtede luftfartøj drev i østlig retning, fik bådformanden ordre til, så snart vraget var undersøgt, og der ingen mennesker var om bord, at styre øst efter.

Da der ingen mennesker fandtes ved vraget, blev kursen sat mod den drivende genstand, der viste sig at være en gummibåd med 4 mand, hvoraf de 2 var lettere såret og meget forkomne. De blev straks optaget i redningsbåden, der derpå stod ind til havnen. Der blev lagt en foreløbig forbindelse på de sårede, ligesom de fik et glas af flasken med „spiritus vini“, hvilket kvikkede dem op.

Det nedstyrtede luftfartøj var af amerikansk nationalitet, men om besætnings antal udover de 4 reddede oplyses intet.

ODDEN HAVN

Sjællands odde skyder sig i NNW.-lig retning ud i Kattegat, og selve odden eller landtangen om man vil, fortsættes videre i Sjællands rev, Schultz's grund, Hastensgrund og Briseis flak som en undersøisk geologisk højderyg over mod Djurslands kyst. Gennem årene er der i farvandene heromkring sket talrige forlis. Trods advarsler fra fyrbåken på Sjællands rev og Schultz's grund fyrskib m. m. har talrige skibe ved dette vigtige drejepunkt for skibsfarten været i for

Yderst på stengrunden Sjællands Rev, der er fortsættelsen af Sjællands Odde, er rejst et tilflugtsrum, en såkaldt „redningsbåke“, hvor skibbrudne kan, og har, søgt op. Her findes nødproviant, vand og tæpper, og på flagstangen kan sættes signal for afhentning fra land.



intim berøring med revets hårde stenbund, og mange søfolk er her kommet i havsnød.

Allerede i 1846, da tankerne om et organiseret hjælpearbejde til gavn for skibbrudne begyndte at dukke op herhjemme og efterhånden førte til udviklingen af det danske Redningsvæsen, blev der første gang bevilliget penge til opførelse af en redningsbåke på Sjællands rev. I 1863 blev den første træbåke ombygget og støbt i beton, både i 1906 og i 1932 gennemgik denne store betonklods yderst på revet en gennemgribende hovedreparation. Øverst oppe på båken er anbragt et jernhus med tæpper, nødproviant, vand og kogeapparater m. m., som en første hjælp til skibbrudne, der bjerger sig herind og efter at have sat signal afventer at blive afhentet ved en bedring i vejrforholdene. I 1871 blev det overdraget 2 pålidelige mænd at holde udkig med båken — den ene skulle også holde båd for at kunne afhente skibbrudne fra tårnet.

Gennem de 111 år, dette havombruste tilflugtssted for skibbrudne har eksisteret, er det ikke så få mennesker, der har søgt ly her, f. eks. forliste skonnerten GEORG af København på Sjællands rev den 22.-11.-1871, og besætningen måtte søge frelse i redningstårnet, hvorfra de først efter 3 dages ophold kunne bringes i land. Af den i tilflugtsrummet fremlagte journal fremgår, at også helt herud til dette øde og vanskeligt tilgængelige sted nåede den tyske besættelsesmagt under den 2den verdenskrig. Redningsbåken sorterer under og vedligeholdes af Fyr- og Vagervæsenet, medens først Indenrigsministeriet, senere Redningsvæsenet, har stået for den udkigstjeneste, der har været etableret ved Odden havn og Gniben efter eventuelle strandinger heromkring og signaler fra redningsbåken.

Fra 1921 har Redningsvæsenet haft en motor-fiskerbåd til disposition i Odden havn, for om nødvendigt at træde i funktion ved forekommende redningsforetagender.

Efter henstilling fra Sofartsrådet om udvidelse af redningsforanstaltningerne på Sjællands NW.-kyst, specielt med den under r/st *Grenaa havn* omtalte skonnert ERNA's forlis ved Sejerø som baggrund, blev der i 1951 oprettet en med motorredningsbåd forsynet redningsstation i Odden havn og hertil opført et bådhus med elektrisk ophivningsspil.

Det er dog selvsagt endnu kun et fåtal, der er reddet her ved Danmarks yngste redningsstation, men det skal dog noteres, at der før denne stations oprettelse med lejet båd var reddet ialt 14 personer; endelig har motorredningsbåden ved 2 foretagender reddet ialt 6 menneskeliv.

HUNDESTED

Blandt de mere sekundære foranstaltninger til hjælp for skibbrudne har der udover de egentlige redningsstationer gennem årene på forskellige steder forsøgsvis været udstationeret redningsmateriel betjent af den lokale fiskeriforenings medlemmer eller andre. Tid efter anden har nogle af disse foranstaltninger ved overgang til egentlig redningsstations form fået en mere permanent karakter, andre eksisterer endnu under mere løse former og endelig er andre rent midlertidige foranstaltninger igen helt ophørt.

Ved indsejlingen til Isefjord blev der i 1918 stationeret en roredningsbåd i Hundested, som betjentes af de stedlige fiskere med fiskeriforeningens formand som leder. I de to første år henstod denne redningsbåd på havnen, kun dækket af en presenning, da det var for uforholdsmæssigt dyrt at opføre et bådhus. I 1920 bekostede Redningsvæsenet opførelsen af et bådhus af træ; dette hus blev hærget af ildebrand i 1929, men ved storbranden i Hundested i juni måned 1950, hvor store dele af byen lagdes i aske, nedbrændte bådhuset med den heri stående roredningsbåd nr. 82 totalt — der blev ikke det mindste af værdi tilbage.

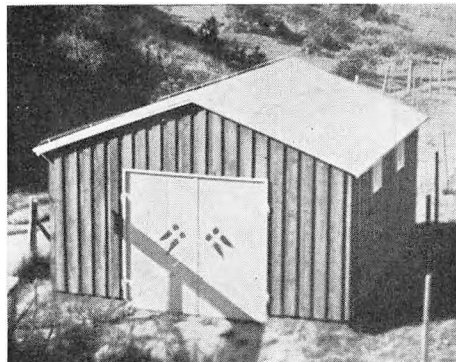
Med roredningsbåden fra Hundested var der iøvrigt ikke reddet noget menneskeliv.

Da placeringen af en ny robåd her ikke formentes at være i pagt med tidens krav, blev der som erstatning for det brændte materiel truffet aftale med Hundested lodseri om, at dettes sødygtige lodsmotorfartøjer skulle være til disposition ved eventuelle redningsforetagender ved Isefjordens munding. Som følge heraf er der til lodseriet udlånt forskelligt redningsmateriel, ligesom Redningsvæsenet giver et årligt tilskud til drift af lodseriets både. Siden denne ordnings ikrafttræden i 1951 har lodseriet ved 2 redningsforetagender reddet ialt 6 menneskeliv.

TISVILDELEJE

Ved Tisvildeleje på Sjællands nordkyst blev der i 1911 oprettet et raketdepot, og det her udstationerede raketmateriel blev betjent af den stedlige fiskeriforening. I 1936 afgav Statsskovvæsenet en grund i kanten af Tisvilde hegn, hvor

I klitterne i kanten af Tisvilde Hegn ligger r/s Tisvildelejes beskedne opbevaringskur for raketmateriel.



der blev opført et opbevaringshus af træ — materiellet havde tidligere været henlagt i lejet rum.

Da strømsætningen i Kattegats SE.-lige del tid efter anden har medført strandinger på denne del af kysten, blev raketdepotet i 1942 ændret til en Redningsstation med raketmateriel, hvortil der antoges fast mandskab, og den tidligere tilsynsførende ansattes som opsynsmand, ligesom strandvagtstjenesten blev etableret.

Der er her ialt ved 6 redningsforetagender reddet 17 mennesker; 3 af disse kom i land ved hjælp af en lejet båd, de øvrige er reddet med stationens raketmateriel.

Som et eksempel fra denne stations virke skal nævnes, at opsynsmanden den 18. februar 1953 kl. 20,15 observerede, at der var strandet et mindre fartøj 500 m W. for molen i Tisvildeleje. Vinden var W., styrke 7, med tæt tåge og høj sø.

Redningsmandskabet blev straks alarmeret, og kl. 20,20, da alle var mødt, forsøgte 3 af mandskabet med en af fiskerlejets motorjoller at gå ud til det strandede skib, men på grund af den høje sø kunne det ikke bordses. Det blev derfor besluttet at bringe raketapparaterne i anvendelse, og da materiellet var transporteret til strandingsstedet, blev en enkelt redningsraket gjort klar og kastet, med det resultat, at raketlinen lagde sig på skibet foran stormasten. Samtidig blev det observeret, at besætningen — 2 mand — satte skibets jolle i vandet og derefter forsøgte at ro i land. Imidlertid knækkede to åretolde, således at der ikke kunne roes, og jollen måtte vrikkes mod land.

I en afstand af 10 m fra kysten blev jollen bordfyldt og sank, hvorved de skibbrudne faldt i vandet. Redningsmandskabet dannede hurtigt kæde og fik de 2 mand reddet i land uden uheld.

Det strandede skib var m/gl DUEN af Aalborg, på rejse fra Horsens til København med en ladning kondenseret mælk.

STEVNS

Inde under Stevns' stejle kridtklint, hvor der gennem årene er sket utallige strandinger, kan ingen redningsbåd virke, når Østersøen bryder mod klintens fod. Den

hårde bundart er farlig for fartøjer af alle arter og størrelser, men hjælp til skibbrudne i nød kan på dette sted fra land kun bringes med raketapparat.

Det er dog en gang sket, at hele mandskabet fra et forlist skib er omkommet undtagen en lille dreng, som man fandt grædende på en stor sten ved stranden — hvordan han er kommet uskadt i land, er til stadighed en uløst gåde.

Redningsstationen *Stevns* blev oprettet i 1901 og underlagt Bornholms og Møens Redningsvæsen. Materiellet blev først opbevaret i et af Gjorslev Gods lejet skur, senere opførtes et opbevaringshus i tilknytning til det store fyranlægs bygninger, og hidtil har fyrmesteren ved Stevns fyr også varetaget posten som opsynsmand ved redningsstationen.

Der er ved denne første og i mange år eneste redningsstation på Sjælland ved 3 redningsforetagender reddet ialt 17 menneskeliv, og til belysning af denne stations virksomhed gengives her en indberetning om et redningsforetagende af nyere dato:

Den 1. marts 1949 kl. 6,15 modtog opsynsmanden ved redningsstationen *Stevns* melding om, at der var strandet et skib syd for Højrup kirke ca. 4 km syd for stationen.

Et raketstativ blev opstillet ca. 5 m fra klinten, og da en enkelt redningsraket med line var gjort klar, blev den affyret med det resultat, at linen lagde sig over antennen mellem masterne. Efter at antennen var knækket, og stjerterblokken med udhalerlinen var hevet om bord og fastgjort til den agterste mast, blev redningstrossen med redningsstolen halet ud til skibet.

Styrmanden og maskinmesteren blev derefter bragt i land i redningsstolen, hvorimod kaptajnen og 2 mand på det tidspunkt ikke ville forlade skibet. Der blev derefter sat vagt ved strandingsstedet.

Ved middagstid drejede vinden om i NE., og styrken øgedes til 9 med stærkt snefald. Da søen jævnlig slog over skibet, ønskede resten af besætningen nu at komme i land, og kl. 14,00 var de 3 øvrige mand reddet i land ved hjælp af redningsstolen. Trossen blev derefter kappet og materiellet læsset og transporteret tilbage til stationen, som nåedes kl. 16,15. Det strandede skib var m/s JULIUS MORTENSEN af Fredericia på 250 tons lastet med kul.

Som årsag til strandingen angives fejl bestik på grund af snetykning.

AALEBÆK

Efter i mange år kun at have omfattet redningsforanstaltninger på selve øen Bornholm, blev en i 1882 på Møens nordkyst oprettet raketredningsstation nedministrativt henlagt under det bornholmske Redningsvæsen, hvilket igen medførte, at dette fra 1883/84 fik navneforandring til det bornholmske og møenske Redningsvæsen — senest *Bornholms og Møens Redningsvæsen* — ledelsen havde dog fortsat sit sæde i Neksø.

Redningsstationen *Aalebæk* selv ses i en årrække officielt benævnt som *Aalebæk på Møen* — måske for at tydeliggøre forskellen mellem den og den nu nedlagte r/st *Aalbæk* syd for Skagen under *Det nørrejydske Redningsvæsen*.

Ved det bornholmske redningsvæsen brugte man helt op til 1931 at opbevare raketmateriellet i lejet rum, således som det i Redningsvæsenets første år også brugtes i Jylland, og raketmateriellet i Aalebæk blev som følge heraf også opbevaret i opsynsmandens gård. Først i 1934 blev der på en grund, afkøbt fra opsynsmanden ejendom, bygget et opbevaringshus til stationens raketmateriel.

Mandskabet fra Aalebæk går strandvagt på klintens stier ved Pomlerende og Hellehavns Nakke fyr, hvor Møns klint hæver sig stejlt op fra havstokken, 3 gange har der fundet redningsforetagender sted her, hvorved 9 menneskeliv er reddet.

Redningskommissionen af 1954 har dog også taget *Aalebæk* med i sine overvejelser og foreslår den reduceret til en bystation under r/st *Klintholm havn* ved øens sydside, hvorfra strandvagtstjenesten også skulle ledes, dog endnu er denne del af kommissionsforslaget ikke ført ud i livet.

KLINTHOLM HAVN

I tiden omkring første verdenskrig opstod tanken om at etablere en redningsstation ved Møns sydkyst, idet der efterhånden var sket så mange strandinger her, uden at man havde været i stand til at yde en virkelig effektiv hjælp med hertil egnet materiel — man havde hidtil alene været henvist til raketstationen ved Aalebæk samt tilfældige, mere eller mindre velegnede fiskerfartøjer.

Indledningsvis diskuterede man stationens beliggenhed, enten ved „Tolken“ eller ved Klintholm havn. Den sidstnævnte fandtes dog velegnet og centralt beliggende, og den 1. august 1918 var r/st *Klintholm havn* en kendsgerning. Stationen blev udrustet med en motorredningsbåd alene, hvortil der i havnen blev opført et bådhus af træ. Størstedelen af redningsbådens udrykninger er gået til det vanskelige farvand omkring „Tolken“ ved indsejlingen til Grønsund. Her er talrige småskibe strandet, og hyppigst endt som værdiløse vrage. Den omfangsrige sandbarre gemmer i sig mangt et nedskruet skibsskrog, medens skibsbesætningerne i reglen er bragt velbeholdne i land. Gang på gang er motor-



Hårdt vejr med streng frost overiser ofte bådene. Her ses motorredningsbåden *Klintholm Havn* netop hjemkommen efter en sådan vinterudrykning.

redningsbåden fra Klintholm havn ude på langvarige og drøje ture — en gang måtte den således under et eftersøgningsarbejde i Østersøen gå til en svensk havn for brændstofforsyning.

Ved de fra denne station stedfundne 13 redningsforetagender er der ialt reddet 44 menneskeliv, men mange hårde og krævende eftersøgningsture uden resultat er ikke ukendte for denne redningsstations mandskab.

Nedenfor gengives beretningen om et redningsforetagende fra den nyere tid, hvor de mønske redningsstationer samarbejdede under hjælpearbejdet i anledning af en brandkatastrofe på havet.

Den 3. februar 1951 kl. 1515 modtog opsynsmanden ved redningsstationen *Klintholm havn* fra opsynsmanden ved stationen *Aalebæk*, melding om, at der i farvandet nord for Møn, ca. 3 sm. nord for godset Nordfelt, var observeret et skib, der formentlig var i nød.

Da der muligvis kunne blive brug for motorredningsbåden, blev det aftalt, at opsynsmanden fra stationen *Aalebæk* skulle køre til stranden ved Nordfelt for at få nærmere oplysninger, og ved ankomsten dertil blev det observeret, at der fra skibet blev sat en båd i vandet, som derefter blev roet mod kysten. Ved ankomsten til land oplyste de i båden ombordværende tre mand, at der var ild i forskibet, og at der endnu var fire mand om bord.

Kl. 1900 ankom motorredningsbåden til det brændende skib, og da resten af besætningen — fire mand — var reddet om bord i motorredningsbåden, blev de indhyllet i de medbragte uldtæpper, ligesom de blev styrket ved hjælp af indholdet fra flasken med spiritus vini.

Kl. 2140 ankom motorredningsbåden til Klintholm havn, de skibbrudne blev i en ambulance befordret til toldkontoret, og derfra videre til Nordfelt, hvor de blev indkvarteret.

Det nødstedte skib var m/sk STIG af Oskarshamn, på rejse fra Wismar til hjemstedet med 228 tons kali.

Skibet, der brændte hele natten mellem den 3. og 4. februar, sank den 4. hen på formiddagen, således at kun masterne ragede op over vandet. Positionen angaves senere at være 2 sm. fra land nord for Nordfelt.

GEDSER

I farvandet omkring Gedser, hvor Statsbanerne i dag har en vigtig færgehavn for den sydgående udenlandstrafik, er der gennem århundreder forefaldet talrige strandinger og søulykker — dels omkring det stenfulde Gedser rev, for enden af hvilket der nu er stationeret et moderne fyrskib som drejepunkt for nutidens hastende og intensive skibstrafik — dels på de mange sandgrunde og flak omkring Rødsand ved indsejlingen til Nysted fjord og Guldborgsunds sydlige indløb.

Redningsforanstaltningerne begyndte beskedent med anbringelse af en redningspram til brug for redningstjenesten ved Rødsand, først så sent som i 1925 blev tankerne om en redningsstation her til virkelighed. Et bådhus af træ blev opført ved havnen til at rumme en motorredningsbåd og den førnævnte redningspram.

Ved 12 redningsforetagender er der herfra reddet ialt 29 menneskeliv, ganske særlig havde denne station under slutningen af 2den verdenskrig hyppige udrykninger for at hjælpe besætningerne fra nedstyrkede allierede bombeluftfartøjer, der var på natlige raids over Nordtyskland. Ofte medførte disse foretagender vanskeligheder med den tyske værnemagt, men det lykkedes dog hver gang at klare disse „selvbestaltede beskytteres“ overgreb.

Her bringes et par karakteristiske eksempler på redningsstation *Gedsers* virksomhed:

Den 10. oktober 1926 kl. 0700 fm. strandede galeasen MARIE af Nakskov på 80 tons ca. 2 sm NW. for Gedser. Vinden var SSW. med styrke 11. Kl. 8,30 indløb melding om strandingen til redningsstation *Gedser*, mandskabet blev alarmeret til møde ved stationen, hvor man læssede redningsprammen på en bil og kørte til strandingsstedet. Kl. 9,30 var redningsprammen sat i vandet og roet ud til det strandede fartøj, hvis besætning på 2 mand blev bragt i land med prammen, som derpå kørtes tilbage til stationen.

Årsagen til strandingen var sprængte ankerkæder.

Den 4. august 1944 kl. 15,30 modtog opsynsmanden ved redningsstationen *Gedser* melding fra kystpolitiet om, at der ca. 15 sm SSW. for Gedser var nedskudt et amerikansk luftfartøj.

Opsynsmanden lod straks stationens redningsmandskab alarmere, men under klargøringen af motorredningsbåden blev denne besat af 8—10 tyske soldater, bevæbnet med såvel maskingeværer som almindelige geværer, og flere soldater stod klar til også at gå om bord i redningsbåden.

Opsynsmanden opfordrede soldaterne til at forlade båden, hvilket de nægtede og udtalte, at det skulle de nok selv bestemme. Da opsynsmanden herpå meddelte, at han ville tale med den tyske værnemagt, truede soldaterne med at arrestere mandskabet. Den tyske havnekaptajn i Gedser var imødekommende og bad opsynsmanden gå tilbage og vise soldaterne bort fra redningsbåden på nær 2 marinesoldater. Opsynsmanden opfordrede påny soldaterne til at forlade båden, hvilket de tog ham meget ilde op, og een af dem gjorde tegn til at løfte sit gevær mod ham, men da kom den tyske havnekaptajn til stede og beordrede soldaterne ud af båden på nær 3 bevæbnede marinesoldater, som fulgte med redningsbåden, men optrinet havde bibragt redningsforetagendet en forsinkelse på 15—20 minutter. Da soldaterne havde forladt redningsbåden, gik mandskabet om bord, og kl. 16,15 stod båden havnen ud.

Kl. 17,25 ankom motorredningsbåden til ulykkesstedet, hvor en del vraggods drev omkring. Området blev afsøgt, men kun een amerikansk flyver, der var sprunget ud med faldskærm, blev fundet. De 7 andre, som også var sprunget ud, formodes at være druknet. Da den reddede flyver var ret forkommen, blev han gnedet varm i uldne tæpper og oplivet ved 2 glas spiritus vini fra forbinds-kassen, hvilket kvikkede ham op.

Motorredningsbåden stod derefter mod havnen, hvortil den ankom kl. 20,30, og her blev den reddede flyver afleveret til den tyske værnemagt.

SNOGEBÆK

Som nævnt i indledningen blev redningsarbejdet i 1851 fordelt mellem de to organisationer: *det norrøjske* og *det bornholmske Redningsvæsen*.

Redningstanken var ikke fremmed på klippeøen, hvor mangt et skib er gået sin undergang i møde ved at komme for tæt til granitøens stejle klipper i nord — eller for langt ind på det flakke vand ved Dueodde i syd.

Det først kendte redningsmateriel herhjemme var således en redningsbåd, der blev skænket til *Snogebæk*, syd for Neksø, af konsul *A. Hansen* fra Svaneke. Denne båd var ikke selvlæsende, men den var gjort synkefri gennem anbringelse af kork i fartøjet. 2 mand er dog en gang druknet fra båden, da den var bordfyldt og ikke kunne lænse sig selv.

Danmarks store skuespillerinde *Johanne Luise Heiberg*, der som bekendt beskæftigede sig meget med godgørenhed og hjælpearbejde, og som ofte bad sin nære ven, handelsmagnaten, etatsråd *Th. Suhr*, om at hjælpe forskellige institutioner og personer, kan meget vel have gjort sin indflydelse gældende også for Redningsvæsenets sag. *Suhr* skænkede i disse år dels kobberet til luftkasserne i frimurerlogens redningsbåd (nr. 2) *CARL TIL LØVEN* (Flyvholm) — dels 2 raketapparater til Bornholm, til *Snogebæk* og *Allinge*. Det ligger derfor nær at antage, at det er fru *Heiberg*, der også stod bag *Suhrs* hjælp i rednings-sagen.

Da det bornholmske Redningsvæsen derfor i 1852 trådte ud i livet, havde det straks i *Snogebæk* en „fuldstændig“ redningsstation med båd og raketapparat, idet der her siden 1850 havde været anbragt en almindelig skibsbåd, som var forsynet med luftkasser. I 1852 blev den afløst af en ny redningsbåd, som i 1862 overførtes til r/st *Rønne*, efter at blikkasserne var erstattet af kobberluftkasser, og *Snogebæk* fik i stedet for en ny båd (nr. 26), men af hensyn til, at denne redningsbåd var beregnet til i bådhuset at stå på sin transportvogn, således som det har været almindelig brugt for roredningsbådernes vedkommende, blev huset ombygget i 1863, og mandskabet forøgedes samtidig fra 7 til 10 mand, hvilket kunne tyde på, at også den afløste båd har været en art skibsbåd.

De første 4 roredningsbåde herhjemme var forsynet med luftkasser af træ som opdriftsmiddel. *Snogebæk*-båden (nr. 16) fik som den første båd luftkasser af blik. Blikket var lettere og nemmere at reparere, men da det viste sig mindre solidt, gik man senere over til kobber.



Den eneste roredningsbåd på Bornholm findes ved r/st *Snogebæk*, idet kun både er anvendelige på sydkysten, medens den klippefyldte nordkyst alene tillader anvendelse af raketapparatet.



R/s Snogebæk arbejder ikke alene med redningsbåd, også raketapparatet er hyppigt i anvendelse, som her ved trawleren ORIONs stranding i 1949.

Det samlede resultat af r/st *Snogebæks* virksomhed i over 100 år udgør 361 reddede, der fordeler sig med 323 mennesker bragt i land ved hjælp af redningsbåden og 38 med raketapparat. Den 29.-3.-1856 kæntrede Snogebækbåden (nr. 16) under hjælpearbejdet ved den tyske skonnert BLÜCHERs forlis, og 5 af redningsmandskabet omkom.

Medens kysten mod syd i Snogebæks distrikt med sand og klitter ligner Jyllands vestkyst, så præges den nordover mod Neksø af klipper og sten. Det her bragte eksempel på stationens virksomhed foregik tæt udenfor Neksø, hvor de to sidste bornholmske redningsbestyrere, toldkontrollør *Stub* og efter ham dampskibsekspeditør, kaptajn *Ødbergsen*, havde deres domicil, indtil stillingen blev ophævet i 1928.

Den 17. december 1952 kl. 5,45 modtog opsynsmanden ved redningsstationen *Snogebæk* telefonisk melding om, at et fartøj udsendte nødsignaler, tilsyneladende var det strandet udfor Neksø gasværk.

Efter på stedet at have orienteret sig om forholdene, lod opsynsmanden redningsstationen *Snogebæks* mandskab tilkalde, raketmateriellet blev læsset på en

tilkaldt bil og der kørtes — med besvær på grund af de stærkt islagte veje — til strandingsstedet, hvortil man ankom kl. 7,05. Det strandede fartøj viste sig at være en tysk fiskekutter, der stod på stengrund ca. 150 m fra land og tog en del sø over.

Raketstativet blev opstillet på jernbanelegemet og 2 stk. dobbelt raketter udsendt. Begge disse nåede ikke ud til strandingen, antagelig på grund af vindens ændrede retning, afstedkommet af den høje stenmur langs banelinien. Stativet blev derfor flyttet nedenfor muren, og en tredobbelt raket etablerede forbindelsen. Kl. 9,30 var 3 mand af besætningen bragt i land ved hjælp af redningsstolen, idet den fjerde, fartøjets fører, nægtede at forlade dette.

Redningsforetagendet var blevet noget sinket af toggangen, da redningstrossen måtte føres tværs over jernbaneskinnerne til fastgørelse i et træ.

Materiellet blev derefter kørt til redningsstationen, hvorfra mandskabet hjemsendtes kl. 11,30. Den påfølgende dag havde vejrforholdene bedret sig så meget, at det i fartøjet fastgjorte redningsmateriel kunne bringes i land ved hjælp af en båd.

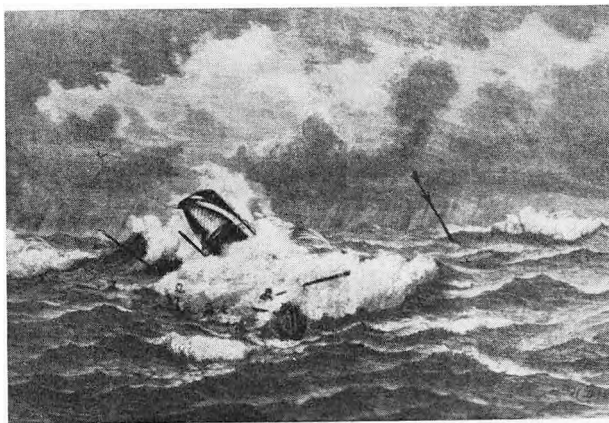
Det strandede fartøj var fiskekutter KÜHLUNGSBORN, SAS 181 af Sassnitz, med 4 mands besætning.

BODERNE

På Bornholms SW.-kyst mellem Rønne og Dueodde blev der i 1925 oprettet en redningsstation kun forsynet med roredningsbåd. Denne station, der regnskabsmæssigt var underlagt r/st *Snogebæk*, skulle som bystation betjenes af mandskabet fra de to nærmeste hovedstationer, *Rønne* og *Snogebæk*. Da bystationen imidlertid aldrig havde været i funktion i redningsøjemed, blev den nedlagt i 1932 og materiellet fordeltes til andre stationer, medens bådehuset solgtes til grundejeren.

RØNNE

Ved Redningsvæsenets organisation i 1852 blev der oprettet en med „raketkasteapparater“ forsynet station i Rønne, hvor den første bestyrer af *Bornholms Redningsvæsen*, kaptajn *M. C. Kofoed*, der var undertøjmester ved de bornholmske



Roredningsbåden fra Rønne Havn kærtrede den 11. september 1873, heldigvis uden tab af menneskeliv. Efter tegning af marinemaleren og digteren Holger Drachmann.

arsenaler, havde sin bopæl (1852—1857). Som leder af Redningsvæsenet på øen var han underlagt amtmanden på Bornholm, et tjenesteforhold, der vedvarede indtil Redningsvæsenet i 1906 blev underlagt marineministeriet.

I 1862 bestemtes det, at stationen i Rønne skulle udvides og forsynes med et synkefrit fartøj. Efter bestyrerens indstilling blev den nybyggede redningsbåd dog anbragt ved Snogebæk, hvor kystforholdene var farligst og det derfor fandtes rigtigst at stationere den mere letflydende, rummeligere og bedre indrettede båd. Den gamle Snogebæk-båd blev derfor flyttet til Rønne, men forinden blev den dog sendt til hovedeftersyn i København. Da den derpå skulle bugseres tilbage til Bornholm af s/s MERCUR, måtte dette skib på grund af dårligt vejr gå ind til Ystad og efterlade redningsbåden der; først på sin næste tur kunne rutebåden fortsætte slæbningen til Rønne.

Det menes dog, at der før den tid har været en redningsbåd i Rønne, en almindelig skibsbåd med luftkasser, men nærmere oplysninger herom savnes ganske; den vides kun at være afløst af den ovennævnte båd fra Snogebæk, og samtidig blev stationens mandskab forøget fra 4 til 7 mand.

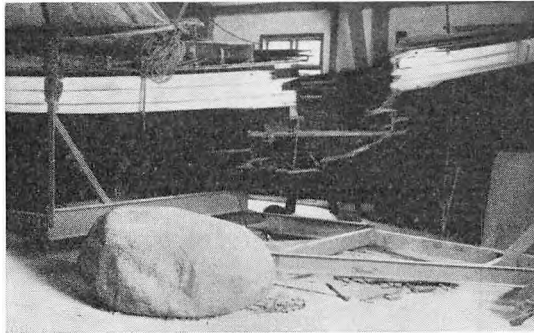
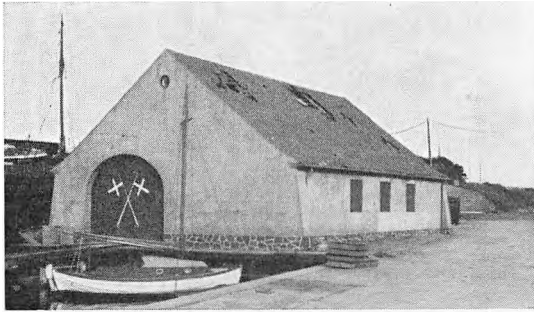
I Rønne blev redningsmateriellet opbevaret i et lejet skur, men da dette ikke var særlig velegnet, flyttedes i 1860 til en tidligere militær vagtstue på havnepladsen, og i 1863 kom et lejemål i stand med havnekommissionen om et større hus til opbevaring af såvel båd som raketmateriel. I 1928 er der her for Redningsvæsenets regning opført et muret, teglhængt hus med afløbsbedding.

I 1921 modtog stationen motorredningsbåd nr. 1, der var bygget i 1916, oprindelig til Østerby på Læsø, men fra 1918 havde denne båd været stationeret ved Hals. I 1926 blev MRB nr. 1 ødelagt ved en eksplosion efter brand og kaseret, men i 1928 modtog stationen MRB nr. 11 fra Esbjerg. Ved Rønne blev roredningsbåden dog bibeholdt indtil 1947, da den solgtes til Grønlandske Handel.

Under det russiske luftangreb på Rønne den 8. maj 1945 blev redningsstationen også stærkt beskadiget. En sten på ca. 1 tons blev slynget gennem taget, den faldt gennem loftet, hvor 2 spær blev beskadiget, og videre ned på motorredningsbåden, som blev ramt agten for bakken, hvorefter stenen slog et dybt hul i husets cementgulv. Bådens skrog led betydelig skade, der dog blev midlertidig udbedret, således at den kunne sejle til orlogsværftet for en grundig reparation. I 1956 fik båden atter et hovedeftersyn og blev ved denne lejlighed udstyret med ratstyring og forskellige andre moderniseringer.

Redningsstation Rønnes virksomhed lyder talmæssigt på 202 reddede, heraf 172 med båd, 29 med raketapparat og 1 med begge dele i forening. Blandt de her stedfundne 35 redningsforetagender, hvorved der er reddet menneskeliv, skal kun anføres et enkelt:

Den 30. januar 1898 kl. 1 om morgenen blev der meldt til redningsstation Rønne, at et skib var strandet N. for havnen. Mandskab og heste tilsagdes, og efter en lang og besværlig transport nåede man kl. 3 om morgenen frem til



Bådhuset i Ronne efter det russiske bombardement 8. maj 1945. En ca. 1 tons kampesten blev af lufttrykket slynget gennem taget og faldt så uheldigt, at den knuste den ene side af motorredningsbåden, inden den landede på betongulvet.

strandingsstedet, hvor også mandskab og materiel fra station *Hasle* havde givet møde. Affyringen af en raket klargjorde, at skibet stod så langt ude, at man kun kunne komme i forbindelse med det ved hjælp af redningsbåden, hvortor denne blev søsat og roet ud mod skibet, men efter en times anstrengt roning blev båden af den hårde sydveststorm og sø tvunget til at søge land, efter at fire årer var knækkede. Kl. 8 om morgenen sattes båden ud igen, og denne gang nåedes ud til skibet, hvorfra man optog og landsatte 8 mand, medens kaptajnen og den øvrige besætning ønskede at forblive om bord. Om eftermiddagen kl. 1,15 blev der fra skibet gjort signal efter hjælp, hvorfor båden påny blev bemanded og roet ud til skibet, hvorfra man denne gang medtog 12 mand, medens kaptajnen og 5 mand stadig forblev ombord. Redningsbåden landsattes heldigt og mandskabet blev hjemsendt med undtagelse af vagter ved båden, som skulle give melding, om yderligere hjælp skulle være påkrævet, hvad der dog ikke var tilfældet.

Det strandede skib var s/s CALIFORNIA af Swinemünde, og strandingen skyldtes storm og regntykning.

HASLE

Som den yngste, stadig eksisterende redningsstation på Bornholm, blev der i 1882 oprettet en raketstation i *Hasle*, men først i 1931 blev der her, som i Allinge og Svaneke, opført eget opbevaringshus til redningsmateriellet.

På *Enesgaard*, nord for Hasle ved *Johns kapel*, blev der i 1915 anbragt et mindre oplag af liner, stænger, lygter m. m. til brug ved strandingsstilfælde. Her på nordlandet, hvor klipperne rejser sig stejl op fra havet, står de strandede skibe ofte tæt under land, men i det uvejsomme klippeterræn er det hyppigt

meget besværligt at føre raketapparaterne frem til strandingsstedet; der anvendes derfor også på Bornholm fortrinsvis et raketapparat af en lettere type end den almindeligt benyttede.

Det må her også erindres, at de uregelmæssige, magnetiske forhold omkring Bornholm ikke mindst tidligere har været stærkt medvirkende til mange strandinger ved klippeøens kyster.

R/st. *Hasle* har medvirket ved 20 redningsforetagender, hvis samlede resultat er 133 reddede personer, her skal dog kun nævnes, at stationens opsynsmand den 21. december 1904 kl. 7,45 eftermiddag bemærkede, at et skib styrede ret mod havnen, og straks efter grundstodte det på *Hasle* havns vestre mole. Da det var stærk pålandsvind og søen var høj, blev redningsmandskabet kaldt til stationen og materiellet bragt ud på havnemolen. Der blev udkastet en raket, som lagde linen mellem masterne på skibet, hvor den blev opfanget af mandskabet. Redningsstolen blev herpå halet ud til skibet, hvis besætning, 2 mand, uden uheld blev bragt til land kl. ca. 8,30.

Det strandede skib var galeasen **FREDERIKKE** af Marstal, og årsagen til strandingen var, at havnens lanterner ikke brændte, fordi molen var overskyttet af søen, og at en dampskibslanterne blev antaget for havnelanternen.

ALLINGE

Ved Allinge havn findes også en redningsstation, udelukkende udrustet med raketmateriel, oprettet i 1852 med et af etatsråd *Suhr* skænket „raketkasteapparat“. Det nuværende opbevaringshus er, som andet steds nævnt, fra 1931, idet redningsmateriellet — som fra de øvrige raketstationer på øen undtagen *Rønne* — oprindeligt blev opbevaret i væbningens artillerimagasiner, senere i lejede lokaler.

Den bornhomske redningsbestyrer, strandingscommissair, konsul *F. Hjorth*, der var chef fra 1857 til 1873, havde sin bopæl i Allinge. Han blev afløst af toldassistent *Stub* i Rønne, som dog få år efter, i forbindelse med sin udnævnelse til toldoppebørselskontrollør, i 1877 flyttede til Neksø, hvor han i 1916 blev efterfulgt af kaptajn *Ødbergsen*, der var bestyrer af *Bornholms og Møens Redningsvæsen*, indtil dette i 1928 blev sammensluttet med *Det norske Redningsvæsen* under een ledelse i København.

Her, som ved flere andre bornholmske stationer, er de af Redningsvæsenet anlagte og vedligeholdte „redningsstier“, hvortil også amtet yder et vedligeholdelsestilskud, tæt ude ved den stejle og forrevne klippekyst, meget yndede som spadsereveje af de mange glade turister. Disse sommergæster tænker næppe over den alvorlige baggrund: strandvagtens sikkerhedsindsats, som foregår her i mørke, slud- og stormfulde vinternætter.

Ved *Allinge* redningsstation er der ialt bragt 223 mennesker i land fra strandede skibe, og som et eksempel, karakteristisk for denne station, skal her meddeles:

Den 8. marts 1948 kl. 21,45 modtog opsynsmanden ved redningsstationen *Allinge* melding om, at der var strandet en damper nord for Vang.



S/S AARØ af Haderslev, der grundstødte ved Allinge den 2. februar 1937. Billedet forklarer, hvorfor redningsarbejdet ved Bornholms stejle klippekyster adskiller sig væsentlig fra arbejdet ved den lave og flade jyske vestkyst.

Redningsmandskabet blev straks alarmeret, og da alle var mødt, blev raketmateriellet læsset og kørt til strandingsstedet, som på grund af den tætte tåge først nåedes kl. 23,00. Da der ikke var nogen umiddelbar fare for besætningen, skiftedes redningsmandskabet til at holde vagt ved strandingen for resten af natten.

Om eftermiddagen den 10. marts friskede vinden fra WNW. til vindstyrke 7-8, og kl. 17,15 besluttede opsynsmanden ved redningsstationen *Allinge* påny at alarmere redningsmandskabet. Ved hjælp af en redningsraket blev der etableret forbindelse til strandingen, og kl. 19,00 blev den første mand af skibets besætning bragt i land i redningsstolen. Resten af mandskabet blev derefter bragt i land i redningsstolen, og kl. 20,00 kom kaptajnen som den sidste af de 14 mand, der var om bord i skibet, i land i god behold.

Det strandede skib var s/s FRIDA af Norrkjöbing, 676 tons brutto, på rejse fra Malmö til Danzig i ballast. Besætningen bestod af 15 mand, og når der kun blev taget 14 mand i land i redningsstolen, skyldtes det den omstændighed, at 1. styrmand dagen før var kommet i land i en båd. Årsagen til strandingen angaves at være tåge og strømsætning.

GUDHJEM

Redningsstation *Gudhjem* stammer ligeledes fra oprettelsesåret 1852, men dens historie rummer ikke nogen epokegørende begivenheder. Også omkring klippekysten ved Gudhjem sker der strandinger. Her, hvor sten og granit udgør den hårde havbund, er faren for skibenes totalforlis meget stor. Da vandet i reglen er dybt tæt inde under klippekysten, sker strandingerne så klods til landet, at redningsarbejdet med raketapparaterne er meget effektivt. Også her slynger vagstierne sig langs kysten, og det kan i denne forbindelse nævnes, at de vagtlygter, som i en årrække er benyttet af Redningsvæsenet, blev indført i 1858, efter en bornholmsk model. I vore dage er de dog blevet afløst af mere praktiske, elektriske håndlygter.

Opbevaringshuset er fra 1919, og den tavle over stationens virksomhed, der hænger her, viser 11 redningsforetagender med tilsammen 94 reddede personer.

Fra den nyere tid gengives her rapporten om et redningsforetagende:

Den 21. februar 1950 kl. 02,35 modtog opsynsmanden ved redningsstationen *Gudhjem* melding om, at der var strandet et skib ved Saltuna ca. 4,5 km SE. for stationen. På dette tidspunkt var det stille vejr, men meget tæt tåge.

Redningsmandskabet blev straks alarmeret, hvorefter opsynsmanden og 2 betjeningsmænd begav sig til strandingsstedet for at tage forholdene i øjesyn. Ved ankomsten kl. 02,40 var der ikke nogen umiddelbar fare for besætningen, hvorfor der blev sat vagt ved strandingen. Hen på morgenstunden friskede vinden fra NNE., og da den stadig tiltog i styrke, blev det besluttet at læsse raketmateriellet, og kl. 08,00 kørtes til strandingsstedet.

Fra skibet, en russisk trawler, der kun stod ca. 50 m fra land, kastede besætningen en line med en redningskrans ud, og da den var drevet i land, var det unødvendigt at kaste en redningsraket for at opnå forbindelse med strandingen.

I mellemtiden havde politiet givet møde med en russisk tolk, og ved dennes hjælp spurgte man besætningen, om der ønskedes hjælp fra redningsvæsenet, hvilket blev bekræftet.

Stjerteblokken med ud- og indhælerline blev derefter sammen med en flaskepost, affattet på russisk, med oplysning om, hvorledes redningstrossen m. m. skulle fastgøres, påstukket den ilanddrevne line og af besætningen halet om bord og fastgjort. En af besætningen satte sig derefter i redningsstolen og blev halet i land. Da der var 22 mand om bord i skibet, ville det jo tage nogen tid, inden de alle var i land, og da forholdene var således, at deres egne redningsbåde kunne benyttes, blev 17 mand ved hjælp af redningstrossen og bådene hjulpet i land i god behold, assisteret af redningsmandskabet.

De 4 mand, der endnu var tilbage, ville imidlertid på daværende tidspunkt ikke forlade skibet, men hen på eftermiddagen forværredes situationen, idet skibet — efter at vindstyrken var vokset til 7—8 fra NNE. — huggede hårdt i klipperne. Endvidere var en redningsbåd, anbragt på ruftaget, knust af søen. Som følge heraf ønskede resten af besætningen at blive hjulpet i land i tide, og de blev bragt i land ved hjælp af redningsstolen, og således var hele besætningen, 22 mand, kl. 16,30 kommet i land i god behold.

Den 22. februar kl. 08,00 kørte redningsmandskabet til strandingsstedet for at bjerge resten af materiellet. Da den russiske besætning nu var kommet om bord



To typiske bornholmske raketstationer af nyere dato i Gudhjem og Svaneke.

igen, kastede de redningstrossen og stjertblokken los, hvorefter materiellet blev transporteret tilbage til stationen.

Det strandede skib var en russisk trawler PA 118 fra Kaliningrad. Om afgang- og bestemmelsessted oplyses intet, men som årsag til strandingen angaves den tætte tåge.

SVANEKE

Også i den lille idylliske bornholmske havneby *Svaneke* har der været redningsstation siden 1852 — udelukkende udrustet med raketmateriel.

Ved ialt 17 redningsforetagender er der siden stationens oprettelse hjulpet 107 mennesker, der var i havsnød; stille og omsorgsfuldt er redningsarbejdet med hvad dertil hører passet på den bedste måde. Ved her at bringe rapporten fra stationens første og seneste redningsforetagende ser man, at der stadig med raketmateriellet kan ydes virksom hjælp ved redningen af skibbrudne på Bornholms stejle og utilgængelige klippekyster.

Redningsstationen *Svaneke*'s første redningsforetagende fandt sted den 16. november 1866. Det var briggen ENDEAVOUR af Hartlepool, der strandede kl. 10 formiddag.

Raketapparatet blev straks ført til strandingsstedet, og der udkastedes 3 raketter, uden at det hermed lykkedes at etablere forbindelse med skibet. Da dette imidlertid senere drev så langt op på kysten, at en line kunne kastes i land, blev redningsstolen anbragt på denne, og de ombordværende 9 mand på denne måde frelst.

Den 10. marts 1956 modtog opsynsmanden ved redningsstation *Svaneke* melding om, at der var sket en stranding på det farlige skær ved *Malkværnen*, ca. 2 km N. for Neksø.

Mandskab og materiellet blev hurtigt læsset på en lastbil og kl. 20,30 kørtes til strandingsstedet, de sidste 600 meter måtte materiellet dog med megen be-

svær bæres over klipper med sne og is til stranden, og redningsarbejdet vanskeliggjordes i høj grad af mørket, det uvejsomme terræn og af den meterhøje isbarriere, som bølgeslaget i vinterens løb havde dannet ved kysten, en formelig spejlblank ismur.

Det strandede fartøj stod 50 m fra land, øjensynligt var det kommet for tæt under kysten. Udfor „Wolfsens minde“ ramte trawleren skæret ca. 50 m ude i havet og løftedes op, således at den kom til at ride med kølen på klippen. Efter at have stået sådan et stykke tid, blev fiskefartøjet af strømmen drejet rundt og slynget ned i klipperenden mellem skæret og land, hvor det kom til at stå hårdt med stævnen mod NW. Øjensynlig havde den fået en lækage, thi den fik mere og mere slagside styrbord over. De rædselslagne fiskere klyngede sig til bagbords ræling, hvor de råbte på hjælp og opsendte nødraketter.

Inde fra land var ulykken blevet opdaget af to 10-års drenge, deres fader slog alarm hos politiet, der igen rekvirerede redningsstationens assistance.

Der blev opsendt 3 raketter, den første fløj over skibet, den anden landede på styrehusets tag, men på grund af kutterens faretruende hældning, turde mandskabet ikke tage linen, da brådsøerne ustandselig vaskede over det strandede fartøj, først med 3. raket blev forbindelsen etableret, og de seks ombordværende bragtes i land ved hjælp af redningsstolen.

Liggende på maven — fodfæste var det næsten umuligt af få — hentede redningsmandskabet en for en de skibbrudne op over iskanten, hvorpå de gennemblødte og udmattede mænd blev transporteret gennem det glatte, klippefyldte terræn ud til de ventende biler — en mand var bevidstløs efter et slag i hovedet. De tre blev kørt til sygehuset, hvor den ene blev indlagt, medens de to andre sammen med deres kammerater hurtigt kom nogenlunde til hægterne ved hjælp af varme drikke og tørt tøj. Det strandede skib, der blev totalt vrage, var fiskekutteren *VENDULA* af Skärhamn, og strandingen skyldtes fejlagtig navigering.

CHRISTIANSØ

I finansåret 1910/11 blev der på Christiansø deponeret raketmateriel, der i givet fald skulle betjenes af lokale fiskere og andre, men denne midlertidige ordning varede kun til 1922, da der blev oprettet en virkelig redningsstation med fyrmesteren, der som øens ukronede konge er indehaver af en lang række meget forskellige embeder, som opsynsmand.

Materiellet blev først opbevaret i øens store pakhús, senere er der indrettet lokaler til redningsstationen i øens gamle sprøjtehus. Til transport af redningsmateriellet disponerer stationen over 2 trækvogne, der er jo hverken heste, vogne eller biler på disse små klippeøer.

Redningsstationen *Christiansø* har kun været i funktion een gang, den 31. oktober 1932, hvorved der blev reddet 5 personer.

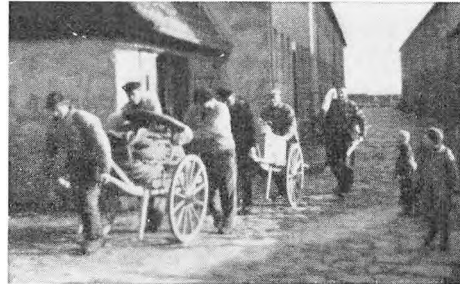
Man havde på Christiansø opdaget, at et fartøj var strandet på østsiden af den lille ø *Tat* og havde sat nødflag. Vinden var E. 7 med nordgående strøm og ret høj sø.

Redningsmandskabet blev straks alarmeret, og med den lille lodsbåd og en motorfiskerbåd gik man ud til det strandede skib, der stod på et skær, 150 m E. for *Tat*, men på grund af den høje sø var det umuligt at få forbindelse etableret.

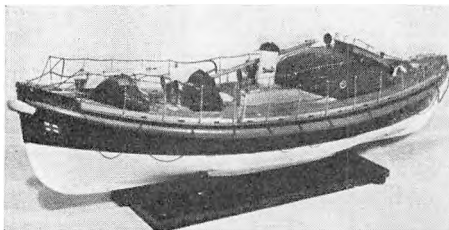


Redningsstationen på Christiansø er indrettet i det gamle sprøjtehus for enden af „gaden“ — øens eneste.

Heste findes ikke på Christiansø, og afstandene er også så små, at raketmateriellet køres ud på trækvogne.



Raketapparatet blev nu sejlet ud til *Tat*, men inden man fik affyret en raket, havde man fra skibet firet en line med en planke af, og denne var heldigt drevet ind på øen, således at man ved denne forbindelse kunne rigge redningsstolen til og bringe mandskabet, 4 mand samt kaptajnens hustru, i land. Kaptajnen selv ville ikke i land, medens de øvrige skibbrudne blev sejlet til Christiansø for her at få den fornødne pleje. Trods gentagne opfordringer fra redningsmandskabets side, der gik vagt i flere døgn, ville skipperen ikke komme i land, han forblev om bord under den hårde storm af NE., som var blæst op med en styrke af 8 til 9, og først da vejret bedrede sig, blev det muligt at bjerge det strandede skib, m/s SPEES af Zwartsluis i Holland, hvis strandning skyldtes fejl navigering og strømsætning.



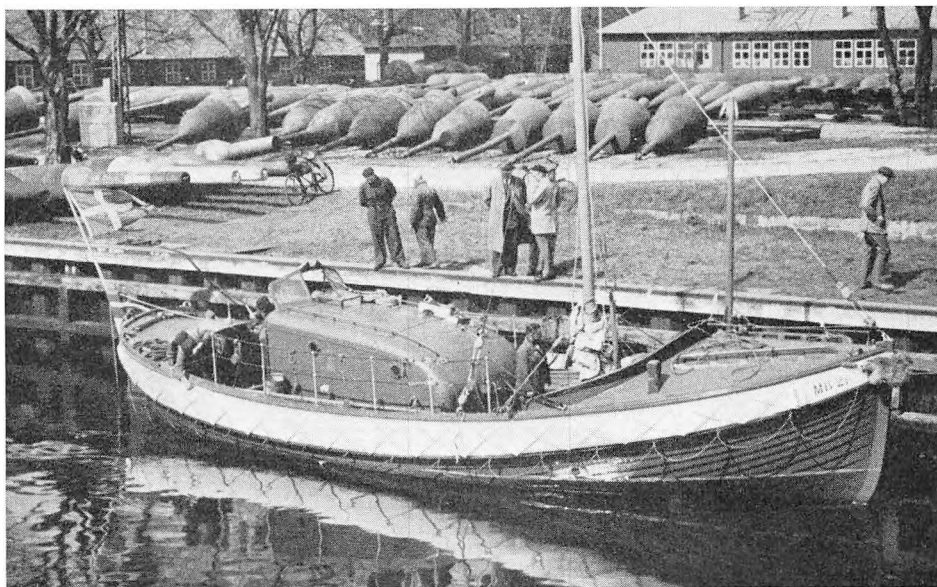
Model af det engelske redningsselskabs (The Royal National Life-Boat Institution) moderne, heldækkede motorredningsbådstype.

MED FORANSTAAENDE hastige gennemgang af de danske Redningsstationer og i forbindelse hermed en fremdragning af et for hver enkelt station særlig karakteristisk redningsforetagende er søgt at give et billede af de mange og meget forskelligartede forhold og vanskeligheder, hvorunder redningsmanskabet, ganske særlig i de ældre, mere primitive dage, har ydet deres uselviske indsats for skibbrudnes frelse.

Det har her ikke været muligt at tage alt og alle med, men ved gengivelse af rapporter og beretninger fra forskellige tidsperioder indenfor Redningsvæsenets 100-årige virke, er der søgt påvist, hvorledes udviklingen i dette sekel er skredet frem.

Som andetsteds nævnt, har der under forskellige former på enkelte steder været forsøgt med anden indsats i redningssagen og dette ofte under mere private former. Eksempelvis kan nævnes, at det kgl. Generaltoldkammer i året 1834 anskaffede hjuldampskibet PRINSESSE WILHELMINE, for at dette med station i Helsingør kunne bugser koffardskibe i Sundet og assistere havarister eller skibe, som måtte være i nød. Efter Øresundstoldens ophævelse sluttede dette skib med udskiftet maskine og skrog sin levetid som orlogsdampskibet HERTHA i 1865, da det solgtes til Em. Z. Svitzers Bjærgningsenterprise.

Det kan ligeledes nævnes, at den kgl. Havnebestyrelse i Helsingør i 1892 anskaffede et eksemplar af bøssebager H. G. Cordes' „redningsgevær“, en svær



Den moderniserede redningsbåd af i dag har overdækket motorrum og mandskabsrum og er forsynet med radio, medens sejlføringen er reduceret og årene fjernet — med disse både er moderniseringen af redningsvæsenet indledet.



I det foranstående er vist materiellets udvikling gennem årene — men bag det hele står, nu som tidligere, kystboernes personlige indsats i redningsarbejdet, ofte i en ulige og farlig kamp med naturkræfterne, men dog som regel med et synligt resultat: I 105 år: 12.605 reddede menneskeliv.

Som et eksempel blandt mange skal her nævnes *Christian Carl Frederik Jensen Gajhede*, født den 23.10. 1860, død den 21.12. 1926. Bådmand ved r/st Skagen 1.11. 1886 til 1.10. 1926. Deltaget i redningen af 299 skibbrudne. Dekoreret med dannebrogsmændenes hæderstegn, en hollandsk og en spansk redningsmedalje.

pistol på et treben med tilhørende linekasse, hvormed der udskødes et projektil, som medførte en smækker line. Dog da kommunen ikke ville afholde udgifterne til dette raketmateriels vedligeholdelse, forsvandt det ganske stille — i dag er det udstillet på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

Andre midlertidige redningsforanstaltninger har senere fået en mere permanent karakter og er gledet ind under redningsvæsenets rammer, kun et enkelt sted har et sådant frivilligt redningsarbejde den dag i dag bibeholdt sin karakter som privat organisation.

I 1906 stiftede 13 fiskere i Frederikshavn foreningen *Hjælperen*, der oprindeligt arbejdede med en gammel skibsredningsbåd, senere er denne båd blevet udskiftet med forskellige ældre robåde fra Redningsvæsenet. Gennem årene har foreningen fået tilskud fra staten, foruden en årlig ydelse bl. a. også til flytning af dens bådhus til en mere bekvem plads i havnen samt til i foreningens nuværende roredningsbåd at få isat en 20 HK motor, således at materiellet her også er bragt op til et mere tidssvarende stade.

Gennem årene er der fra *Hjælperens* side ydet en aktiv indsats i redningsarbejdet i farvandet udfor Frederikshavn og omkring grundene i Hirsholmene i forbindelse med andet bjergningsarbejde.

Senest er der i 1957 i *Frederikshaab* i Grønland dannet en forening, hvis medlemmer skal hjælpe ved eftersøgninger o. l. ved indtræffende ulykker. Foreningen, som fik navnet „Eftersøgeren“ fik straks 52 medlemmer — baggrunden for denne forenings dannelse er, at der netop ved Frederikshaab i de senere år er indtruffet flere ulykker, hvorved mennesker er omkommet.

Det kan også nævnes, at landsstyrelsen på Færøerne har undersøgt mulighederne af at udvide redningstjenesten ved øerne, der sammen med mange andre opgaver varetages af repræsentations-, sygetransport- og redningsmotorskibet THORSHAVN.

Rent skematisk giver nedenstående tidstavle på en anskuelig måde bevis for tidens udvikling indenfor det danske Redningsvæsen.

- i 1859 indførtes bådslæbet efter engelsk mønster, og justitsministeriet bestemte, at redningsstationerne kunne rekvirere de fornødne transportheste —
- i 1866 traf indenrigsministeriet foranstaltninger til, at der ved navigationseksamen fordres kendskab til redningsapparaternes brug —
- i 1878 anskaffedes kompasser til redningsbådene, og opsynsmændene blev forsynet med marinekikkerter —
- i 1885 indførtes præmier for hurtig anmeldelse af strandinger —
- i 1886 toges de første telefoner i brug ved redningstjenesten —
- i 1889 blev stationerne forsynet med forbindskasser —
- i 1892 indførtes sted- og forsøgsvis strandvagt, som
- i 1900 blev organiseret nogenlunde som i dag, det bør dog her nævnes, at man tidligere også har benyttet ridende strandvagter.

At redningsvæsenet også varetager uskadelliggørelsen af vrage o. l. på forstranden, der kan være til fare for fiskefartøjer og redningsbåde, nævnes kun i forbigående.

I 1914 indførtes den første motorredningsbåd, og fra nu af skred udviklingen hastigt fremad. Mange robåde måtte efterhånden vige pladsen for kraftige motorredningsbåde, og radio, projektører, elektriske ophivningsspil, tredobbelte jernruller m. m. er alle forbedringer af nyeste dato.

Springet er stort hertil fra 1860, da det bekendtgjordes, at staten bidrog til sikring af menneskeliv på havet ved at betale halvdelen af prisen for korkredningsbælter til fiskerne, når bælteerne blev rekvirerede gennem amtmændene fra Vridsløselille forbedringshus. En mærkbar mentalitetsændring er der også sket siden tiden omkring de gamle landskabsloves indførelse: skånske lov (1202), sjællandske lov (fra begyndelsen af 1200-tallet) og jyske lov (1241), der satte bom for strandingsrettens sørøveri: de den gang nye love bød, at hvis en skipper lider skibbrud, må hans skib og gods aldrig betragtes som vrage, så længe han selv bjerger eller får andre til det for gode ord eller penge . . .

I denne forbindelse huskes også, at Holberg om beboerne på Anholt skrev: „De levede christeligt og ernærede sig af vrage . . .“

2. verdenskrigs besættelse af Danmark gik selvsagt heller ikke uberørt hen over Redningsvæsenet, selvom dette som en humanitær institution i redningsarbejdet hjalp både ven og fjende. At telefonnettet blev beskadiget af løsevne spærreballoner, telefonpæle blev stjålet til brændsel for soldater og flygtninge og alarmeringshusene tilsvinedes er kun småting at regne mod ubehaget af en

fremmed magts huseren — ikke mindst ved vore kyststrækninger mod vest. Strandminer og pigtrådsspærringer nødvendiggjorde her en standsning af strandvagtstjenesten, der en tidlang afløstes af faste udkigsposter.

Trods alt har menneskeheden skiftet karakter, i visse retninger er en mildere og mere human tankegang vokset frem op gennem tiderne. Vel er der i vore dage en alsidig moderne og teknisk udbygget organisation til rådighed for redningsarbejdet, i hvis fremtids-drømmesyn der skimtes helikoptermaskiner eller den af USA benyttede ubemandede, fjernstyrede, luftbårne motorredningsbåd, men bag al den teknik, der er tidens løsen, ligger dog stadig den smukke humanitære tanke:

Mennesker hjælper andre, ofte under store strabadser, ja med fare for livet. I vor forvirrede tid er det godt at tænke på, at denne hjælp gives uden ethvert forbehold. Et menneske er i nød, det er nok til, at hver mand yder sit bedste.

Den 26. marts 1952 kunne *Det danske Redningsvæsen* fejre sin 100-års dag som statsinstitution. Etaten som sådan var genstand for megen hyldest og rosende omtale. Fra hver redningsstation mødte repræsentanter for mandskabet til gudstjeneste i Holmens Kirke i København, hvor Holmens provst prædikede. Derpå uddelte forsvarsministeren personligt en særlig præget jubilæumsmedalje, som tildeltes alle, der i over 25 år havde tjent i redningsvæsenet.

Som tidligere nævnt gav forsvarsministeren en festmiddag på Christiansborg Slot, hvor de tilrejsende repræsentanter for redningsmandskabet mødtes med lederne af de institutioner, som væsenet samarbejder med, herunder gæster fra Norge og Sveriges redningselskaber.

Den påfølgende dag havde *Marineforeningen* inviteret redningsmændene på bustur i København og omegn, og turen afsluttedes med en frokost arrangeret af forskellige københavnske rederier.

Udadtil markeredes dagen gennem udsendelse af et særligt jubilæumsfrimærke, hvis motiv: redningsmanden, der bærer en skibbruden i land, også er at finde på den i dagens anledning slagne medalje.



FALCKS REDNINGSKORPS

af Børge G. Johansen

DET manglede ikke på advarsler, da *Sophus Falck* i slutningen af 1905 begyndte sin offentlige agitation for oprettelsen af et redningskorps i Danmark. De fleste var sikre på, at det projekt, han agiterede så voldsomt for, og som det øjensynligt var ham meget magtpåliggende at få ført ud i livet, kun ville få en kort levetid, og man havde vanskeligt ved at forstå, at denne mand, lederen af en blomstrende virksomhed med et par hundrede beskæftigede — det drejede sig om Københavns Pavillonbyggeri — kunne få sig selv til at opgive denne glimrende forretning og indlade sig på noget så hasarderet som et redningskorps. Man havde kunnet forstå ham, hvis han ønskede at etablere og drive det redningskorps, han talte så meget om, som en hobby, for han var jo en af datidens kendte mænd, der nok kunne tillade sig at pleje en fritidsinteresse, hvor besynderlig den end måtte forekomme.

Folks mening om projektet prellede dog af på *Sophus Falck*, og han fortsatte ufortrødent sin agitation. Selv afholdt han det ene møde efter det andet, og da han var kendt og vellidt i vide kredse, fik han desuden mange opfordringer til at tale i foreninger. Han talte gerne om sine oplevelser i Amerika og Rusland, og han forstod at gøre sine skildringer fængslende. Han forsømte dog aldrig nogen lejlighed til at komme ind på en omtale af den begivenhed, der havde gjort stærkest indtryk på ham — Christiansborg slots brand den 3. oktober 1884 — og af de tanker, han siden havde gjort sig om etablering af et redningskorps i lighed med de korps, han havde set i New York og i London. Han fortalte om disse korps, der var oprettet af assurandørerne med det formål at rykke ud til brandsteder for at redde mennesker og værdier, der var truede. Han var selv under slotsbranden i 84 på egen hånd gået i gang med at redde, hvad han havde mulighed for, så han kunne af egen erfaring tale med om de umådelige værdier, der kunne gå tabt for samfundet og dets enkelte medlemmer, hvis man ikke var i stand til hurtigt at iværksætte et organiseret redningsarbejde.

Der skulle mange taler til, før han kunne begynde at mærke nogen virkning. Men da der så hævede sig røster til fordel for hans plan, kom de til gengæld



Sådan så en Falck-udrykning ud i 1910. I den første vogn — „officersvognen“ — ses Sophus Falck selv og hans ældste søn, Rudolf Falck. Bemærk iøvrigt køretøjernes „blæser“. Nogen musikalsk nydelse bød de ikke på, men de var effektive!

netop fra den kreds, han nærrede de største forhåbninger til — pressen. Det var således *Ekstrabladet*, der efter et møde i Handels- og Kontoristforeningen i midten af januar 1906 skrev om projektet: „Ideen er fortræffelig, og hr. Falck er en energisk, smart og hurtig Mand, der sidder inde med Betingelser for at kunne føre den igennem.“

Det var i alt væsentligt redningsarbejdet i forbindelse med brand, der blev slået på under agitationen, men Falck havde i New York og London set, at det var en noget ensidig beskæftigelse, som næppe ville kunne bære et korps økonomisk. Han havde derfor en forestilling om, at redningsarbejdet måtte kombineres med andre funktioner, og det faldt naturligt allerede dengang at tænke på de skader, der opstod som følge af oversvømmelser, storm o. l. At han under agitationen slet ikke kom ind på de store opgaver, som korpset siden da har påtaget sig — assistancen til havarerede vogne, ambulance- og sygekørselen, brandslukningen o. m. a. — kan ikke forbavse, hvis man forestiller sig datidens samfund. Dengang kørte man med heste. Der fandtes vel et par hundrede biler i hele landet, men ikke een automobilsprøjte eller automobilambulance. Ord som rutebil og radio kendtes heller ikke, og der var ikke mange, der troede på muligheden for flyvning. Få havde elektrisk lys, og nutidens sociale forsorg var ukendt. Landbruget anvendte ingen maskiner, ingen havde hørt om en traktor, sygekassevæsenet var svagt, og en hospitalsindlæggelse var ingen dagligdags begivenhed. Med andre ord: Den konstellation af opgaver, som i dag både teknisk og øko-



Ambulance- og sygevoan fra 1910. Bårcindføringen fra siden blev dengang anset for ideel. Den blev dog hurtigt opgivet igen og er ikke forsøgt siden.



Under en udstilling i Tivoli i 1911 var Falcks station i Ny Kongensgade midlertidigt flyttet dertil. Med undren beså publikum de usædvanlige redningskøretøjer.

nomisk løses hensigtsmæssigt af redningskorpset, forelå endnu ikke. Men uanset det stærkt begrænsede behov og den som følge deraf store økonomiske risiko forberedte Sophus Falck sit redningskorps, og efter et fornyet ophold hos redningskorpset i London var han i midten af 1906 klar til at begynde. Åbningen af den første station i Ny Kongensgade blev dog udskudt lidt. Den forbindelse, der var mellem oplevelsen under slotsbranden 22 år forinden og korpsets etablering, ønskede Sophus Falck at understrege ved at lade korpset begynde sin virksomhed på årsdagen og klokkeslettet for slotsbrandens udbrud — den 3. oktober kl. 16,30.

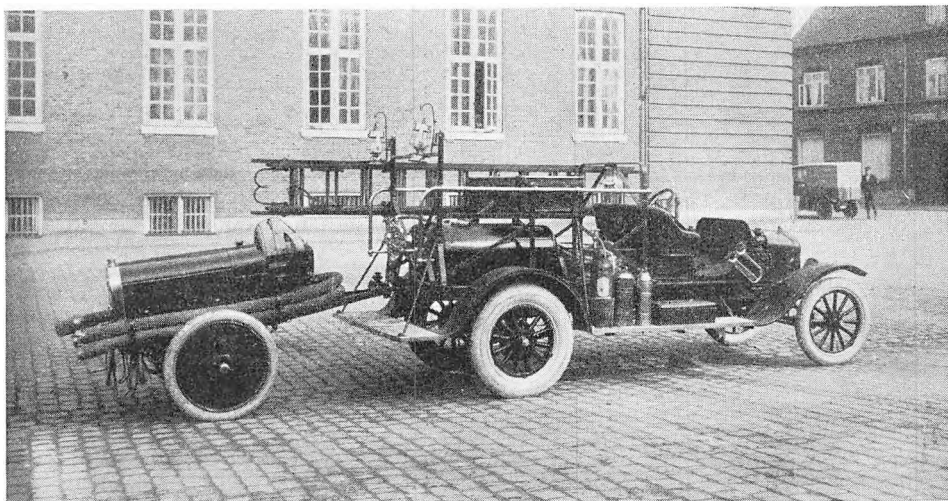
De første år var vanskelige at komme igennem. Ikke fordi korpset var ude af stand til at gøre sig gældende, men samfundets behov for et redningskorps lod sig ikke uden videre forøge, fordi man havde fået et sådant korps, og det abonnementsystem, der skulle danne den økonomiske basis for virksomheden, kunne kun opbygges langsomt og i takt med publikums tiltagende tro på korpsets evne til at hjælpe.

De første par år var det de forskellige former for redningsarbejde, der prægede Falcks virksomhed. I 1908 anskaffede korpset det første sygeautomobil i Skandinavien, og dermed indledtes en ambulance- og sygetransportvirksomhed, hvis organisation og kvalitet er blevet forbilledlig for så at sige ethvert civiliseret land. Medens arbejdet med ambulancekørsel og sygetransport hurtigt tog til,



Sophus Falck var ikke bange for at overlade vigtige opgaver til sine medarbejdere. Men han var alligevel med i alt, hvad der skete. I 1919 sendte han en af sine sønner, William Falck, til Odense som leder af den nyoprettede station, men gamle Falck kom dog jævnligt på inspektion, og fra et sådant besøg i 1920 stammer billedet af far og søn.

Med Odense-stationen som udgangspunkt udvidedes Falcks rednings- og slukningsvirksomhed på Fyn og Langeland med 13 filialstationer, hvoraf stationen i Svendborg, der oprettedes i 1924, blev den første Falck-station, der fik overdraget brandslukningsforpligtelsen i en købstad. Til leder af Svendborg-stationen udnævntes forøvrigt en anden af Sophus Falcks sønner, Harry Falck.

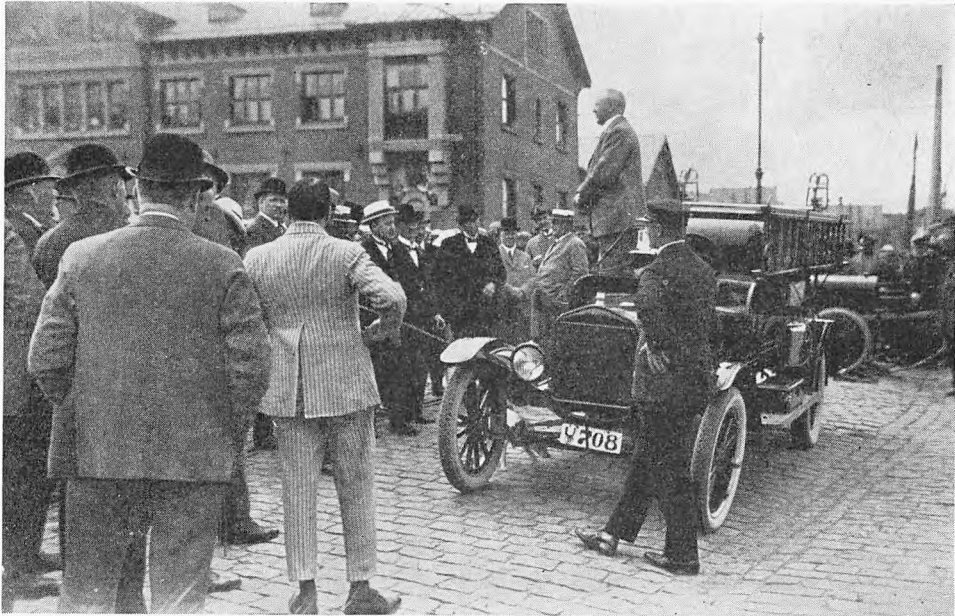


I april 1922 påtog Falck sig en ny opgave — som brandvæsen. Til brug i nogle fynske landkommuner anskaffede Falck dette slukningstog, bestående af et American-LaFrance-automobil med tanke til kemisk slukning og med en ny Delahaye-påhængssprøjte. Det danske entreprisbrandvæsens første slukningstog.

forblev behovet for assistance til køretøjer ringe. Helt op til årene efter den første verdenskrig var biler endnu ikke blevet det dominerende befordringsmiddel, så det årlige antal assistancer til biler holdt sig inden for få hundreder. Derimod kom der hurtigt god gang i korpsets entreprenøraftdeling, der foruden oprydningsarbejde efter brand påtog sig så at sige enhver opgave af usædvanlig karakter.

Den mest hensigtsmæssige kombination af arbejdsopgaver, for hvilke det stadige beredskab skulle være en betydningsfuld faktor, var et af Sophus Falcks mål. Et andet var korpsets geografiske spredning, så også andre end københavnere kunne nyde godt af det. Dette sidste krævede en genoptagelse af agitationsvirksomheden, men denne gang uden for hovedstadsområdet. Under første verdenskrig var interessen ikke overvældende, og først i 1919 etableredes den første station udenfor København — i Odense. Året efter fulgte stationen i Aalborg. Der gik igen et par år, og i 1924 oprettedes stationen i Svendborg, i 1926 stationen i Gentofte og i 1927 stationen i Aarhus. Fra nu af gik det hurtigt med udvidelserne. I løbet af det følgende tiår oprettedes et halvt hundrede stationer og siden da 2—3 stationer om året, indtil korpset med sine 100 stationer kunne siges at dække hele landet.

Den kraftige udvikling af korpset, som begyndte omkring midten af tyverne, kunne for en stor del henføres til samfundets tiltagende mekanisering, uden at denne dog var den eneste grund. Medvirkende var også, at korpset i 1922 påtog sig en helt ny opgave, som gjorde udvidelser nødvendige. Brandvæsenet på landet var dengang i en ynkelig forfatning. Kommunerne var meget lidt til-



Falcks entreprisibrandvæsen på Fyn vakte også interesse blandt landkommunerne i Jylland og på Sjælland. I 1923 inviterede Sophus Falck en række nordjydske kommunalbestyrelsesmedlemmer til Aalborg for at demonstrere et slukningstog og fortælle om det private brandvæsens opståen og muligheder.

bøjelige til at ofre større summer på dette alter, og resultatet var som regel, at en brand på landet fik lov til at brænde, uden at der udfoldedes større anstrengelser for at få den slukket. Ændringen af denne tilstand skyldtes i første række Landbygningernes Brandforsikring ved dens branddirektør i Odense, som i februar 1921 havde haft en diskussion med det kommunale brandvæsen om en udrykning til en gårdbrand i Fremmelev. Branddirektøren, hvis navn var W. N. Guldbrandsen, fandt det uheldigt, at man ved landbrande var så afhængig af købstadens brandvæsen, herunder ikke mindst de økonomiske krav, der blev stillet, og han henvendte sig derfor til direktør W. Falck — en af Sophus Falcks sønner — der et par år forinden var kommet til Odense og ledede korpsets station dér. Da der var tale om en opgave med meget vide perspektiver, blev Sophus Falck tilkaldt fra København, og resultatet af samtalerne blev, at Sophus Falck rejste til Frankrig og købte et par påhængsmotorsprøjter, mærket Delahaye, som netop var kommet på markedet. En af disse sprøjter blev indsat på korpsets station i Odense, trukket af et American-La France automobil, der indrettedes med to tanke til kemisk slukning. Dermed havde stationen fået et slukningstog, som var yderst anvendeligt til landbrande. Det var dog ingen økonomisk tilfredsstillende løsning for korpset, som blot skulle have slukningstog stående til lejlighedsvis assistance. Der måtte oprettes kontrakter med kommunerne, så disse mod et fast årligt vederlag fik ret til assistance, når det

brændte. Trods en i begyndelsen umiskendelig uvilje hos kommunerne mod at ofre penge på et sådant slukningsberedskab, lykkedes det direktør W. Falck ved hjælp af en energisk propaganda at omvende et tilstrækkeligt antal af de fynske landkommuner, således at korpset til en vis grad gennem faste ydelser fik dækket omkostningen ved at have slukningstoget stående klar.

Den 18. maj 1922 rykkede Falck første gang ud som brandvæsen. Det rygtedes hurtigt blandt kommunerne, at dette var en glimrende og i virkeligheden såre billig måde at ordne sit brandvæsen på. Ønsket om at få Falck til at påtage sig slukningsforpligtelserne bredte sig til alle de fynske landkommuner, og så slog slukningstoget i Odense naturligvis ikke til. I hast oprettedes en række brandvagter, der forsynedes med påhængsmotorsprøjter. De passedes af lokale, men egnede folk. Falck var klar over, at disse brandvagter, hvor praktiske de end var, kun kunne være en overgangsordning, og at etablering af egentlige stationer med fast, professionelt mandskab hurtigst muligt måtte følge. I 1923 vedtog Svendborg kommune at entrere med Falck om brandslukningen, og den 15. april 1924 åbnede korpset en station i Svendborg med Harry Falck — en anden af Sophus Falcks sønner — som leder.

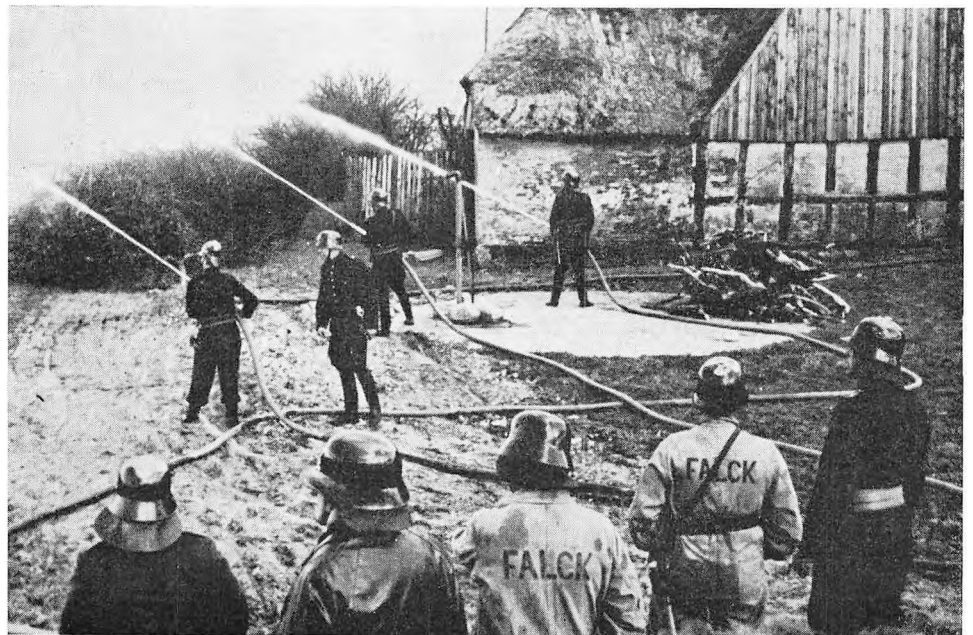
Den nye opgave som brandvæsen fremskyndede korpsets udvidelsesplaner. Både i Aalborg, hvor stationen oprettedes i 1920, og på alle de stationer, der fulgte: Gentofte, Aarhus, Vejle, Kolding, Næstved, Thisted, Ringsted, Hillerød, Maribo o. s. v., indgik brandslukning på landet som et vigtigt led i arbejdet og beredskabet, selv om korpset naturligt måtte se med en vis bekymring på netop denne nye funktions udvikling. Her var jo tale om et arbejdsområde, om hvilket mange ville mene, at det så udpræget var kommunalt, og til den investering, som brandslukningsopgaven direkte og indirekte nødvendiggjorde, knyttedes unægtelig en ikke ubetydelig risiko. Falck besluttede at løbe denne risiko, og det viste sig at være en klog beslutning. I 1926 vedtoges nemlig en ny lov om brandvæsenet på landet. Den pålagde enhver kommune at organisere et brandvæsen, men hjemlede dog kommunen ret til at entrere med et købstadsbrandvæsen eller et *privat* brandvæsen, hvilket sidste var identisk med Falck, der havde vist, at man uden at gå kommunestyret for nær og uden at pålægge kommunerne store anlægs- og driftsudgifter kunne få forbedret landkommunernes brandvæsen ganske betydeligt.

Efter 1926-loven, der af Falck naturligt blev betragtet som en spore til fortsat arbejde med brandslukningsopgaven og iøvrigt fjernede den bekymring, arbejdet i begyndelsen havde givet anledning til, kom der fart i udviklingen. Der var nu tale om en klar målsætning, og selv om kommunernes betaling for korpsets overtagelse af slukningspligten i sig selv ikke fristede til store engagementer, så kom den dog til at betyde et velkomment bidrag til det økonomiske grundlag for beredskabet på de filialstationer, der allerede var og i den følgende tid blev etableret.



I 1942 suppleredes Falcks brandmandskab med kommunalt hjælpemandskab — 6 mand i hver kommune, som Falck regelmæssigt skulle instruere i brugen af brandmateriellet. Billedet til venstre er fra en øvelse med hjælpebrandmænd i en fynsk landkommune.

Fra 1946 forbedredes beredskabet ved ansættelse af 6 reservebrandmænd på hver Falck-station. Disse reservebrandmænd tager del i de brandøvelser, der hvert år skal afholdes i kommunerne.



Nedenfor trænes i brugen af højtryktåge — en slukningsmetode, der i Danmark først indførtes på Falck-stationen i Rødovre.



I 1911 var denne ambulance, trods manglende driftssikkerhed og en alt andet end behagelig affjedring, det bedste, der fandtes på patientbefordringens område.



Fra 1911-vognen til vognen nedenfor er der et spring på 35 år. Det er ikke blot udseendet, der er undergået en forandring; også vognens indre, dens køreegenskaber og affjedring var præget af den tekniske udvikling.



Vognen på billedet nederst er en 1954-model — en af Falcks 240 ambulance- og syge-
vogne. Med disse vogne udfører Falck hvert år omkring 200.000 transporter.

Patienttransporter over længere afstande udføres dog i stigende antal med korpsets luftfartøjer.





Øverst t. v.: Brand på Helsingør skibsværft i 1944.

Øverst t. h.: Brand på Fano-færgen i 1943. Falckfolkene kunne kun opholde sig på færgen med røgmasker og kredsløbsapparater (røgdykkerapparater).



I 1946 opstod der brand på Lillebæltsbroen. Under udbedringen af den ret store skade på skinnelegeme og sveller, sørgede Falck for katastrofelysning.



Falck er brandvæsen i flertallet af Danmarks kommuner. Fra en brand i en stor produkt-handel i Gladsaxe stammer dette billede (1955). Falckfolkene efterslukker et lager af automobilgummi.

Således som det her er skildret, opstod *Falcks brandvæsen*, oftere kaldet entreprisbrandvæsenet eller det private brandvæsen i Danmark. Den betydning, det har haft for samfundet under opbygningen af landets brandvæsen, er ofte nok blevet fremhævet, og dets virkeområde, der omfatter flertallet af Danmarks landkommuner og omkring en tredjedel af landets købstæder, taler sit tydelige sprog om kommunernes vurdering af Falck som brandvæsen. For det øvrige områdes vedkommende gælder stort set, at det dækkes af kommunale brandvæsener, som regel købstadsbrandvæsener, hvoraf nogle på samme måde som Falck har påtaget sig slukningspligten i omliggende kommuner.

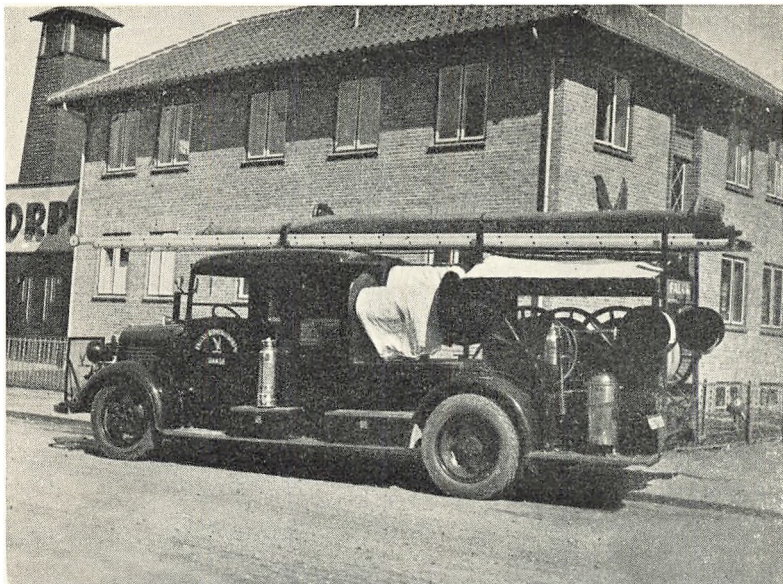
Da brandslukningsopgaverne var kommet til, d. v. s. i slutningen af tyverne og begyndelsen af trediverne, kunne Falck trække en nogenlunde klar linie om det komplekse af arbejdsopgaver, man fremover skulle beskæftige sig med for at skabe den planlagte, landsomspændende virksomhed, som også økonomisk kunne hvile i sig selv. Hovedopgaverne skulle være:

- 1) Brandslukning i købstæder og landkommuner.
- 2) Redningsarbejde ved brand, vandskade, oversvømmelser, stormskader, elevatorulykker, dyreredningsarbejde og eftersøgninger.
- 3) Ambulance- og sygetransport for det offentlige og for private.
- 4) Assistance til havarerede køretøjer.
- 5) Entreprenørarbejde.
- 6) Assistance af ganske særlig karakter og lokalt prægede opgaver.
- 7) Levering og vedligeholdelse af forskellige typer forbindskasser.

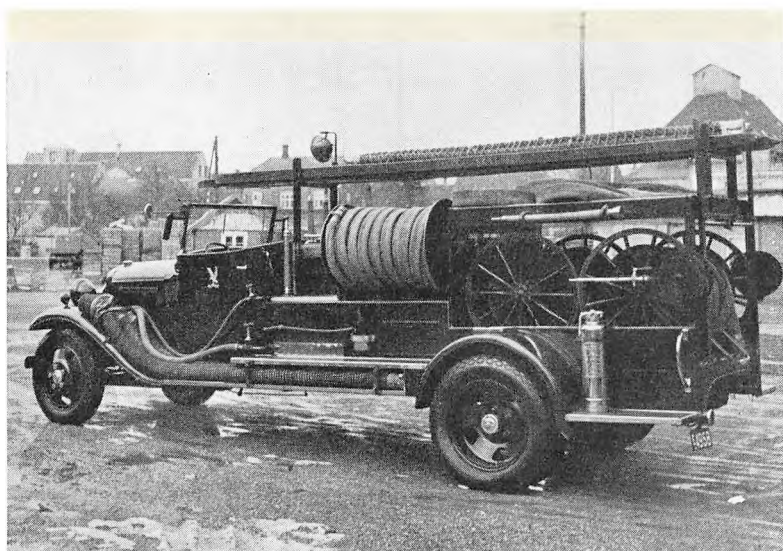
Det økonomiske grundlag skulle fortsat være abonnementssystemet, kombineret med faste aftaler med det offentlige om de ydelser, for hvilke faste abonnementsafgifter ikke lod sig beregne, men dog gav mulighed for lokal tilpasning af beredskabet.

Målet var nu en fuldstændig dækning af landet med veludrustede stationer, betjent af rutineret og fast ansat personale. I tiden op til den anden verdenskrig nåede man en stor del af vejen. Ved krigens udbrud i 1939 var ialt oprettet 70 stationer, hvis kapacitet forøgedes af et halvt hundrede brandvagter og autohjælpsteder. Men selv ikke krigen og vanskeligheden ved at skaffe materiel standsede udviklingen. Oprettelsen af nye stationer fortsattes støt. I 1945 var antallet af stationer steget til 83, og i 1956 — 50-året for korpsets oprettelse — nåedes den dækning af landet med 100 stationer, som i årevis havde været anset for passende.

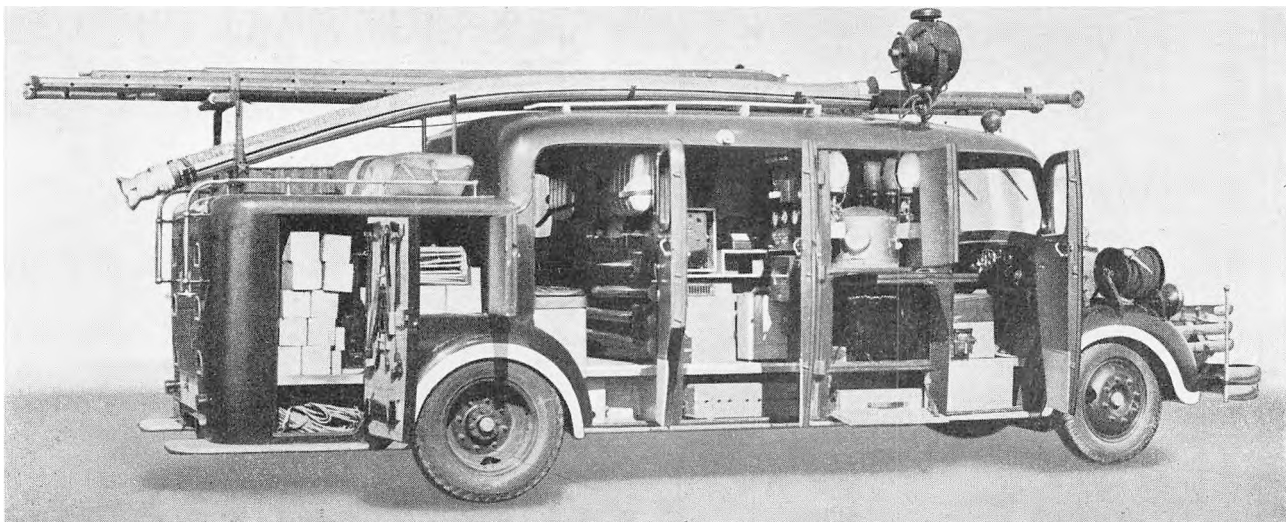
Den, der har fulgt korpsets udvikling og betragtet det målbevidste arbejde, der er udført for at dække landet med et net af stationer, hvis opgave det er altid og på ethvert tidspunkt af døgnet at assistere samfundet og dets enkelte medlemmer på de områder, der er skitseret, kan have vanskeligt ved at forstå, hvorledes dette har været muligt uden støtte fra det offentlige. Det er jo ikke gjort med at afkrydse 100 steder på et landkort og påstå tilstedeværelsen af stationer disse steder, hvis det materielle og personalemæssige beredskab ikke



Lige siden Falck anskaffede sit første slukningstog til brug for landkommunerne, har man bestræbt sig for at forbedre materiellet. Denne sprøjtetype fra slutningen af tyverne havde således fået indbygget vandtank og var blevet forsynet med frontpumpe, så den kunne arbejde uafhængigt af påhængsprøjten.



I slutningen af trediverne var automobilsprøjterne blevet normaliserede, d. v. s. at der af justitsministeriet fastsattes bestemte krav om pumpens kapacitet, mængden af brandslanger m. v. Denne type var en såkaldt Normaltype II, der omkring 1940 indsattes på de fleste af Falcks brandstationer.

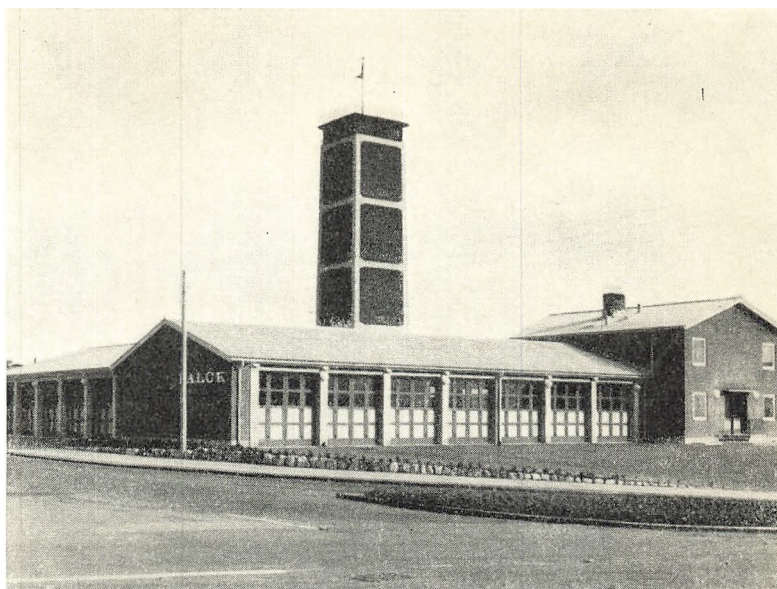


Nederst ses den vogntype, der populært kaldtes „den rullende redningsstation“, og som i årene 1941—44 indsattes på Falcks store stationer — netop i en tid, da der var hårdt brug for dem. Til disse køretøjers udstyr hørte bl. a. højttaleranlæg, belysningsanlæg og alt katastrofemateriel.

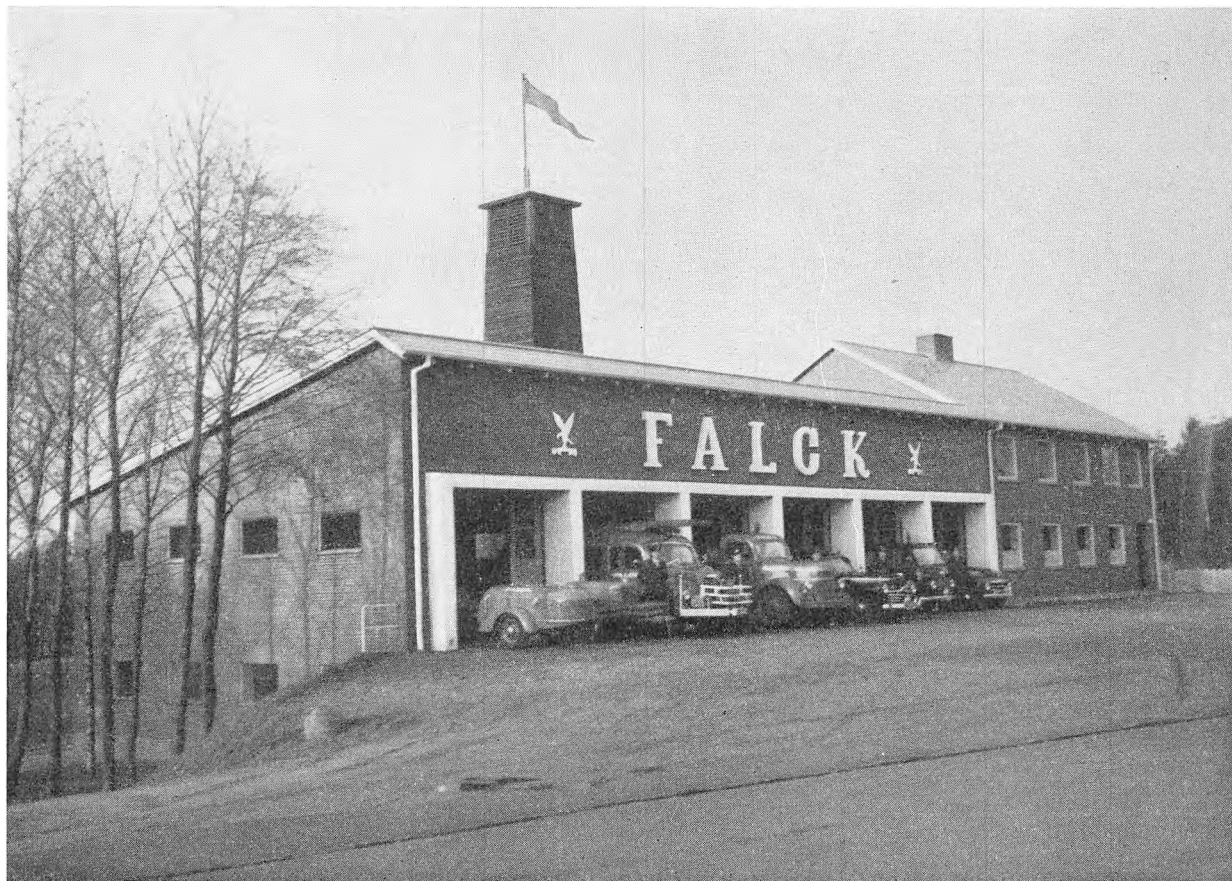
Det er ikke blot Falcks sluknings- og redningskøretøjer, der i tidens løb har ændret udseende. Også korpsets stationer rundt omkring i landet har til stadighed måttet udbygges og moderniseres i overensstemmelse med tidens krav.

De fleste steder har der simpelthen måttet opføres helt nye stationsbygninger med store, lyse garagehaller og velindrettede opholds- og soverum for mandskabet.

Billedet til højre viser en af Falcks 100 stationer, stationen i Thisted, der blev taget i brug i 1954 og erstattede ældre og utidssvarende stationslokaler.



Behovet for brandslukning, ambulance- og sygekørsel, assistance til køretøjer o. s. v. begrænser sig dog ikke til de større byer og deres opland, og derfor har Falck i vid udstrækning anlagt stationer også i mindre byer. Billedet nedenfor viser Falck-stationen i Give i Jylland, men tilsvarende moderne stationer findes i en række andre mindre byer, f. eks.: Snertinge, Brørup, Brande, Otterup, Brædstrup, Hurup m. fl.





Ny automobilsprøjte af normaltypen II med frontpumpe, skumanlæg ca. 1000 m slange og 2.500 liter vandtank.

Med vandtankens indhold kan en sådan sprøjte påbegynde slukningsarbejdet straks efter ankomsten, og i mellemtiden kan slanger til nærmeste vandforsyningssted udlægges.

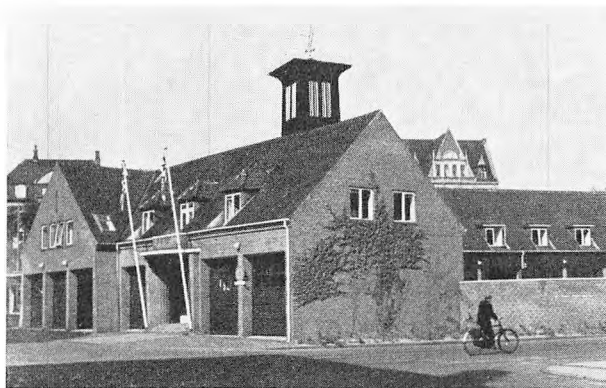
er til stede. Hver eneste Falck-station repræsenterer et beredskab i form af veluddannet og rutineret mandskab og moderne og effektivt materiel, der døgnet rundt kan kaldes til assistance i vidt forskellige situationer. Fra station til station tilpasses beredskabets størrelse efter det behov, man erfaringsmæssigt ved er tilstede inden for det område, stationen skal dække. Deraf følger, at nogle stationer må have et større beredskab end andre. Men fælles for stationerne er og har altid været, at de råder over materiel og mandskab til at honorere de krav, der i distriktet og inden for de arbejdsområder, der er korpsets, normalt kan blive tale om. Det standardiserede materiel gør et snævert samarbejde mellem alle stationer muligt, således at Falck i tilfælde af meget store ulykker og under storbrande er i stand til at sætte ind med flere stationers styrke.

Om korpsets samlede styrke får man et begreb ved at betragte antallet og fordelingen af de materieleheder, som de 100 stationer råder over (1956):

	Stor- københavn	Sjælland, Møn, Loll.-Falster og Bornholm	Fyn og Langeland	Jylland	Ialt
Ambulance- og sygevogne	29	47	32	132	240
Kran- og arbejdsvogne	20	51	22	110	203
Automobilsprøjter	10	27	23	73	133
Påhængssprøjter	9	35	37	103	184
Motordreje- og redningsstiger	6	6	3	16	31
Personvogne	15	4	4	22	45
Andre mobile enheder	14	21	25	52	112
Motorpumper	15	30	19	69	133
Ialt....	118	221	165	577	1081

Udover dette omfatter det materielle beredskab luftfartøjer og motorbåde, der ikke er knyttet til nogen enkelt station, men som sættes ind efter behov over hele landet eller i områder, der dækkes af mere end en station. Det gælder således for

Falck-stationen i Aarhus, der er opført i 1942, er en af korpsets største. Her foregår bl. a. specialuddannelsen af korpsets frømand.



korpsets bestand af luftfartøjer, at de vel er stationeret i Kastrup, men deres virkeområde er ikke blot hele landet, men også store dele af det øvrige Europa.

Korpsets ydelser i 10-årsperioder fra 1906 til 1955 samt i 1956.

År	Antal ydelser	kørte km	Ydelsernes fordeling						
			Brand-slukn.	Redn. arb.	Ambulance-udr.	Syge-kørsler	Assist. v. kørsels-uheld	Entre-prenør-arbejde	Andre ydelser
1906—15	30.273	571.885	—	2.482	3.867	13.709	2.433	2.203	5.579
1916—25	115.354	2.833.603	206	4.206	11.952	70.442	8.729	12.007	7.812
1926—35	508.412	11.410.612	6.559	35.998	50.060	158.140	175.660	30.779	51.216
1936—45	2.058.115	38.216.677	20.933	208.202	174.565	670.837	709.751	36.400	237.427
1946—55	4.018.539	80.175.581	51.537	290.033	338.647	1.213.622	1.538.184	109.300	477.216
1956	497.780	9.918.001	6.901	33.234	44.945	151.812	179.924	17.663	63.301
	7.228.473	143.126.359	86.136	574.155	624.036	2.278.562	2.614.681	208.352	842.551

Denne organisation og dette beredskab er enestående i verden, og det er altså ikke uden grund, at Falcks Redningskorps hvert år besøges af talrige udlændinge som en af landets attraktioner. Journalister fra alverdens lande har skrevet om denne mærkværdige virksomhed i Danmark, der ikke blot tager sig af en række store hjælpeopgaver af rutinemæssig karakter, men også assisterer på en række felter af helt ekstraordinær art. Det er navnlig denne sidste gruppe assistancer, der oftest har fanget udlandets interesse. Ikke ret mange andre steder i verden har man en organisation, man kan ringe op og få til at vaske elefanter, fange vilde dyr, skaffe brudeudstyr, sætte toge og sporvogne på spor efter afsporing, grave oldsager ud, finde mordvåben og smykker i havne, kloaker og grusgrave, eller hvad de mere eller mindre besynderlige opgaver i tidens løb iøvrigt er gået ud på. Den slags ting har Falck givet sig af med siden starten, og arbejdet er udmærket foreneligt med korpsets ordinære funktioner, hvortil man jo i forvejen råder over et righoldigt og specielt materiel.



Falcks motorbåde udgør et uundværligt led i arbejdet. Oftest er de i virksomhed i forbindelse med eftersøgningsopgaver, men i Svendborg udføres tillige transport af patienter til og fra øerne i det sydfynske øhav.

Langt over 7 millioner assistancer i løbet af korpsets første 50 års levetid og i de senere år omkring $\frac{1}{2}$ million assistancer om året siger lidt om samfundets behov for redningskorps. I gennemsnit rykker Falck ud for at yde en eller anden assistance hvert eneste minut døgnet rundt og hele året igennem. Det svarer iøvrigt til, at Falck ligeledes i gennemsnit har mindst et halvt hundrede køretøjer i konstant aktion. Hvorledes fordeler disse mange assistancer sig da på arter og geografiske områder? En gengivelse af tallene for 1956 siger lidt herom:

	Samlet antal ydelser	Ydelsernes varighed i timer	Kørte km	Antal ydelser fordelt på ydelsesgrupper						
				Brand-slukning	Redningsarbejde	Ambulance	Sygekørsel	Ass. ved kørselsuheld	Entreprise	Andre ydelser
Storkøbenhavn .	116989	118468	1.862.152	710	5539	20633	34778	32725	2789	19815
Øvr.Sjæll.og Møn	70607	83930	1.783.340	1238	4458	3022	17877	34294	1949	7769
Loll.-Fal.ogBornh.	15527	19968	416.710	207	1757	463	4027	7360	784	929
Fyn-Langeland .	61653	56740	1.059.002	1168	3916	6134	21600	19785	2293	6757
Jylland	233004	233442	4.796.797	3578	17564	14693	73530	85760	9848	28031
Hele landet 1956	497780	512548	9.918.001	6901	33234	44945	151812	179924	17663	63301

Til disse tal må lægges de ikke særligt talrige, men ofte ret komplicerede aktioner, der gennemføres af redningsmotorbådene og de gennemgående 400 flyvnin-



En vinterdag skulle en nyrepatient fra Odense omgående indlægges på Rigshospitalet i København. Medens patienten blev gjort klar og transporteret til Beldringe flyveplads, var en af korpsets tomotorede ambulancemaskiner ankommet. Patienten blev overflyttet til maskinen, som straks returnerede til Kastrup, hvor en ambulance holdt klar. To timer efter alarmeringen lå patienten på operationsbordet i København.

ger pr. år, fordelt på 5 luftfartøjer. De angivne tal er selvfølgelig kun summariske. De er resultatet af 100 stationers og mere end 1000 brand- og redningsmænds aktive indsats gennem et år. Og så må man ikke glemme, at selve assistancerne kun beslaglægger en brøkdels af mandskabets tid. Betydelig mere tid tilbringer mandskabet på stationerne med at vente på udrykningerne og holde materiellet vedlige. Forøvrigt kan nok så imponerende talangivelser ikke fortælle synderligt om de enkelte situationer. For den enkelte patient gælder, at netop den sygetransport, han oplever, er af såre vigtighed. Men i Falcks statistik er den blevet til en enkelt mellem hundrede tusinder, selv om der måtte være knyttet nok så mange særlige omstændigheder til den. Det omfattende redningsarbejde efter Vigerslevulykken i 1919 og arbejdet efter sammenstyrtningsulykken på Amerikavej i København i 1938 er hver for sig blot blevet registreret som et enkelt stykke redningsarbejde blandt de hundrede tusinder af redningsaktioner, som Falck i årenes løb har deltaget i.

De millioner af assistancer, som Falck har udført, lader sig gruppere og behandle statistisk. Men at give en blot nogenlunde beretning om den ikke ubetydelige del af dem, hvortil der knytter sig særligt interessante omstændigheder, en særlig indsats eller som på anden måde er forbundet med særligt dramatiske begivenheder, vil ikke være mulig inden for rammerne af denne beretning



Radioanlæg på stationerne har forøget Falcks effektivitet ganske betydeligt. Vognene kan over radioen dirigeres fra den ene aktion til den næste, og ganske særligt under tordenvæjr med en serie brande, har radioen i brandkøretøjerne sparet samfundet for store værdier.



Husdyr, der falder i grøfter og brønde er dagligdags opgaver for Falck.



Falcks ambulanceflyvemaskiner er kendt i de fleste af Europas lufthavne hvorfra danske, der i udlandet er kommet tilskade eller blevet syge befordres hurtigt hjem.

Over 200 kranvogne har Falck hver dag i arbejde med at assistere biler. For det meste er assistancerne ikke så komplicerede men alvorligere uheld er nu ikke så sjældne, som man tror.

Få mennesker oplever som Falcks redere følgerne af færdselsulykker, og det er desværre ofte et grufult syn, der møder dem, når de kommer ud til et ulykkessted for at bringe kvæstede til sygehuset. Den forcerede trafik kræver et stadigt stigende antal ofre, og derfor er et veludbygget ambulancevæsen, som alle døgnets timer er parat til at honorere anmodninger om hjælp, en nødvendighed. Hurtig hjælp kan forkorte og mildne den kvæstedes lidelser, ja måske redde hans liv.



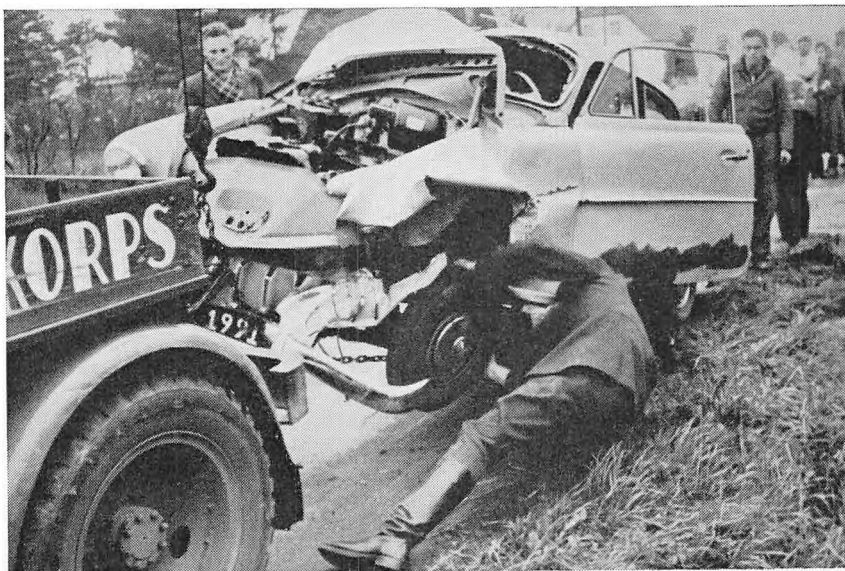
Hvert døgn har sine ulykker og uheld, men her i landet er mulighederne for at få effektiv og hurtig hjælp bedre end i andre lande. I det tilfælde, der er illustreret nedenfor, var to lastvogne tordnet sammen og den enes last — kasser med fyldte flasker — lå spredt over Søborg hovedgade i København. Men mindre end en halv time efter uheldet var køretøjerne slæbt væk og gaden renset for glasskår og sodavand.



om korpset. Det kan endog være vanskeligt at fremdrage typiske eksempler på de forskellige arbejdsområder al den tid, at assistancerne selv inden for de enkelte ydelsesgrupper er af uhyre mangfoldig art. I gruppen „sygetransport“ kan man således finde transporten af en nyrepatient fra Odense amts og bys sygehus til Rigshospitalet i København, hvortil anvendtes 2 ambulancer, en af korpsets to-motorede ambulanceflyvemaskiner med deltagelse af ialt 4 reddere, 1 pilot, 1 radiotelegrafist, 1 stewardesse og 1 sygeplejerske; turen gennemførtes under yderst ugunstige vejrforhold på ialt lidt over 2 timer. Men man kan også i samme gruppe finde indlæggelsen af en patient fra den indre by i København på Københavns kommunehospital for behandling af et lettere sygdomstilfælde. Og for at nævne et andet eksempel på extremer inden for området transport til hospital: Et nyfødt barn og den aldrende „Grauballemand“ transporteredes omtrent samtidig til Aarhus kommunehospital — begge for at blive røntgenfotograferet omend af forskellig grund.

På samme måde forholder det sig med korpsets arbejde med dyr. På den ene side er der assistancen til en avlstations store, kostbare tyr, der er faldet i en grøft eller en brønd, og på den anden side eftersøgningen og fangsten af en lille silkeabe, der var sluppet fra sin ejermand og muntrede sig på nogle hustage.

Et stort antal af brandslukninger kunne give anledning til indgående beretninger — om mennesker, besætninger og værdier, der er reddet fra flammerne, om tilsyneladende uløselige opgaver, der løstes, om kapløbet med tiden, når branden gjaldt en stråtækt gård, om vanskeligheden med at få vand nok til



Henved 200.000 assistancer yder Falck hvert år til havarede vogne. Men heldigvis er havarierne ikke altid så omfattende som her.

En assistanceform, som efterhånden ikke er helt ukendt i hvert fald i Københavns indre by: Fjernelse af ulovligt parkerede vogne.



spøjterne, om ovenud heldige slukninger, hvor ingen havde ventet godt resultat, og selvfølgelig nu og da om uheld og vanskeligheder, der forringede det ventede resultat. Brandene, deres opståen og udvikling, branddistrikterne, tilkørselsforholdene og vandforsyningsmulighederne er aldrig ens, og endnu flere bestemmende faktorer for slukningsresultaterne kunne føjes til. Derfor ville beretningen om en enkelt eller nogle få brande ikke formå at give et fuldgyldigt billede af Falcks virksomhed på dette felt. Om korpsets bestræbelser for at yde det bedste i enhver situation kan derimod siges det, at korpset ikke på noget tidspunkt har undladt at forsyne stationerne med det nyeste og mest effektive materiel. Luftskummet som slukningsmiddel var knap kommet på markedet, før korpsets spøjter forsynedes med skumslukningsaggregater. Endnu før det ministerielt blev besluttet at normalisere alt brandslukningsmateriel, havde Falck i vid udstrækning normaliseret; da tågestrålerørene kom frem, indførtes de straks i korpset, som også var det første brandvæsen, der indførte højtrykspumpen. Denne sidste, der giver vandstrålen et tryk på omkring 65 atmosfærer, har vist sig overordentlig effektiv under bekæmpelsen af brande. Rækken af eksempler på Falcks bestræbelser for at effektivisere slukningsarbejdet kunne let forøges. Sidst har Falck

taget initiativet til indførelsen af pulverslukning, hvis effekt overfor brandfarlige vædske er forbavsende stor. Pulverslukning er imidlertid meget kostbar, og dens indførelse generelt på stationerne forudsætter formentlig en økonomisk løsning.

Assistancen til køretøjer er blevet et af Falcks største arbejdsområder. Det spænder mellem den i kolde perioder hyppigt forekommende igangsløbning af vogne og de komplicerede arbejder, der kan være forbundet med bjergningen af vogne, der er kørt i havne, udgravninger o. l. Over tohundrede kranvogne råder Falck over, og de er normalt fuldt tilstrækkelige til at klare behovet. Men hvis det pludselig sætter ind med frost, kunne man bruge det dobbelte antal vogne til at hjælpe den danske automobiliststand. Men hvis assistancen skal kunne ydes for en nogenlunde rimelig betaling, må investeringen i kranvogne tilpasses et behov, der ikke ligger for langt over det normale. Den assistance, der kan rekvireres fra Falcks stationer anses af udlændinge for at være den bedste i Europa, ja måske i verden. Man har i andre lande etableret assistanceordninger gennem aftaler med værksteder og service-stationer og ved indførelse af vejpatruljer. De sidste kendes af mange fra England, Holland, Belgien, Sverige, Tyskland m. fl., men de har den væsentlige ulempe, at de kun kan tage sig af mindre uheld og kun på hovedveje, og at bugsering til værksted må betales udover medlemsbidraget til den pågældende organisation. Falcks ydelse af assistance overalt med iøvrigt vederlagsfri bugsering til abonnentens normale værksted, selv om det ligger i den anden ende af landet, går kvalitetsmæssigt langt udover den hjælp, der kan opnås i noget andet land. Alligevel tog Falck umiddelbart efter den anden verdenskrigs afslutning tanken om en dansk vejpatruljeordning op på grundlag af de i England og Holland indvundne erfaringer. Den danske vejpatruljeordning skulle i så fald fungere som et supplement til den hjælpeorganisation, som korpset i forvejen rådede over i form af redningsstationer spredt over hele landet. Trafikintensiteten var dog dengang ikke så stor, at der ville være et rimeligt forhold mellem omkostningerne og det behov, der skønnedes at være for et sådant supplement. Men den trafikale udvikling siden da ændrede billedet.

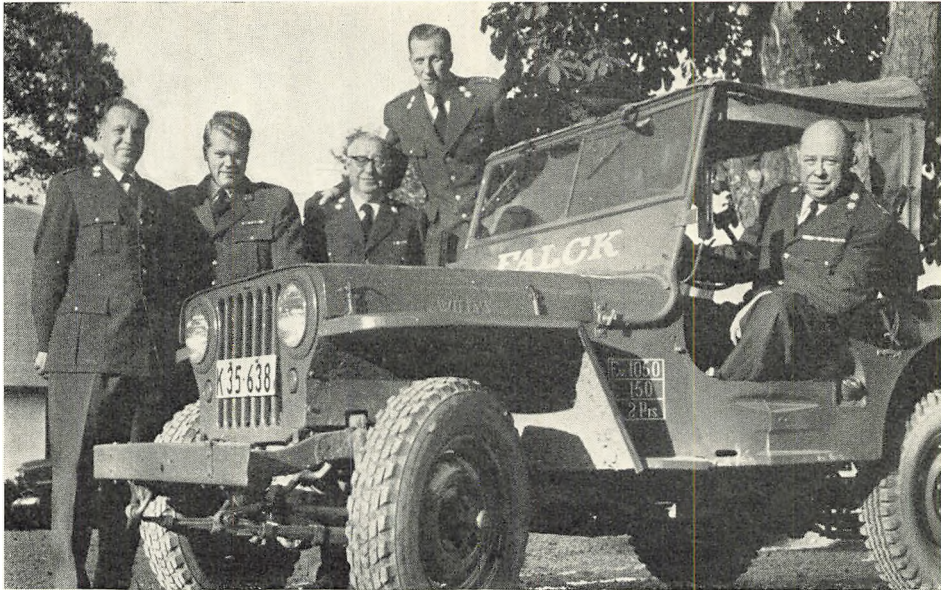
En række andre lande fulgte eksemplerne fra England og Holland, animeret af den internationale motororganisation Alliance Internationale de Tourisme, og det ønske meldte sig da, at man også i Danmark — uanset de iøvrigt så gode hjælpemuligheder — tog del i dette intereuropæiske samarbejde. Med Forenede Danske Motorejere, der er tilsluttet A.I.T., havde Falck i en årrække haft en overenskomst, efter hvilken der ydedes udlændinge, der var medlemmer af en klub under A.I.T., hjælp i Danmark. Ud fra ønsket om at få Danmark med ind i det europæiske samarbejde og foranlediget af den stærkt forøgede trafik på de danske hovedveje, som havde fundet sted den første halve snes år efter anden verdenskrig, blev Falck og F.D.M. enige om at udbygge det i forvejen bestående samarbejde og i fællesskab etablere en dansk vejpatruljeordning efter stort set samme principer som i de øvrige lande i Europa. Ordningen trådte i kraft i foråret 1957, da de første 10 danske vejpatruljer blev indsat.



I de fleste af Europas lande er på hovedvejene indført vejpatruljer, hvis opgave det er at hjælpe bilister, som har haft uheld. I Danmark holdt man sig lidt tilbage, da assistencemulighederne her var bedre end i de andre lande. Men ønsket om at få Danmark med i dette internationale samarbejde trængte sig dog på, og da en vejpatruljeordning bl. a. som følge af den stærkt tiltagende trafik på hovedvejene syntes økonomisk forsvarlig, fordi man til en vis grad ville kunne aflaste redningsstationerne, indførte Forenede Danske Motorejere og Falcks Redningskorps i fællesskab vejpatruljerne i Danmark i foråret 1957. Foruden at assistere bilister påhviler det vejpatruljerne at orientere de motorkørende om vejenes tilstand, afspæringer, omkørsler o. s. v. Under afpatruljeringen står vejpatruljerne i stadig radiokontakt med de nærmeste Falck-stationer.

Efter krigen, da trafikken sydpå tog til, opstod behovet for assistance til danske, der kom ud for ulykker og uheld i udlandet. Som et enkelt led i bestræbelserne for at assistere oprettede Falck en redningsstation i Hamborg.





Alle familien Falcks mandlige medlemmer er aktivt beskæftiget i redningskorpset. Her ses de samlet på stationen i Gentofte, da korpset fejrede sin 50 årsdag. Fra venstre: Mogens Falck, Jørgen Falck, Harry Falck, William Falck jr. og (siddende ved rattet) William Falck senior.

Man kan om de danske vejpatruljer sige, at de i egentlig forstand udgør et supplement til de hjælpemuligheder, der i forvejen findes hos Falck, idet patruljeringen finder sted på den måde, at der er en stadig radiokontakt mellem patruljerne og de nærmeste Falck-stationer, således at stationerne omgående kan komme til assistance, hvis vejpatruljerne kommer ud for opgaver, de ikke selv kan løse. På den måde spares Falck-stationerne for en del udrykninger til småuheld, som vejpatruljerne kan ordne på stedet, og med denne besparelse bliver omkostningerne ved vejpatruljerne forsvarlige. Det må i den forbindelse erindres, at Falcks og FDM's vejpatruljer også løser andre opgaver til gavn for trafikken end dem, der opstår, når de vejfarende har uheld med motorkøretøjerne. Der finder en stadig observation sted af vejforholdene, føret, afmærkninger osv., og gennem stadige rapporter herom til FDM orienteres de motorkørende.

Det er nævnt, at etableringen af danske vejpatruljer bl. a. skyldtes den stærkt tiltagende rejselyst og den overvældende stigning af trafikintensiteten, som fulgte efter den anden verdenskrig. De samme faktorer fik også Falck til at interessere sig for danskere, der rejste til udlandet, og som på grund af ulykker eller sygdom kom i en vanskelig situation. I samarbejde med de to motororganisationer, Forenede Danske Motorejere og Kongelig Dansk Automobilklub oprettede korpset i 1954 en organisation — Dansk-Europæisk Turist-Assistance, kaldet DETA — som på grundlag af overenskomster med de øvrige europæiske motorklubber og en række andre hjælpeorganisationer sattes i stand til at yde danske i udlandet

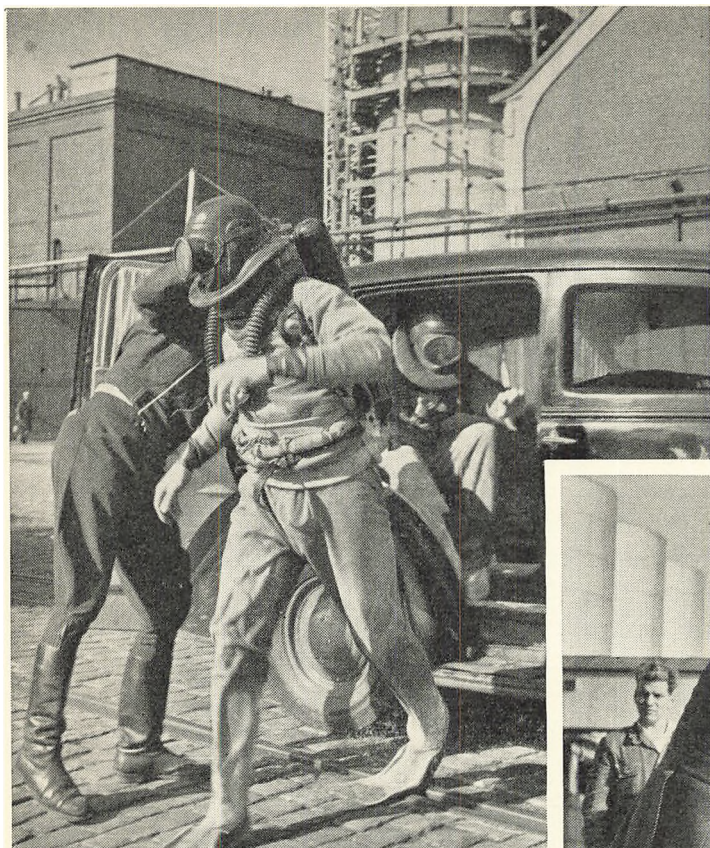
en omfattende hjælp. Af særlig betydning for denne hjælpetjeneste har det været, at Falcks flyvetjeneste i årene efter anden verdenskrig udbyggedes kraftigt materielt og personelt, således at korpset med sine luftfartøjer blev i stand til hurtigt at komme danske til hjælp overalt i Europa. Også etableringen af en Falck-station i Hamborg var et led i denne dansk-europæiske hjælpeordning. Via denne station ydes og formidles en stor del af den hjælp, som Falck yder sydpå, ganske som det norske Falken Redningskorps, der er etableret efter det danske mønster, og det svenske Falcks Rådningsskår formidler en stor del af den assistance, som det danske Falcks Redningskorps yder nordpå.

Falcks Redningskorps er en privat virksomhed, omend dens formål ikke er af økonomisk karakter. Dette sidste gør, at publikum og for den sags skyld også det offentlige nærmest opfatter korpset som en institution. Falck har derfor altid offentligt gjort nøje rede for sin hjælpevirksomhed, så enhver har kunnet gøre sig bekendt med såvel arten som omfanget. Den meget omhyggelige registrering af alle ydelser er forøvrigt nødvendig for korpset selv, da de afgifter, der fastsættes for abonnementerne, beregnes på grundlag af de under de enkelte ydelsesgrupper præsterede ydelser og de dermed forbundne omkostninger. 80 pct. af Falcks indtægter hidrører fra abonnementspræmier, og det ville være ganske urimeligt ikke at tilpasse disse præmier efter de krav om beredskab og assistance, som de forskellige abonnementsgrupper stiller.

Såvel det offentlige, staten og kommunerne, som en betydelig del af samfundets virksomheder og enkelte medlemmer er Falcks kunder. Kommunerne abonnerer på brandslukning, ambulancekørsel og så at sige al anden hjælp, som Falck yder på abonnementsbasis, og en mængde af kommunernes og statens institutioner har som abonnenter sikret sig Falcks bistand. På almindeligt overenskomstmæssigt grundlag udfører Falck for stat og kommuner den patientbefordring, der efter folkeforsikringsloven og forsorgsloven skal betales af det offentlige. Korpset bistår også i vid udstrækning politiet med eftersøgningsarbejde, afspærring o. l.

De private abonnenter omfatter fra de største til de mindste erhvervsvirksomheder, der på den måde sikrer sig forskellige former for redningsarbejde, ambulancekørsel, sygetransport, assistance til automobiler og levering og vedligeholdelse af forbindskasser. De private abonnenter omfatter endvidere privatpersoner, der sikrer sig assistance i deres hjem, for husstande, ejendomme og køretøjer. Den store og den mindre industri- og handelsvirksomhed, kontoret, værkstedet, husmanden, gårdejeren, proprietæren, detailhandleren, håndværkeren, funktionæren, arbejderens, spejdertroppen, fagforeningen, ejendomsselskabet o. s. v., alle findes de i Falcks abonnementskartotek. Alle bidrager de til opretholdelsen af den virksomhed, som i det daglige kan være dem til nytte, og som gang på gang i alvorlige situationer har vist, at man ville være dårligt stillet uden den.

Det er tidligere nævnt, at Falcks formål ikke er af økonomisk art. I korpsets vedtægter er det bestemt, at dets formål er altid at komme til hjælp, når mennesker eller dyr er i fare — uanset om betaling kan ydes — altid at hjælpe på bedste



Disse 3 billeder er fra Aarhus hvor Falck uddanner frømand. Under et kursus på stationen, der ligger ved havnen, indgik der melding om en sæk kaffebønner, der under losning fra et skib var faldet i havnen. Kun 2 minutter efter ankom et par af frømandseleverne, der straks gik ned og fik fat i kaffesækken.



Den hurtige aktion reddede kaffebønnerne fra at blive ødelagt af vandet, og uddannelsen fik et både morsomt og realistisk islæt.

Aarhus stationen har iøvrigt ved hjælp af sine frømand ydet fremragende præstationer efter ulykker i havnen. Det er således sket, at man 6 minutter efter meldingens modtagelse har fundet en bil, der var kørt i havnen og fået føreren bragt op i den ventende ambulance.



To af Falcks luftfartøjer er små maskiner, der kan lande og starte på ganske korte strækninger. Disse egenskaber drog man nytte af, da Falck hentede og bragte invaliderede børn i Guldberglejren i Audebo.

Denne kvie, der blev vild under transporten til Kødbyen i København, voldte de københavnske Falck-folk vanskeligheder, dog mest fordi københavnerne var nysgerrige og slet ikke forstod, hvor farlig en vild kvie er.



„Jupiter“ var en cirkuselefant, fredeligheden selv, så ingen tog det fortrydeligt op, at den om dagen gik lidt rundt i omegnen af Skive. På sin vej opdagede „Jupiter“ en lille å, der måtte være rar at bade i. Men åen var meget mudret, så „Jupiter“ kunne ikke komme op igen, før Falck kom og hjalp den.



Især på Jyllands østkyst hører vandskader og oversvømmelser ikke til sjældenhederne, og når vandet stiger i havnene, får Falck nogle af sine travle dage.

Foroven tilhøjre:

En melding om indlæggelse af en patient på et københavnsk hospital behøver ikke altid at være så ligetil. En vinternat anmodede en norsk damper i Øresund Falck om at hente en alvorligt syg, som hurtigst muligt skulle opereres. Afhentningen ude på Øresund skete ved hjælp af korpsets hurtigtgående motorbåd, og patienten måtte på grund af storm pakkes i en marinebåre.



Danmark har mange svagføre, som hele deres liv har været bundet til en seng eller til en rullestol. Mennesker, som aldrig har haft mulighed for at komme ud i naturen. I en årrække har Falcks Redningskorps deltaget i et arbejde med at give de vanskeligst stillede svagføre lejlighed til at se de smukkeste egne i landet.

og hurtigste måde, forebygge og begrænse omfanget af ulykker og uheld og altid at virke ud fra mottoet, at hurtig hjælp er dobbelt hjælp. Bestemmelsen om at yde hjælp, uagtet at betaling ikke kan opnås, fortolkes meget lempeligt, idet man ikke begrænser sådanne vederlagsfrie ydelser til de tilfælde, hvor der er fare på færde. I stort omfang assisterer Falck vederlagsfrit, når assistancernes formål og de assistancesøgendes økonomiske situation gør det rimeligt. På samme måde forholder man sig også tit, når der er tale om foranstaltninger af velgørende art, kulturelle formål, hvortil der ikke kan skaffes de fornødne midler, og i en lang række enkelttilfælde, hvor ganske særlige forhold gør sig gældende.

Man kan sluttelig spørge, om Falck nu, da man har nået at lægge et net af stationer over landet — antallet 100 er nævnt og nået — vil udbygge virksomheden yderligere. Dertil kan roligt svares ja. Ganske vist er nettet af stationer lagt, så de dækker landet, og den samlede organisation fungerer upåklageligt. Men den kommende periode, der hos Falck væsentligt vil blive præget af en stadig konsolidering, vedligeholdelse og forbedring af de enkelte stationers bygninger og materiel, vil altid finde Falck vågen og iagttagende over for, om virksomhedens omfang og effektivitet nu også til stadighed er tilpasset behovet overalt.

Opfindelser og tekniske forbedringer, som vil gøre det muligt for korpset at yde assistance hurtigere og bedre end hidtil og måske at honorere helt nye behov for assistance, vil ustandselig påvirke korpsets fortsatte udvikling. Eksemplerne fra den seneste tid er mange: Nye slukningsmetoder, bedre udrykningskøretøjer, nye flyvemaskinetyper, frømandsapparatur og radioanlæg. Fra brandslukningsområdet kan blot nævnes de nye tågestrålerør, højtrykspumperne, befugtningsmidlerne og pulverslukningsmetoden. På redningsarbejdets område har frømandsapparatur været af stor betydning, og for patientbefordringen gælder, at nye principper for bevidstløse patienters lejrning, installering af respirationsaggregater i ambulance- og sygevogne simpelthen betyder, at behandlingen af en patient ikke mere begynder på sygehuset, men allerede ved afhentningen. Indførelsen af radioanlæg på stationerne og i en stor del af køretøjerne, der gør det muligt at opretholde en stadig kontakt mellem vagtcentraler og redningsmandskabet ude i marken, har haft en vældig betydning for så at sige alle de former for assistance, der ydes af korpset. Alene på slukningsområdet har korpset reddet millionværdier, fordi man har kunnet dirigere slukningstogene fra brandsted til brandsted, og for ambulancetransportens vedkommende har det i mange tilfælde været nyttigt, at man over radioen har kunnet orientere sygehuset om en patients tilstand endnu, mens han var undervejs til sygehuset.

Ingen behøver at tvivle om, at Falcks Redningskorps er under stadig udvikling. At det under denne udvikling også kommer til at oprette endnu nogle stationer udover de allerede fungerende 100 er ganske givet. De 100 stationer var et mål, der engang blev sat, og som er nået, og der vil selvsagt være økonomiske grænser for, hvor tæt stationerne kan lægges. Men givet er det, at korpset ikke vil stirre sig blind på et tal og så lade det blive ved dette.



Det første eksisterende billede af „Tøndern freiwillige Feuerwehr“, taget ved en øvelse den 24. 9. 1876. Opstillingen og uniformeringen leder tanken hen på et tysk soldaterbillede fra hin tid. Bemærk også de karakteristiske tyske „svalereder“ (skulderkraver) på trommeslagernes uniformer. I midten af billedet ses værnets i 1870 anskaffede sprøjte og det i 1871 opførte slange-tårn. Ølkrusene savnes heller ikke.



Tønder-værnet i 1943. Uniformeringen er jo blevet noget flottere, men er stadig stærk tysk militærpræget. I baggrunden ses det i 1924 opførte øvelsestårn, værnets første udrykningsvogn og den i 1909 anskaffede mekaniske „Magirus“-stige.

DE SØNDERJYDSKE FRIVILLIGE BRANDVÆRN

af Erik P. Bøving

MED GENFORENINGEN i 1920 kom de sønderjydske frivillige brandværn som et nyt og hidtil ukendt led ind i den kæde af hjælpeaktioner, der varetager brandslukningstjeneste i det danske samfund.

Ideen til det frivillige brandværn stammer oprindeligt fra Frankrig — og både her, i Luxembourg og Belgien eksisterer værnene stadig. Fra Frankrig bredte ideen sig til Sydtyskland, hvor de første værn så dagens lys i midten af forrige århundrede, og i de følgende årtier yderligere udover store dele af Tyskland. I 60-erne nåede de til Holsten og Slesvig.

I den genforenede del af Sønderjylland stiftedes det første frivillige værn i 1869 i Tønder. Der havde kort før i en af byens hovedgader været en større, farlig brand, og det havde under denne vist sig, at pligtmandskabets uddannelse og ledelse samt det forhåndenværende materiel var så ringe, at man i fremtidige tilfælde kunne befrygte, at en ildebrand i den gamle tæt bebyggede del af byen ville kunne udvikle sig til en katastrofe.

En kreds af borgere, der var knyttet til „Männer-Turnverein von 1865“, og som besad det rette samfundssind samt en prisværdig ansvarsfølelse overfor deres gamle by's smukke og særprægede bygninger, besluttede ved personlig indsats at gøre en ende på den hidtil utilstrækkelige og ganske uansvarlige brandslukningsordning. Med seminarielærer *P. J. Johannsen* som primus motor stiftede medlemmer af nævnte gymnastikforening den 17. oktober 1869 „Turner Feuerwehr“ med 34 aktive medlemmer — pudsigt nok det samme antal, som i dag findes i værnet. Forbindelsen med gymnastikforeningen blev dog allerede brudt den 31. maj 1871, og værnets navn ændredes til „Tønderns freiwillige Feuerwehr“, under hvilket navn det siden bortset fra ændringen til dansk har bestået. Anskaffelsen af værnets og mandskabets udrustning og udarbejdelsen af vedtægter foretoges efter forbillede af brandværnet i Slesvig, som man besøgte, og med hvilket man måske allerede før stiftelsen har haft nogen kontakt. Samme værn blev forøvrigt i august 1872 som tak for dets hjælpsomhed inviteret til en stor fest i Tønder.

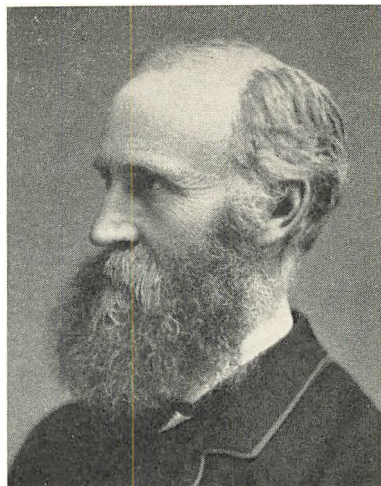
wittwen - Pensionszulage - Cassé, sowie die Zinsen der
derselben gehörenden Capitalien, welche noch nicht ent-
richtet sind, sind, wegen Abschluß der Rechnung, vor
dem 1. December d. J. an mich einzuzahlen.
Der Kirchenpropst.
C. C. Carstens.

Buchen-Faden-Holz
empfeht H. P. Andresen.

Kalk und Cement ist stets vorräthig bei
H. P. Andresen.

Turnerfeuerwehr.
Termin, Nachmittags 6 Uhr, Versammlung der
Mitglieder im Local des selbstm. Wirths Sturm.
Vorlage, Debatte und Bestimmung der Statuten.
Der Vorstand.

Herrn erlaube mir eine neue Auswahl von
Stücken sowie solchen zu Weihnachtsgeschenken
passenden Gegenständen in Erinnerung zu bringen.
C. Matthias.



Stifter af Nordslesvigs første frivillige brandværn (Tønder 17. 10. 1869) seminarlærer P. J. Johannsen, værnets første „Hauptmann“ og første æresmedlem i 1887.

Den første avisannonce i oktober 1869 om „Turner Feuerwehr“ i Tønder.

Til værnets første „Hauptmann“ valgtes naturligt nok seminarlærer Johannsen. Uniformen var ret enkel, men præget af sin tyske militære oprindelse. Den bestod af en blå lærredsbluse, hjelm og bælte.

Først 8 år efter oprettedes det næste nordslesvigske værn, og det skete i Sønderborg d. 15. septbr. 1877. Stødet til oprettelsen var et besøg af delegerede fra en brandværnskongres i Flensborg. Det foranledigede en kreds af borgere til at gå i gang med arbejdet, og efter indbydelse til ca. 90 borgere startede værnet på fornævnte dato med 56 aktive medlemmer. Forbilledet for Sønderborg blev Flensborg frivillige brandværn. Allerede året efter fulgte Aabenraa eksemplet, idet nogle af byens håndværkere og handlende den 28. juni 1878 samledes for at drøfte mulighederne for stiftelsen af et frivilligt brandværn. Mødet resulterede i nedsættelsen af et udvalg med herredsfoged Jensen — der iøvrigt blev værnets første kaptajn — som formand. Udvalget skulle forestå organisationen og fremskaffelse af de fornødne pengemidler, og allerede den 18. juli samme år blev værn oprettet med 57 medlemmer. Den 10. november overtog magistraten ved en parade værnet som byens brandkorps. Under lignende omstændigheder, men med visse fødselsveer stiftedes Haderslev-værnet den 13. december med 10 aktive medlemmer i 1882. Forinden havde flere værn dog set lyset i nogle landkommuner og flækker, nemlig Broager i 1880, Skodsbøl i 1881 og Højer i 1882.

Nordborg fulgte i 1883. I det følgende tiår stiftedes hovedparten af de nordslesvigske frivillige brandværn.

Som årsag til starten af de mange nye frivillige værn er angivet den omstændighed, at provinsen „Schleswig-Holstein“ efter datidens statistik procentvis havde de fleste ildebrande i Tyskland (1892: 221), hvilket man tilskrev de hyppige tordenvejr (lynnedslag), de mange stråtækte ejendomme og landsbyernes tætte bebyggelse.

I 1874 stiftedes „Provinzial-Verband der freivilligen Feuerwehren der Provinz Schleswig-Holstein“, og hvori de nordslesvigske værn efterhånden optoges som medlemmer.

Ved forbundets årsmøde i 1892 vedtog man at opdele provinsen i kredsdistrikter, der skulle dække de af en Landrat (amtmand) forvaltede områder. Dog skulle provinsens store byer danne selvstændige kredse (Kiel, Flensborg o. s. v.).

Ved dette årsmøde var følgende nordslesvigske værn repræsenteret: Aabenraa, Bolderslev, Broager, Graasten, Løjt Kirkeby, Kværstørbøl, Rinkenæs, Sønderborg og Tønder.

Til at forestå dannelsen af kredsforbundene i Haderslev, Aabenraa og Sønderborg blev udpeget kaptajn *H. Struwe*, der var formand for Flensborg-kredsen, medens dr. *Baumann* fra Husum skulle forestå arbejdet i Tønder. Aabenraa-kredsen blev oprettet den 28. august s. å. omfattende 11 værn, og Tønder-kredsen den 13. november fulgte med ca. 8 værn. Omkring samme tid, i hvert fald inden årets udgang, Haderslev og Sønderborg kredse. Alle henvendelser fra provinsforbundet til de enkelte værn gik nu gennem kredsforbundene, der for at holdesig a jour med de enkelte værns arbejde og udvikling bl. a. afholdt årsmøder, hvortil de enkelte værn sendte delegerede for egen regning! Møderne henlagdes skiftevis til de forskellige større byer i kredsen. Som et talende eksempel på tidens meget økonomiske og „klar dig selv“-indstilling kan nævnes, at et værn efter flere års drøftelse som en stor imødekommenhed vedtog at betale de delegeredes udgifter til jernbanebilletter på 4. (!) klasse.

Sideordnet med værnenes stiftelse og deres organisationsmæssige udbygning foregik anskaffelsen af materiel og udrustning, fastlæggelsen af rammerne for uddannelsen og skabelsen af det økonomiske grundlag for deres virke.

Til belysning af værnenes udvikling, der i det store og hele forløb nogenlunde ens, vil det vel være naturligt at fremdrage træk fra det ældste værn — Tønder værnets — historie.

I 1870 anskaffedes den første sprøjte fra Leipzig for en pris af 900 mark samt forskelligt andet mindre materiel og mandskabets udrustning. Den suppleredes i 1899 med en efter datidens forhold moderne påhængssprøjte. Til brug for alarmeringen blev der ligeledes i 1870 anskaffet 5 signalhorn, hvis toner — for ikke at forveksles med natvægterhornenes dumpe og mørke — var skarpe og lyse. Til supplement af disse anvendtes en overgang trommehvirvler. I 1898 fik man 4 tågehorn, der viste sig at være særdeles effektive. I 1871 opførtes det første



Denne martialske herre er „Hauptmann“ Johansson i 1870. Uniformen er den samme som for værnets menige medlemmer, men som kendetegn på kaptajnsværdigheden prydet med en tresnoet gul skulderstrop med store knapper, hjelmkam af messing og et rodt uldent skærf med sorte frynser.



Fra en ildebrand i Oliemøllen i Sønderborg for første verdenskrig. Læg mærke til de tyske marinesoldater, der var udkommanderet fra den derværende marine til assistance for det frivillige brandværn. Den gamle vippesprojkte har trods det store opbud af mandskab sikker ikke kunnet udrette meget mod denne storbrand.



Tønder-værnet ved 85-års fødselsdagen i 1954. Uniformeringen og brandmændenes alder af spejler mere end ord den udvikling, værnet har gennemløbet — nu er det et moderne, danskt brandkorps man har for sig, men det særprægede og festlige er samtidig forsvundet.

stigetårn på byens gamle kirkegård (!), og 10 år senere erstattedes det af et nyt og større tårn på en anden øvelsesplads. Dette afløstes først i 1924 af et helt moderne. I 1880 fik man den første skydestige, men da denne blev alvorlig beskadiget ved en brand i 1908 anskaffede byens styrelse i 1909 en dengang meget moderne mekanisk stige, som fortsat eksisterer og benyttes. Værnet må have rådet over en hel del slanger, for det oplyses i 1890, at beholdningen var så stor, at det blev nødvendigt at anskaffe yderligere slangevogne. Det første egentlige røgapparat erhvervedes i 1899, men allerede tidligere og samtidig med benyttelsen af dette, anvendte man røgbriller med mundsvamp. Da byen i 1902 fik vandværk, medførte det for værnet anskaffelse af 2 hydrantvogne, der senere forøgedes til 4, som udstationeredes på centrale steder i byen. Da hydranter skulle opstilles, valgte værnet mærkværdigvis nok, men sikkert efter forbillede syd-fra, de underjordiske, der stadig opsættes her, vistnok som et af de eneste steder i landet.

For at pynte på de for værnet anlagte hjelme, forsynedes disse i 1885 med stormremme, der for mandskabet var sortlakerede og for officererne dækket af blanke metalskæl. Lærredsbluserne blev efterhånden temmelig slidte og afblegede og blev derfor i 1887 erstattet af uldbluser til pænere brug. Først i 1903 fik værnet egentlige uniformsjakkker, men lærreds- og uldbluserne anvendtes dog stadig under ildebrande og ved øvelser, og endnu den dag i dag kan man træffe på enkelte af de gamle bluser. For medlemmer af de efterhånden opståede orkestre anlagdes de for tyske uniformerede orkestre så karakteristiske „svalereder“ (skulderkraver).

Om det var en arv fra soldatertiden i den tyske hær eller det skyldtes almindelig pyntesyge skal være usagt, men i hvert fald blev uniformerne i de følgende årtier udstyret med så mange forskelligartede farvede snore, skærf, ærmedistinktioner, værnstegn o. s. v. — der endog ofte skiftede fra værn til værn — at det var et meget farvestrålende og „tindrende“ skue, når de mange forskellige brandværn optrådte samlet ved „Kriegerverein“-lignende parader etc.

Uddannelse af værnene var meget militærpræget. I spidsen for dem stod sædvanligvis følgende befalingsmænd benævnt med deres tyske bestillingsbetegnelse: Hauptmann (leder), Zeugmeister (tøjmester), Cassierer (kasserer), Obersteiger (stigefører), Zugführer (delingsfører og næstkommanderende) og Rottenführer (gruffefører), men befalingsmandskorpset udvidedes efterhånden. Man fik redskabsmestre, tekniske ledere, førere for redningsafdelinger, slangeafdelinger og ordensafdelinger samt kapelmestre. For alle disse befalingsgrader udnævntes endvidere viceledere. Der lagdes stor vægt på kommandoforholdene, disciplinen og den korpsmæssige anstand. I vedtægterne var de tjenstlige forskrifter for værnets optræden ved ildebrande, øvelser o. s. v. nøje fastlagt. Øvelserne, der tilsigtede at gøre mandskabet til et virkeligt ydedygtigt værn og et sluttet, disciplineret korps, afholdtes regelmæssig hver måned og blinde alarmer var heller ikke et ukendt begreb for de daværende brandmænd. Fra Tønder berettes følgende om den



I almindelighed blev der i anledning af „forbundskongresserne“ (årsmøderne) udgivet et „festskrift“, der foruden „programmet“ indeholdt en kort oversigt over festudvalgene, sange, korte resumer af vedkommende værns og bys historie — for byens vedkommende med turistfører og — togenes afgangstider! Her ses titelbladet til 3 sådanne skrifter fra 1913, 1924 og 1931. Læg mærke til at Tønder-festskriftet fra 1924 kun er på dansk, men det tilsvarende fra 1931 er dobbeltsproget, og det tyske står først i hele skriftet.



Det i 1911 på Ringriderpladsen i Sønderborg opførte øvelsestårn. Værnet „på arbejde“ (ca. 1912).

første, der fandt sted i juni 1872 kl. 10 om aftenen: Kl. 10.05 lød det første brandhorn, kl. 10,14 rykkede sprøjten ud med 6 mand, kl. 10,18 ankom de til brandstedet, og kl. 10,22 var der vand på slangerne! Det var ikke dårligt klaret, når man betænker, at brandmandskabet til fods måtte begive sig til sprøjtehuset og derfra trække sprøjten til brandstedet ad meget dårligt brolagte gader.

Kommandosproget var tysk og forblev det bemærkelsesværdig nok enkelte steder helt op til slutningen af sidste verdenskrig. I Sønderborg amt syntes det dog at have knebet med det tyske, idet amtskredsen så sent som den 25. januar 1903 udtrykkelig måtte vedtage, at der skulle indføres tysk kommando. Den lovmæssige indførelse af tysk som tvunget undervisningssprog i de nordslesvigske skoler i 1889 har sikkert været medvirkende årsag til denne vedtagelse, idet følgerne af denne tvangslov formentlig på daværende tidspunkt var begyndt at vise sig eller i hvert fald kunne forudses i de kommende år.

For at give de korpsmæssige anstandsøvelser etc. den rette appel indførte Tønder i 1875 de præjisiske eksercerreglement. Dette afløstes dog af værnets eget i 1901.

Af værnene blev der ofte udvist et ganske særligt og fremsynet initiativ, således ses Tønder-værnet i 1888 at have afholdt samariterkursus for medlemmerne, og i 1904 deltog det i en demonstration og øvelse med Minimax-apparater. Den i den danske brandpolitilov senere indførte bestemmelse om ordensmandskab havde værnet allerede opfyldt i 1894, da man opbyggede en særlig ordensafdeling bestående af visse aktive og særlige, frivillige passive medlemmer.

Værnene blev jævnlig inspicerede af den tids distriktsbrandinspektører, hvilket gav anledning til større parader og demonstrationsmarcher. Det var en stor begivenhed for værnene og befolkningen i de små byer, hvor det daglige liv levedes stille og uden større tildragelser.

At disciplinen var skrap, og at man så alvorligt på disciplinære forseelser viser et eksempel fra Aabenraa i 1879: To medlemmer af stigeafdelingen havde vist sig berusede på gaden i uniform og ved en i den anledning nedsat æresret blev de to medlemmer udelukket af værnet.

Der fandtes i flere vedtægter en bestemmelse om, at brandmændene skulle være omklædt i civil en time efter aftrædningen, vel nok for at undgå „eftersluknings-resultater“ af fornævnte art. Det må dog have knebet med at overkomme „efterslukningen“ indenfor den fastsatte tidsfrist, for i en gammel statut læser man følgende: „Zur Controle werden zwei bis vier aus der Mannschaft als du jour commandirt“, men da disse „kontrollører“ også var mennesker, skete det jævnligt, at de ikke nåede de sidste værtshuse. Var de karakterfaste og ubestikkelige, måtte man forlade sig på værtshusholderen, der ofte havde jaketter og diplomatfrakker i reserve. Forfatteren af vedtægten må imidlertid have været en erfaren mand og stor menneskekender, idet vedtægten med sådanne „fiduser“ for øje tilføjer: „Mitglieder der freiwilligen Feuerwehr, welche in Ciwil von der du jour getroffen werden, haben, wenn Letztere es verlangt, ihren Roch

zu öffnen, damit dieselbe sich überzeugen kann, dass keine Feuerwehr-Uniform darunter getragen wird“.

Men ved deres frivillige arbejde for samfundet, uddannelse og disciplin skabte de frivillige værn efterhånden respekt om sig og gav borgerne den tryghedsfølelse, som de ganske havde måttet savne under den fuldstændig forældede ordning med pligtmandskab. Det må i den forbindelse erindres, at kommunale brandkorps (bortset fra i meget store byer) og entreprisebrandvæsener var ganske ukendte, så værnenes værdi var egentlig langt større, end man forestiller sig.

Når man betænker, at værnene frivilligt og vederlagsfrit havde påtaget sig den meget vigtige, men også besværlige og krævende samfundsfunktion, som brandslukningstjenesten er, kunne man forvente, at kommunerne i hvert fald stillede udrustning og materiel til rådighed. Men dette var såre langt fra tilfældet. Det økonomiske grundlag for deres eksistens og arbejde måtte værnene selv skaffe. Kontingenter rakte ikke langt, og de penge, som værnene kunne skaffe ved basarer, fester o. lign., strakte heller ikke til. Derfor måtte økonomien styrkes ved gaver eller tilskud fra enkeltpersoner, større virksomheder, institutioner og sparekasser. Enkelte kommuner bevilgede dog mindre tilskud til materialeanskaffelser eller fornyelser. I Sønderborg-kredsen var det navnlig „Den gensidige alsiske brandforsikring“ og „Brandforsikringen for bygninger på Als“, der var stiftet i 1858, henholdsvis 1878, der ydede tilskud til de lokale værns anskaffelse af sprøjter og slanger. I selve Sønderborg synes magistraten dog at have været gavmild. Ved de første anskaffelser 1878 fik værnet således skænket 1500 mark i tilskud, og af sparekassen desuden 1100 mark, men også ved andre lejligheder fik værnet et synligt udtryk for den interesse, byen omfattede dets arbejde med. Ved 25 års jubilæet i 1902 fik det af byen skænket en æresgave på 1000 mark til brug ved indkøb af en mekanisk stige. Ved samme lejlighed gav forøvrigt en privatmand værnet en kostbar og pragtfuld udført fane, der nu opbevares på Sønderborg museum.

Tønder-værnet var derimod dårligere stillet. Da det i 1870 skulle have sit første materiel, måtte de nødvendige midler skaffes ved aktietegning. Der udstedtes 200 obligationer à 2½ daler, hvis salg inden årets udgang gav en 1200—1300 mark. Ved enkelte lejligheder nød det dog også godt af byens bevågenhed. Ved opførelsen af det første slangetårn i 1871 bevilgede byen et årligt tilskud på 50 mark. Dette vort ældste værn fik dog en ganske usædvanlig og ekstraordinær hjælp af en helt anden karakter. I december 1870 fandt der en ildebrand sted hos en ældre købmand, hvis kone var syg og sengeliggende. Værnet udførte ved den lejlighed ikke blot et udmærket slukningsarbejde, men ydede på alle punkter den gamle købmand og hans kone en så udstrakt hjælp, at han i dyb taknemmelighed herfor testamenterede det en betydelig del af sin formue (ca. 16.000 mark), der efter hans og forskellige rentenyderes død blev udbetalt værnet i 1894. Denne store arv betød en enestående styrkelse af værnets økonomi

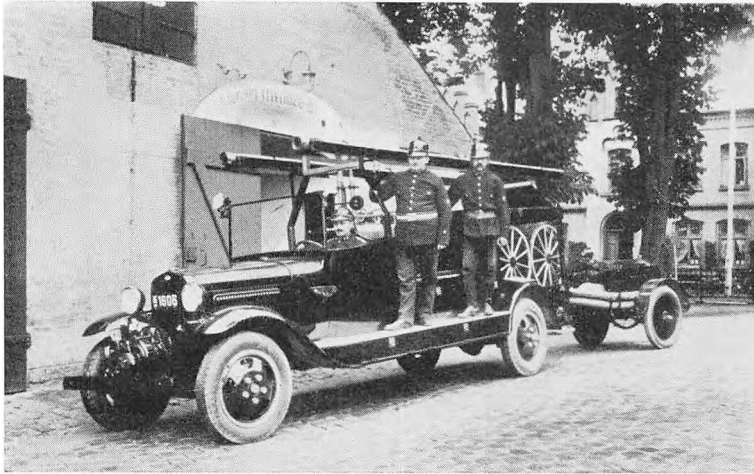


I 1929 fejrede Tønder frivillige brandværn 60 års jubilæum. Traditionen tro indgik som led i dagens festarrangement en øvelse arrangeret af „Jubilaren“. Værnet i aktion foran byens gamle rådhus. Torvet var smykket med flag og guirlander.

og dets arbejde, og kom i mange år, indtil formuen gik tabt ved markens devaluering efter første verdenskrig, værnet og dets medlemmer til gode.

En samlet oversigt over værnenes udstyr, mandskab og virksomhed i tiden op til genforeningen, har ikke kunnet fremskaffes. Amtsforbundene indgav ganske vist efter 1892 hvert tredje år en statistisk beretning til provinsforbundet, og det er muligt, at disse findes i dettes arkiv, hvis det da ikke er gået tabt. Af en ved Sønderborg-værnet beroende genpart af en sådan indberetning fremgår det imidlertid eksempelvis, at Sønderborg kredsforbund pr. 31.12.1906 rådede over 345 brandmænd, 8 suge- og tryksprøjter, 1250 m trykslanger, 4 hydrantvogne, 5 redskabsvogne, 24 signalhorn, 8 tågehorn samt meget andet mindre materiel. Af hydranterne fandtes der 53 overjordiske og 1 underjordisk. Værnene havde i løbet af de sidste år holdt 111 øvelser og deltaget i slukningen af 31 brande. Værnene blev iøvrigt ofte kaldt til assistance for naboværn, med hvem man havde et snævert samarbejde, og til omegnskommuner, hvor der kun fandtes pligtbrandværn.

For enkelte værns vedkommende findes der en oversigt over de ildebrande, i hvis bekæmpelse de har deltaget, og selvom adskillige af disse har været ret store, er der ikke blandt dem objekter, der har interesse udover for lokale kredse. Værnenes indsats var ikke altid begrænset til det brandslukningsmæssige, idet de også undertiden blev sat ind som hjælperedningskorps på andre områder;



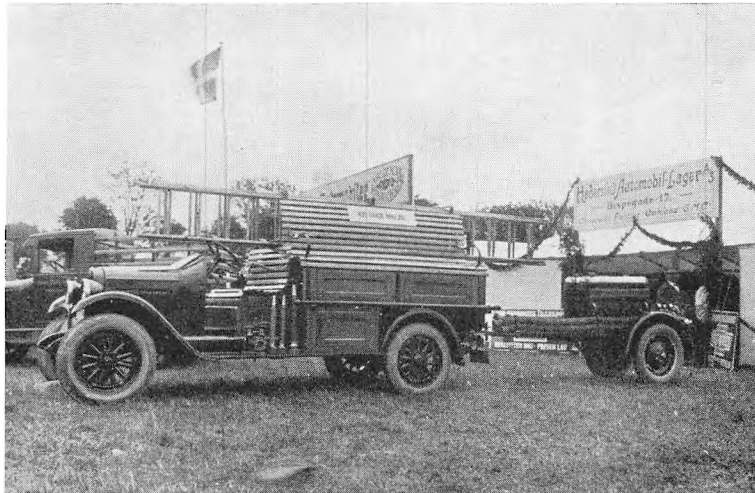
Sønderborgs første motorsprøjte udenfor værnets gamle depotbygning og garage (1931).

således kan det nævnes, at Sønderborg-værnet blev tilkaldt og ydede en betydelig og værdifuld indsats ved det springflodsagtige højvande bl. a. i Sønderborg nytårsaften 1904, og ved en stor jernbaneulykke samme sted den 24. januar 1905.

Værnenes opbygning, uddannelse og indsats var vel, bortset fra at gerningen udførtes frivilligt og vederlagsfrit, ikke så forskellig fra andre af datidens brandkorps'. Derimod var deres indre forhold og liv som foreninger noget helt for sig selv. Deres særprægede former, regler og traditioner gjorde dem efterhånden til hele små samfund i samfundet.

De aktive medlemmer var hovedsagelig håndværksmestre og svende samt næringsdrivende og kommissar, men der fandtes desuden både fabrikanter, arbejdere, landmænd og tjenestefolk, og indenfor foreningerne kendte man ikke til social og politisk skel. Man omgikkes ved fester og under arbejde på lige fod som gode kammerater, et forhold, som måske var det mest afgørende for værnenes ydre og indre styrke.

En enkelt undtagelse, der måske kan ses som et udslag af Bismarcks undtagelseslov mod socialdemokraterne i 1878, bør dog nævnes. I en gammel brandværnsavis findes citeret et brev, hvorefter en brandmand ekskluderes af sit værn med den begrundelse, at han „som socialistisk agitator ikke er værdig til som frivillig brandmand at stå under Hs. Maj. Kejsserens protektorat“. Det tjener bladet til ære, at det tog afstand fra tildragelsen med følgende kloge og menneskelige ord: „Vi kan ikke give vore kære kammerater i X medhold. Den, som møder vore smukke bestræbelser med varmt hjerte, som med ærlig vilje stiller hoved og hånd i vor tjeneste, skal være os velkommen som kammerat, hvis han da ellers er et retskaffent menneske, ligegyldig om han er fattig og rig, uden



Tønders første udrykningsvogn med påhængsprøjte (1934).

hensyn til religiøs eller politisk sindelag. Vi spørger ikke, om det er en ven eller fjende, der er i nød, men hjælper mennesket som menneske.“

I årenes løb blev der oprettet mange understøttelsesfunds og begravelseskasser og ofte i trangstiltfælde foranstaltet indsamlinger for kammerater eller enker. Den private hjælp kunne dog ikke strække til i det lange løb, og fra århundredets begyndelse gik værnene derfor over til at tegne ulykkesforsikringer i anerkendte selskaber for deres medlemmer. Præmien for en sådan forsikring udgjorde årligt ca. 10 mark pro persona. Det var mange penge den gang, og betød en ret byrdefuld udgift for de enkelte værn.

Kammeratskabet gav sig også udtryk ved deltagelse i medlemmernes private sorger og glæder. Ved begravelser ledsagede værnene — ofte med faner og orkester — afdøde kammerater til deres sidste hvilested. En særlig ære viste Tønder-værnet den tidligere nævnte testator. Da han døde i 1873, deltog værnet i begravelsen under udfoldelse af hele det korpsmæssige ceremoniel, ligesom man bekostede opsættelsen af en gravsten og påtog sig den fremtidige vedligeholdelse af gravstedet.

Når en kammerat, der havde været medlem en længere årrække eller havde haft særlig betydning for værnet, flyttede fra byen, skete det jævnligt, at værnet ledsagede den pågældende med musik fra hjemmet til banegården, og omvendt, når en sådan kammerat vendte tilbage til byen. Ved hjemkomsten fra krigen 1870—1871 blev medlemmer, der havde deltaget, afhentet af Tønder-værnet med „faner og klingende spil“ og ledsaget til deres hjem, ligesom der afholdtes en stor fest til deres ære. Også efter den første verdenskrig forekom flere steder lignende „afhentninger“. Der berettes endog om et tilfælde, hvor et medlem, der i marts 1920 vendte hjem fra russisk krigsfangenskab, blev hyldet med fakkell-



Brandinspektør Alex Erichsen, Aabenraa. Brandmand fra 1896, i 1920 valgt til værnets kaptajn og formand for Aabenraa amtsforbund til 1944.



Brandinspektør Nis Juhl, Haderslev. Brandmand fra 1896, formand for Haderslev amtsforbund fra 1920 til 1943, og formand for Sønderjysk Forbund fra 1921 til 1945.

tog. Til medlemmer ved fronten sendte flere værn julepakker, ligesom de støttede deres pårørende med pengehjælp.

Ved sølv- eller guldbryllupper hædredes de pågældende medlemmer ved at værnet „trak op“ med musik eller fakkeltog. Ualmindeligt var det heller ikke, at de pågældende samtidig fik overrakt et særligt diplom til minde om dagen.

Vinter- og sommerfester og delegeretmøder etc. forbundet med øvelser, festmarcher, parader og uddeling af ærestegn blev efterhånden hele folkefester og faste træk i foreningernes liv.

Den første nordslesvigske brandværnsfest blev afholdt i Tønder i 1883 med deltagelse af 160 brandmænd fra Sønderborg, Aabenraa og Haderslev. Den største foranstaltning og fest har dog vist været den „21. Schleswig-Holsteinischer Feuerwehrtag“ i Sønderborg i 1913. Det var anden gang, provinsforbundets delegeretmøde blev henlagt til en nordslesvigsk by (første gang var også i Sønderborg i 1868, men i mere beskedent omfang). Over 700 af provinsens frivillige værn var repræsenterede med ialt ca. 1000 delegerede. Repræsentanter fra talrige statslige og kommunale myndigheder deltog i mødet og overværede senere sammen med højtstående officerer fra hær og flåde de delegeredes parade og forbimarch, der skal have været et meget farvestrålende og militært præget skue. I forbindelse med mødet afholdtes store aftenfester under deltagelse af befolkningen fra by og land. Det blev en „stor“ dag for de frivillige brandværn og formentlig også efter datidens indstilling en god propaganda for disse.

Danske og tyske arbejdede og festede normalt sammen i værnene som gode kammerater, men da større offentlige foranstaltninger dengang ofte gav anledning til tysk-nationale demonstrationer, har de danske medlemmer sikkert ikke altid haft det let. Sønderborg-værnets deltagelse i „Takkefesten for vor uforglemmelige første Kejsers redning fra morderhånd“ i 1878, efter at en arbejder, Hødel, havde forøvet et mislykket attentat på kejser Wilhelm den Første, må i hvert fald have været en besk pille at sluge.



Brandinspektør Lorenz Lindholm, Sønderborg. Fung. kaptajn for Sønderborg-værnet 1914—1919. Kaptajn fra 1923 og formand for Sønderborg amtsforbund 1925—1941.



Brandinspektør Heinrich Popp, Tønder. Kaptajn i Tønder-værnet fra 1913 til 1941 og formand for Tønder amts forbund fra 1921 til 1941.

Værnenes interne fester og kammeratskabsaftener var præget af en blanding af lidt alvor og megen munterhed, og — efter tidens skik — også at stor „fugtighed“, hvilket de talrige gamle brandværnsviser giver et godt indtryk af.

Efterhånden som medlemmerne blev ældre i tjenesten, voksede der naturligt en trang op til på een eller anden måde at hædre „de gamle i gårde“. De hædredes med betegnelser som „Ehrenmitglieder“, „Ehrenhauptmann“ o. s. v., medens „Ehrendiplom“ og „Ehrenzeichen“ blev de synlige udtryk for værnenes anerkendelse. I 1887 anvendes æresmedlemskabet for første gang. Det var Tønder-værnets stifter, seminarielærer Johannsen, og nogle andre, der blev denne hæder til del. Titlen æreskaptajn optræder først efter århundredskiftet, men kun et fåtal kom i årenes løb til at bære den.

Andre ærestitler, æresdiplomer, „kors og bånd“ fandtes i rigt mål, og var ofte forskellige fra værn til værn, men efterhånden kom tildelingen af hædersbevisninger og titler dog ind i fastere rammer og reglerne for deres ydre form blev mere ensartede.

Til afgørelse af klager over et medlems opførsel eller forhold, indeholdt de fleste vedtægter bestemmelser om en æresret (Das Ehrengericht), som kunne idømme bøder eller ekskludere medlemmer. Den bestod sædvanligvis af foreningens ledelse („Das Kommando“) og et af de indklagede udpeget medlem. Dens afgørelse var endelig og forpligtende for medlemmet, der ved sin optagelse og sit første fremmøde foran fronten af værnet ved håndslag havde forpligtet sig til at følge og bøje sig for vedtægterne.

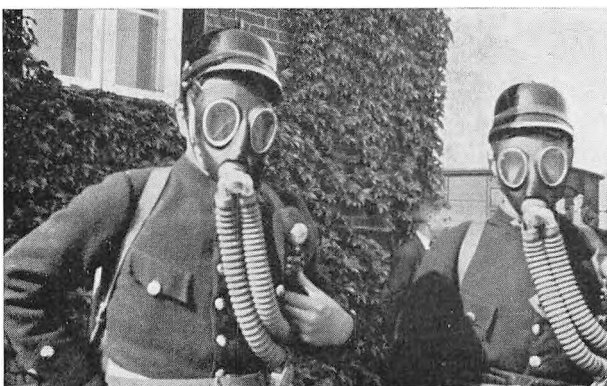
Også faner, fanebånd og -plader blev led i foreningernes mangeartede traditioner.

Verdenskrigen 1914—1918 satte til en vis grad en stopper for den ydre og indre udvikling, værnene var inde i. Mange af medlemmerne — gennemsnitlig omkring $\frac{2}{3}$ — blev indkaldte og adskillige faldt. De hjemmeblivende, fortrins-



Øvelse ved amtsforbundsstævnet i Møgeltønder i juni 1950.

Møgeltønderværnet havde samtidig 50 års jubilæum, og medlemmer af dette værn demonstrerer her redning af en bevidstløs person fra en røgfyldt lokalitet. Bemærk redningslinen fra redderen til kammeraten udenfor.



Ved alle de store værn findes røgdykkerhold, hvoraf mindst 2 skal rykke med ud til enhver brand. Alle røgdykkere har været på kursus i København.

Tønder frivillige brandværn demonstrerer den nye sprøjtes ydeevne (september 1949).



De større værn er forsynede med det nødvendige materiel og uddannet mandskab til udlægning af skum.

vis ældre medlemmer, kæmpede en fortvivlet kamp mod personale mangelen og økonomien.

Myndighederne må imidlertid have været klare over brandværnenes betydning, for på forskellig vis søgte de at råde bod på vanskelighederne.

Værnene selv havde, ved at supplere sig med ældre, forhenværende brandværnsfolk og en del ældre borgere, forsøgt at fylde de stærkt udtyndede rækker, men da den fornødne styrke ikke kunne opnås herved, begyndte „Brandschutzamt“ i Slesvig i 1915 i hver by at udpege et antal borgere, der skulle stå til værnenes disposition i ildebrandstilfælde, ligesom militærmyndighederne stillede forskelligt slukningsmateriel til rådighed. I Sønderborg blev således marinens elektriske sprøjte midlertidigt overdraget til brandværnet.

Da man i 1916 begyndte at frygte for flyverangreb — det gjaldt navnlig i Sønderborg med de store kaserneanlæg og marinestationen og i Tønder med de store Zeppelinhaller— dannedes der særlige og specielt udrustede alarmgrupper, der skulle træde i funktion ved eventuelle angreb. Mandskabet og materiellet blev iøvrigt af samme grund spredt på forskellige stationer.

I 1917 rantes værnene af yderligere indkaldelser. I Tønder blev således 12 mand indkaldt til hjælpetjeneste, men ved at gøre forestillinger hos landråden, lykkedes det at få dem frigjort.

Da flere af de nordslesvigske byer på samme tid erklæredes for krigsområder, blev disses brandkaptajner udnævnt til „Oberkriegsbrandmeister“.

Der findes fra krigens tid iøvrigt meget lidt skriftligt om foreningernes liv, og som forholdene var, i hvert fald i de sidste krigsår og lige efter, er det vel også tvivlsomt, om der har været noget liv, eller om nogen har haft lyst til at skrive referater og beretninger. Heller ikke om værnenes indsats foreligger oplysninger. I Aabenraa har man f. eks. ikke ført protokol fra oktober 1916 til januar 1919, bortset fra et par enkelte tilførsler i 1918, men dette var ikke noget enestående tilfælde.

I 1919 synes virksomheden imidlertid påny, omend i beskedent omfang, at blive genoptaget. I Sønderborg afholdtes således den første generalforsamling den 21. januar, men iøvrigt sporede der i foreningerne en vis tøven og afventen.

Genforeningen blev til virkelighed, og da det atter blev hverdag, dukkede problemerne op. Hvordan skulle man brandslukningsmæssigt tilpasse disse frivillige brandværn til danske forhold, af tysk militær oprindelse og tilsnit, som de var, både med hensyn til uniformering, udrustning, korpsmæssig opbygning og indre forhold. Man havde intet kendskab til deres historie og værdi, og det tyske kommandosprog samt deres „Kriegerverein“-lignende fremtoning faldt mange for brystet eller kaldte på smilet. Man fæstnede sig ved det ydre apparat — som man så ofte gør — og overså den indre styrke, frivilligheden gav, og den kunnen og erfaring, som værnenes medlemmer havde fået gennem årelang øvelse og praktisk indsats. Der opstod nogen modstand mod og en del røre om de frivillige brandværn, men da flere af de for brandslukningstjenesten ansvarlige



De sonderjydske frivillige brandværn påbegyndte som led i deres uddannelse i foråret 1954 nogle gruppeførerkursus på CF-skolen i Tinglev. Det første fandt sted den 24. april. I midten ses skolens chef, sektionsleder Nielsen, og 3 af hans befalingsmænd, der ledede undervisningen.

myndigheder samt alle de nordslesvigske byråd og de fleste sogneråd gik stærkt ind for bevarelsen af værnene, smuldrede modstanden bort. Forhandlinger og drøftelser om deres fremtidige ordning og udbygning kunne derefter påbegyndes i en rolig og saglig atmosfære. Fra alle sider vist god forståelse for og vilje til at finde de rette løsninger på de overgangsvanskeligheder og -problemer, der måtte være eller komme.

Røret om værnene var en overgang så stort, men viljen til at bevare deres gamle forening også så stærk hos medlemmerne, at et af købstadsværnene en overgang overvejede at opløse sig selv og i stedet stifte en „Verein ehemaliger Feuerwehrleute“, men selvfølgelig med den samme opbygning, den samme uniformering ved festlige lejligheder, de samme traditioner og det samme orkester.

Men værnene havde selv indre problemer, bl. a. organisatoriske. De svævede frit i luften, efter at tilknytningen til det slesvig-holstenske provinsforbund var brudt. I Aabenraa, Haderslev og Sønderborg havde man dog stadig som et samlende organ de tidligere tyske kredsforbund, som med en mindre vedtægtsændring o. lign. kunne fortsætte som danske amtsforbund. Værre stod det til i Tønder. Kredsen var ved genforeningen blevet amputeret for hele Sydtønderområdet, så en reorganisation blev nødvendig. Den gennemførtes dog ret hurtigt, og den 14. august 1921 trådte Tønder amtsforbund ud i livet.

Disse forbund har hver en bestyrelse på 5 mand, valgt blandt og af amtets kaptajner. De første formænd for forbundene blev i *Aabenraa* gartner Eriksen, i *Haderslev* restaurator Nis Juhl, i *Sønderborg* bygmester Th. Christiansen og i *Tønder* snedkermester Heinrich Popp.

Som bindeled mellem og overledning af amtsforbundene stiftedes i erkendelse

af, at en sammenslutning ikke kunne undværes, på initiativ fra Sønderborg den 18. septbr. 1921 „Sønderjydsk frivillige Brandværns-Forbund“, omfattende alle de sønderjydske værn. Det ledes af en hovedbestyrelse bestående af en formand og 8 bisiddere, af hvilke 4 vælges af brandværnene i byerne og 4 af værnene på landet. Formanden og medlemmerne vælges på forbundets årsmøder for 3 år ad gangen. Til forbundets første formand valgtes brandinspektør Nis Juhl, Haderslev, der beklædte stillingen til sin død i 1945. Til hans efterfølger valgtes den nuværende formand, brandinspektør *P. Petersen*, Aabenraa.

Forbundets første kongres afholdtes den 11. juni 1922 i Haderslev. Tilstedeværelsen ved denne lejlighed af stiftamtmand, politimester og to af byens rådmænd og deres deltagelse i forhandlingerne vidner om den interesse, myndighederne fra første færd havde for værnenes arbejde. Forbundet har siden, bortset fra krigsårene og et mund- og klovesyge-år, afholdt deres delegeretmøder hvert år, normalt i september, skiftevis i forskellige byer under interesseret deltagelse fra myndighederne og befolkningen.

På disse kongresser drøftes, som på amtsforbundenes årsmøder, organisatoriske spørgsmål, forbedringer af materiel og vandforsyning, økonomi og fællesvedtægter samt udveksles brandtekniske erfaringer. Endvidere aflægges beretning og regnskab og foretages valg til hovedbestyrelsen.

Til kongressen er hvert værn berettiget til et nærmere antal delegerede, men desuden møder mange værn med faner og orkestre for at deltage i den efter kongressen stedfindende parade og demonstrationsmarch. Værtsværnet udfører en større øvelse og foreviser deres materiel, station o. s. v. Der uddeles hæders- og jubilæumstegn, og om aftenen er der sædvanligvis middag og festbal. Faste



Aabenraa
frivillige
brandværns
1. udryknings-
hold 1951.

gæster og deltagere i mødet og festen er politimesteren, borgmesteren, distriktsbrandinspektøren og flere andre. Byen er flagsmykket, og det plejer at være een af årets begivenheder i den by, hvor kongressen afholdes.

Hvad de enkelte værn angår, måtte deres organisation og vedtægter naturligvis føres à jour, men bortset fra sproglige ændringer blev strukturen i det væsentlige uændret. Foreningerne blev fortsat ledet af bestyrelser, hvor kaptajnerne var selvskevne formænd og iøvrigt med delings- og afdelingsførere som medlemmer.

Et andet problem var sproget. Adskillige medlemmer havde ikke lært andet end tysk, og det kneb i den første tid med det danske, så flere steder betjente man sig fortsat af tysk kommandosprog, hvilket vel også faldt naturligt for en del af de medlemmer, der på grund af verdenskrigen i mere end 4 år — og for nogles vedkommende helt op til 6—7 år — uafbrudt havde forrettet tysk soldatertjeneste. Her, som på så mange andre punkter, afspejler værnenes udvikling efter genforeningen de sproglige og nationale forhold i landsdelen.

Sønderborg amtsforbund vedtog som det første at indføre dansk kommando den 18.9.1921. Haderslev- og Aabenraa-forbundene fulgte snart efter, medens Tønder-forbundet blev det sidste. Indenfor enkelte værn brugtes dog tysk kommando helt op til sidste krig, ja, for Tønders vedkommende endog helt op til 1945. Forhandlingssproget var ligeledes til at begynde med tysk, og mødereferater m. v. førtes på tysk. Sønderborg var også her det første sted, hvor sprogændringen slog igennem. Således førtes forhandlingerne for første gang på dansk ved forbundets årsmøde den 2. juni 1922, og Sønderborg-protokollen viser i 1923, at et tysk protokollat under overskriften „Kommandositzung“ uden kommentarer efterfølges af et mødereferat på dansk med samme håndskrift og samme underskrifter. Indenfor Tønder-værnet førtes forhandlinger og protokoller på tysk lige til 1945. Ved æreskaptajnen, fhv. brandinspektør Popps begravelse i 1942, hvor adskillige af amtets værn var repræsenterede for at vise forbundets afdøde formand den sidste ære, oplevede man det ejendommelige, at Tønder-værnets kaptajn kommanderede sit eget værn på tysk, men amtsværnenes repræsentanter på dansk.

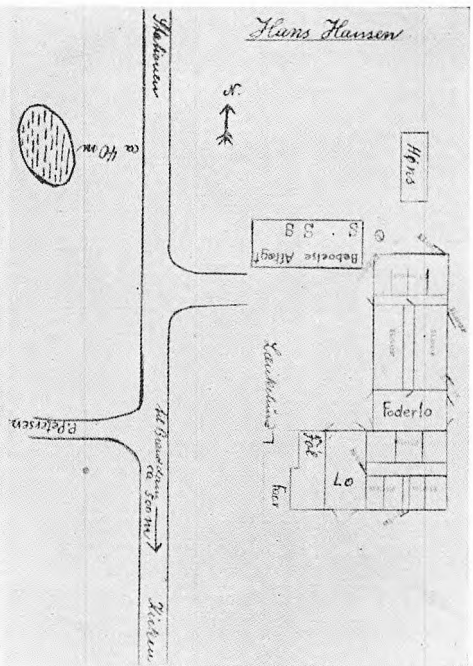
Men selve kommandoerne skiftede også fra værn til værn, og det var ikke altid lige heldigt, når de forskellige værn, f. eks. ved årsmøderne, skulle optræde under fælles kommando. Alligevel varede det helt til 1942, før hovedbestyrelsen efter forslag fra Sønderborg vedtog et fælles, danskpræget kommandoreglement

Værnernes arbejde skete som hidtil vederlagsfrit, men som tidligere omtalt mistede flere værn deres opsparede eller arvede midler ved markdevalueringen og kroneombytningen, og når de så tillige stod overfor en modernisering eller udbygning af materiellet, kunne økonomien nok volde hovedbrud. Ligesom i tysk tid forsløg kontingentet kun til opretholdelse af orkestre og andet foreningsarbejde, og de tilskud, man fik fra virksomheder, banker og sparekasser, kunne ikke dække de nye, store krav til materielanskaffelser og fornyelser. Man blev

For- og bagside af kartotek kort for et medlem af passivafdelingen i Asserballe sogns frivillige brandværn. Et led i „systemet“ med at skaffe værnet midler til arbejdet og nyanskaffelser.

Kort Nr. A 56	Bynavn: <i>Asserballe</i>
Telf. Nr. 17	Ejer: <i>Hans Hansen</i>
Tagbeklædning: <i>Græs og Jern</i>	
Væder:	Nord: <i>Per Nielsen 250 mtr. Blaudst</i>
	Øst: <i>Jørgen Stokke 80 mtr. Græs</i>
	Syd: <i>Peter Nielsen 40 mtr. Græs og Tegl</i>
	Vest: <i>Peter Petersen 120 mtr. Hødfast</i>
Brandforsikret for <i>45.000</i> Kr. hos <i>Nielsens Brandforsikring</i>	
Vand- forsyning:	<i>1</i> åarlig Brønd, beliggende: <i>475</i> mtr. med <i>Stichens</i> og <i>Tilførsel</i> Tilkørsel fra: <i>syd over Landem</i>
i Sprøjte	<i>1</i> Dam, beliggende: <i>80</i> mtr. <i>vest for Vejens</i>
Tilkørsel fra: <i>Græspladens hos Peter Petersen</i>	
anden Vand- forsyning:	<i>1</i> god Brønd, beliggende: <i>65</i> mtr. <i>hos J. Stokke</i> Tilkørsel fra: <i>over Stokken</i>
god Brønd beliggende: <i>500</i> mtr. <i>høvedsbakken</i> Tilkørsel fra: <i>Vejens</i>	
Hjælp tilkaldes fra: <i>Stovmark</i> Tlf. <i>Stovmark Centr.</i>	
Indgang til	<i>4</i> Heste: <i>Søren i Krogstuen og D. v. Stichens</i>
Indgang til	<i>14</i> Køer: <i>2</i> Børne med <i>Stok</i> og <i>hø</i> <i>Foderlo</i>
Indgang til	<i>31</i> Svin: <i>støvelig Indgang</i> <i>hø</i> og <i>hø</i> , <i>hø</i>
Elektr. Albyder:	<i>Stichens</i> <i>hø</i> <i>Stokke</i> <i>hø</i> <i>Stokke</i>
Andre Oplysninger: <i>Se er indstruktion. Færre kan være også Stok</i>	
Bidrag Kr.	<i>300</i>
<i>Hans Hansen</i> Ejerskrift	

Kortet giver et godt grundlag for rednings- og slukningsarbejdet i påkommende tilfælde.



derfor nødt til at søge kommunerne om tilskud, og det viste sig, at købstæderne og flækkerne var ret imødekommende, idet de udover tilskudet bestod af anskaffelsen af forskelligt større materiel. Derimod kneb det med landkommunerne, og her måtte værnerne som tidligere selv skaffe pengene ved fester, basarer, indsamlinger, lotteri o. s. v., og de gjorde det.

Et eksempel på den opfindsomhed og dygtighed, hvormed et værn greb sagen an, bør fremdrages. Det drejer sig om Asserballe sogns frivillige brandværn, der i 1940 startede et særligt abonnements- og kartotekssystem. Man gik radikalt til værks, idet man hvervede alle sognets beboere som passive medlemmer.

Bidragssydelsen var beregnet efter 1—10.000 kr. forsikringssum til 1 kr., stigende med 1/10 pct. til højst 3 kr.

For hver ejendom udarbejdedes et særligt kartotekskort, der gav detaljerede oplysninger om alle forhold, der kunne være af betydning for værnet i ildebrandstilfælde. Kortene opbevarede i sprøjtehuset.

En meget stor hjælp kom dog fra det i 1924 af de gensidige brandforsikrings-selskaber nedsatte sønderjydske brandværnsudvalg. Formålet var at medvirke

til forbedring af brandslukningsforholdene på landet i Sønderjylland, og det opfyldtes ved at yde tilskud til de frivillige brandværns indkøb af motorsprøjter og slangemateriel, særlig hvor der oprettedes større og med moderne materiel udstyrede brandværn (centralværn). Mange mindre værn nød dog også godt af denne tilskudsordning, og store er de beløb, som udvalget i årenes løb støttede værnene med.

Udvalget, som fortjener den største anerkendelse og tak for dets pionerindsats og støtte, blev afløst af „Brandslukningsudvalget af 1950“, omfattende hele landet, og som i de forløbne år har betydet endnu mere for forbedringen af brandslukningsforholdene i landsdelen.

Den noget ejendommelige ordning, hvorefter de fleste værn som private foreninger ejede alt slukningsmateriel og udrustning i kommunerne og modtog tilskud fra disse og brandværnsudvalget, ændredes efterhånden, som det store materiel måtte anskaffes. Det blev nu kommunerne, der købte materiellet og blev ejer af det, samt fik tilskudene fra brandforsikringsselskaberne, ligesom de, for at sikre en forsvarlig og tidssvarende opbevaringsform for materiellet, påtog sig opførelsen af nye brandstationer.

Forholdet til brandværnene ordnedes ved kontrakter, ifølge hvilke kommunen anskaffede og bekostede vedligeholdelsen af materiellet samt stillede det til rådighed for værnene, mod at disse forpligtede sig til vederlagsfrit at udføre alt slukningsarbejdet i kommunerne samt at passe og vedligeholde materiellet.

Den personlige udrustning forblev derimod i mange kommuner værnenes og dens anskaffelse, vedligeholdelse og fornyelse et rent foreningsanliggende. Dette medførte, at de gamle uniformer, hjelme, distinktioner o. s. v. først efter mange års forløb erstattedes af ny og tidssvarende dansk udrustning, og den personlige udrustning er nu — hvilket navnlig skete efter 1945 — næsten overalt i overensstemmelse med danske regler. Dog findes der små kommuner, hvor værnene endnu må optræde i gamle uniformer — undertiden endog i lærreds- og uldbluser fra værnenes første tid — gamle hjelme o. s. v. Forskellen mellem en af disse gamle brandmænd og en yngre, moderne klædt og udstyret kollega fra et moderniseret værn viser den vældige ændring, værnene har gennemgået.

Uddannelsesmæssigt søgte man at modernisere og forbedre værnene i overensstemmelse med dansk sæd og skik. Medvirkende årsag hertil var bl. a. det nye materiel, som efterhånden blev anskaffet, og for hvilket der gjaldt danske betjeningsforskrifter, samt de inspektioner som jævnligt fandt sted af danske myndigheder, der på god og forstående måde støttede værnene med råd og dåd og vakte interessen for de nye veje og former. Der blev heller ikke sparet på anerkendelsen.

I 1940, tyve-året for genforeningen, hylder den daværende formand for dansk brandinspektørforening, brandinspektør Gunnar Stampe, Aalborg, værnene med følgende ord:



Et vagthold af CB-brandmænd fra krigens tid med deres frivillige brandværnsledere. I midten ses brandinspektør og brandkaptajn H. Petersen, Sønderborg.

„ . . . For mig, der gentagne gange har haft lejlighed til at besøge de sønderjydske brandværn, har det været interessant og opløftende at se den iver og kærlighed, med hvilken brandmandskabet, fra chef til yngste brandmand, har omfattet sin gerning og udført sin pligt. Hver mand har følt det som en ære at være med i vor opgave til værn for samfundets værdier . . .“

Og afdøde politimester Agersted, Aabenraa, giver udtryk for sit syn således:

„ . . . Når man tidligere har overværet brande i mindre byer eller på landet i det gamle land og set de parodiske forhold, under hvilke brandvæsenet mange steder måtte arbejde, og endnu mange steder må arbejde, med dårligt vedligeholdt materiel og et uøvet, ofte modvilligt, tvunget mandskab, så var det en glæde at se de frivillige brandværn i virksomhed enten under øvelse eller under ildebrand. Hver mand kender sin plads og sit arbejde, og dette går med liv og lyst, uden at det er nødvendigt for brandfogeden at anvende grove ord for at få arbejdet udført.

Materiel, sprøjter m. m. passes med omhu og søges forbedret og fornyet efter tidens krav, ofte med personlige udgifter for de frivillige brandfolk, og brandværnene står nu mange steder vel udrustet med moderne materiel og uddannelse . . .“

Alle de kaptajner, der er eller var brandinspektører og adskillige stedfortrædere har efterhånden gennemgået det obligatoriske brandinspektørkursus. I takt med anskaffelsen af røgmasker og røgapparater fik hele mandskabet en teoretisk og praktisk specialundervisning, medens de egentlige røgdykkere blev sendt på kursus i København.

Men man gik videre. På initiativ fra Tønder påbegyndte man i foråret 1954 gruppeførerkursus på CF-skolen i Tinglev, hvor man mødte den største imødekommethed og hjælp fra skolens chef, sektionsleder Nielsen, og i 1955 fik alle

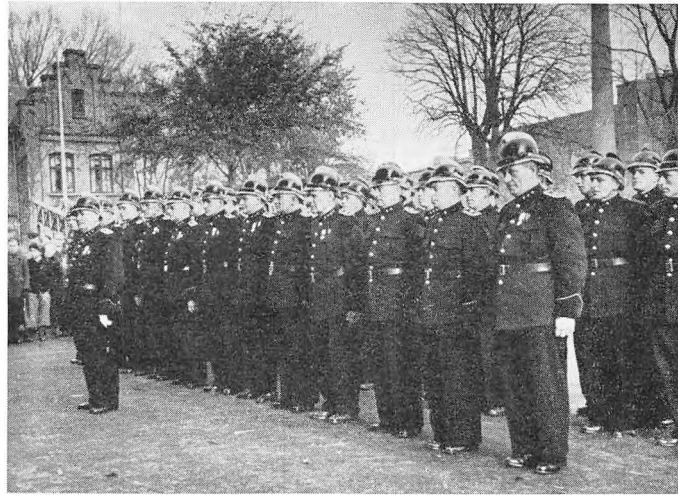


Brand i kullager i Sønderborg 4. august 1934.



Da ilden var på sit højeste. Aabenraa frivillige brandværn gjorde et godt stykke arbejde (brand i karosserifabrik — Aabenraa 1951).

Brandkaptajn H. Petersen med Sønderborg frivillige brandværn ved den nye brandstations indvielse den 19. november 1950.



værnene ved venlighed fra chefen for flyvestation Skrydstrup lejlighed til at få forklaret og demonstreret slukning af brande i luftfartøjer og de med arbejdet forbundne farer.

Sideløbende med den specielle uddannelse holdt værnene selv teoriaftener, hvor man gennemgik fejl fra tidligere brande eller drøftede værnenes indsats ved brande i tænkte objekter, ligesom man ved praktiske øvelser i kommandoføring, samarbejde mellem flere værn og i betjening af materiellet søgte at gøre værnene så effektive og kvalificerede som vel muligt. Et snævert samarbejde og fællesøvelser med Røde kors og arbejdersamaritterne var medvirkende hertil.

Materialcanskaffelserne har været nævnt, og det kan tilføjes, at de første automobilsprøjter begyndte at dukke op i begyndelsen af trediverne. I dag råder mange større og mellemstore værn over automobilsprøjter, ligesom de mindre i stort omfang har udrykningsvogne til fremføring af mandskab, slanger og moderne påhængssprøjter.

Om den udvikling, værnene har gennemgået i de forløbne 36 år giver efterfølgende opstilling i hovedpunkter et godt billede:

	1925	1940	1956
Antal værn.....	32	63	82
Antal aktive brandmænd	1169	1805	1914
Slangebeholdning i meter	9100	24000	46000
Automobilsprøjter	0	26	59
Påhængssprøjter	15	21	67

Hertil kan føjes, at købstæderne med undtagelse af Haderslev i dag råder over gode, moderne brandstationer, medens man tidligere måtte nøjes med gammeldags sprøjtehuse eller primitive garager. Aabenraa fik ny brandstation



Tønders nye og moderne brandstation blev indviet den 1. oktober 1955. Her er flaget lige blevet hejst.



Borgmester Andersen taler ved brandstationsindvielsen i Sønderborg den 19. november 1950. Til venstre for ham ses forbundsformanden, brandinspektør Petersen, Aabenraa, og til højre politimester Sundorph. Bag ved dem op mod det opslåede portfag ses daværende distriktsbrandinspektør Andersen, Kolding.



Sønderborgs nye, flotte brandstation, der blev indviet den 19. november 1950. Bygningen er $16\frac{1}{2}$ m bred og $21\frac{1}{2}$ m lang. Under hele huset er der kælder med bl. a. et 8×8 m stort beskyttelsesrum, 2 værksteder for brandmænd og en vaskehal til slanger og vogne i hele husets bredde med direkte tilkørsel. Tårnet er $17\frac{1}{2}$ m højt og har plads til 700 m slange på en gang. Een mand kan hejse dem op og ned fra samme sted i vaskehallen ved en særlig og meget moderne anordning. I stueetagen findes brandstationen med 4 porte, 215 m^2 vognhal, værksted for depotmesteren, bad og w. c. til mandskabet, musik- og mødelokale samt brandinspektørens kontor. På første og anden sal er der indrettet 8 moderne lejligheder til brandmænd.



Sønderborgs gamle brandstation. Det var faktisk kun en gammel lagerbygning, hvori der var indrettet garager og enkelte depotrum. Den blev erstattet af den nye store brandstation i 1950.

En af de store sønderjydske brandkatastrofer. Branden på Fuglsangs Bryggeri i Haderslev d. 5. august 1933.



Brand i karosserifabrik i Aabenraa 1951. De sørgelige rester — men på grund af det frivillige brandværns indsats blev ilden dog begrænset, hvilket tydeligt kan ses på billedet.



Brand i et sækkelager i Sønderborg 20. april 1938.



Fhv. drejermester Johann Frederik Gobel fotograferet i 1948, 90 år gammel. Han var medstifter af Sønderborg frivillige brandværn i 1877 og blev ved den første ordentlige generalforsamling den 2. november s. å. „forpligtet“ som aktiv brandmand. Han forrettede tjeneste i værnet i mere end 30 år. Til venstre for ham ses det diplom, som han af byens borgmester fik overrakt ved værnets 25 års jubilæum. Bagved ham hænger det diplom, han fik overrakt af landråden ved 30 års jubilæet. På brystet bærer han den samtidig tildelte medalje „Das allgemeine Ehrenzeichen“, samt det sønderjyske brandværnsforbunds jubilæumstegn.

allerede den 17. juli 1938 — stærkt udvidet og moderniseret i 1953, Sønderborg den 19. november 1950 og Tønder den 1. oktober 1955. Sønderborgs er den største og fineste, men også den dyreste (ca. 400.000 kr.). I tilslutning til brandstationerne blev der i disse eller i ejendomme ved siden af indrettet lejligheder for to eller flere brandmænd, for at kunne sikre den hurtigst mulige udrykning.

Gode og praktiske brandstationer — dog naturligvis i mindre format og uden lejligheder — findes desuden nu i de fleste af flækkerne og i mange større landkommuner.

Også med hensyn til alarmeringsformen har værnene fulgt udviklingen op. Hornene afløstes af sirener og tyfoner, og efter centralernes fuldautomatisering er man foreløbig i Tønder politikreds flere steder gået over til automatisk telefonstart af sirenerne. De forsøgsvis i Sønderjylland på politistationer med døgnvagt oprettede alarmcentraler, hvortil bl. a. alle brandmeldinger indgår, sørger for den automatiske sirencalarmering og underretning til brandinspektører o. s. v. I Aabenraa alarmeres dog brandværnets enkelte sløjfer fra politistationen via en særlig telefonordning, og i Tønder har man vedtaget at forlade sirenavarslingen og i stedet anskaffe et af de helt moderne alarmeringsanlæg, som bl. a. er opstillet i Gladsaxe. På dette punkt er man altså absolut på højde med det øvrige land.

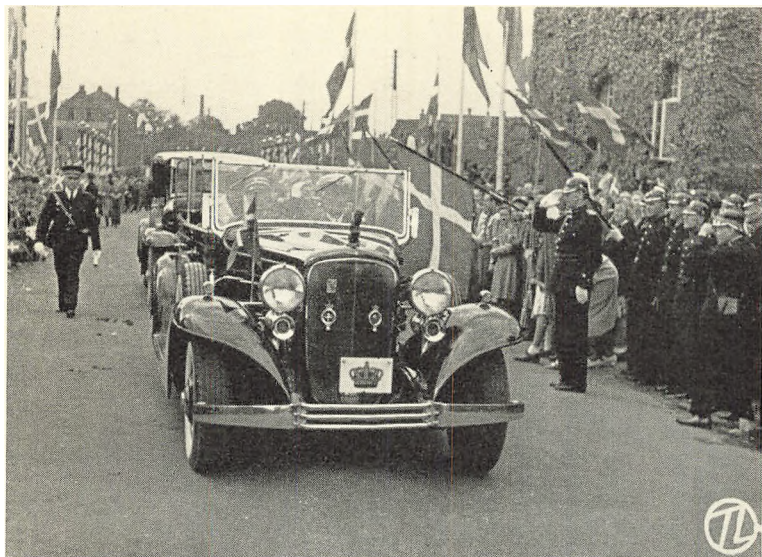
Brandslukningstjenestens varetagelse i kommunerne er som tidligere nævnt kontraktlig ordnet, og kommuner med større værn har ofte med tiltrædelse af disse kunnet afslutte overenskomst med oplandskommuner om overtagelse af „den store slukningshjælp“. De fleste af værnene er efterhånden anerkendt alene eller sammen med et naboværn, som stor slukningshjælp i egne kommuner. Jævnligt har flere større værn desuden gensidige vederlagsfri overenskomster, således at der ved større brande hyppigt møder 2—3 slukningstog.

Det store og kostbare materiel, som i dag er nødvendigt for et brandvæsen, medførte naturligt en tendens til skabelse af større centralbrandværn og følgelig også vanskeligheder for de mindste værn, hvoraf flere med sorg og bitterhed gik deres opløsning i møde. Forholdene er imidlertid så stabiliserede, at man — i hvert fald af den grund — ikke kan forvente nedlæggelse af stort flere værn.

Men udviklingen kom også til at spille en rolle for de små kommuner. De „ørkede“ ikke at følge med og måtte så for at opfylde lovens krav overveje de foreliggende muligheder for afslutning af overenskomster om „stor slukningshjælp“. Dermed træder „Falck“, der efterhånden havde fået adskillige rednings- og ambulancestationer i landsdelen, ind i billedet. Det var vel forståeligt, at tanken om at gøre disse allerede bestående stationer yderligere til brandstationer kom frem — ofte på foranledning af henvendelser fra kommunal side. Da



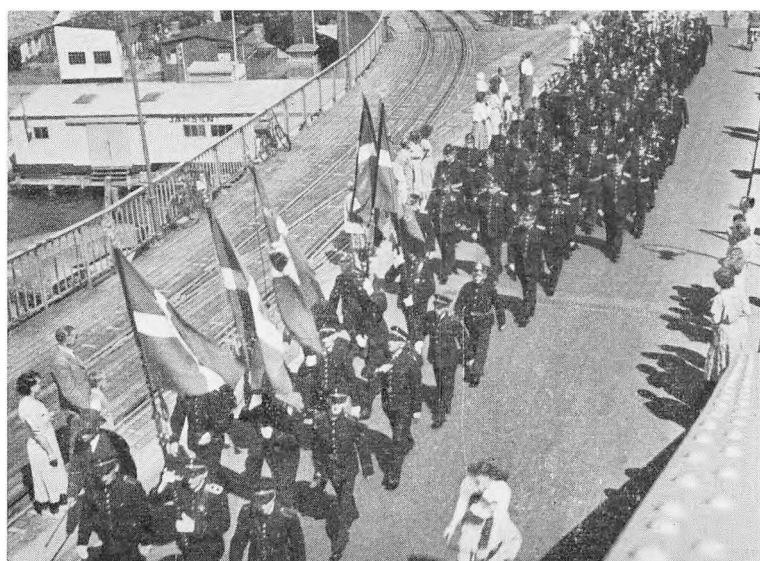
„Med klingende spil“. Brandværnsorkestret fra Sønderborg „trækker op“ (1948).



De frivillige brandværn paraderer ofte ved kongemodtagelser og lignende festlige lejligheder. Aabenraa-værnet ses her med dets fane ved Hs. Maj. Kong Christian d. X.s sidste besøg i Aabenraa i 1946.

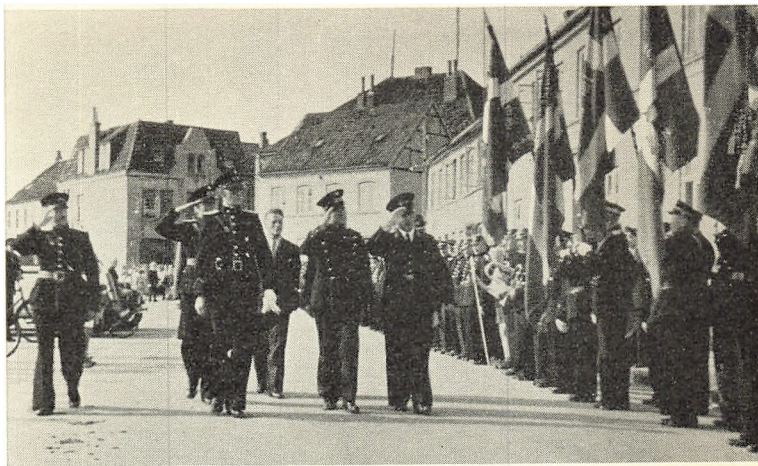


Uddelingen af Hs. Maj. Kongens jubilæumstegn for 25 års tjeneste. (Tønder den 11. september 1949).



Flagets fest den 19. juni 1949 på Dybbøl. Brandværnene på vej over Christian X.s bro.

„Sonderjysk frivillige Brandværnsforbund“s årsmøde i Tønder søndag den 11. september 1949. Fronten skridtes af for marchen gennem byen. Fra venstre ses: brandinspektør Dirks, Haderslev, daværende distriktsbrandinspektør Andersen, Kolding, brandinspektør Petersen, Aabenraa (formand for forbundet), viceborgmesteren, daværende brandinspektør Schroder, København (nu brandchef) og politimesteren.



Brandværnene udgør næsten altid et fast led i større folkelige arrangementer og bidrager med deres smukke eller fornuftige påfund til disses gode forløb. Brandinspektør H. Petersen, Sønderborg, med tre af sine „mænd“ og 4 små „rekrutter“ er her klar til deltagelse i børnehjælpsdagens arrangementer i 1955.



Værnens „indsats“ er ikke begrænset til brande og øvelser. Man kan også more sig. Her ses en „vandbold“-kamp ved et stævne i Sønderborg i september 1948.



Sønderjysk Forbundsstævne den 12. september 1948 i Sønderborg. De forskellige amtsværn er i gang med opstillingen.



Brandinspektør P. Petersen, Aabenraa. Formand for Sønderjysk frivillige Brandvænsforbund fra september 1945. Indtrådt i Aabenraa-værnet 1924. Brandkaptajn og brandinspektør 1944. Formand for amtsforbundet 1944.

tanken blev ført ud i livet var der i 30-erne og 40-erne adskillige småkommuner i Haderslev og Tønder amter, der valgte at slutte overenskomster med Falck. Dette vakte nogen harme og bitterhed hos de frivillige brandværn ud fra rent principielle synspunkter, og deres mening om forholdet kom bl. a. til udtryk i følgende vedtagelse fra et amtsmøde:

„Idet delegeretmødet udtaler sin anerkendelse af Falcks samfundsnyttige arbejde, også her i landsdelen, må vi dog, når der fra Falcks side arbejdes for overtagelse af brandslukningstjenesten, endog med støtte fra enkelte brandmænds side, udtale vor skarpeste misbilligelse heraf. Vi ønsker vore frivillige brandvæns fortsatte beståen.“

I nogle kommuner ønskede disse selv at bevare deres frivillige brandværn, men magtede ikke økonomisk at give dem det fornødne materiel, i andre støttede myndighederne opretholdelsen. Det sidste var navnlig tilfældet i sogne, der havde ret lang afstand til nærmeste „stor slukningshjælp“, og hvor der var mange eller store brandfarlige objekter, som krævede en hurtig og effektiv førsteindsats. I disse tilfælde valgte man en mellemløsning. Hvor Falck-stationen og det frivillige brandværn befandt sig i samme by, sluttede kommunen „stor“ overenskomst med Falck, men således at det frivillige værn rykkede ud med Falcks materiel, som om det var deres eget og under ledelse af deres egen kaptajn, der som regel tillige var kommunens brandinspektør. Var station og værn ikke i samme kommune, var Falck alene „stor slukningshjælp“, men kontrakten forsynedes med et tillæg om udstationering af en brandvagt. D. v. s. at Falck for at man kunne opnå en hurtig førsteudrykning udstationerede en påhængssprøjte med slanger o. s. v. plus eventuelt en udrykningsvogn i værnets kommune, og dette materiel betjentes

så af det frivilige brandværn ligesom i første tilfælde, indtil Falcks slukningstog nåede frem, og derefter i fællesskab med dette. Sådanne ordninger blev imidlertid også udsat for kritik og hårde ord fra frivillig side. Hermed lod udviklingen sig dog ikke standse, da årsagen som oftest skyldtes økonomiske hensyn, og/eller at der ikke indenfor rimelig afstand fandtes så veludstyrede eller uddannede frivillige værn, at de kunne anerkendes som „stor slukningshjælp“. Når udviklingen ikke gik videre end sket er til i dag, og ikke længere indeholder en trusel mod de frivillige brandværn, er grunden først og fremmest den, at de nye kræfter, der efterhånden overtog de ledende poster, erkendte, at den eneste betingelse for at værnene kunne klare sig var, at de fik det mest moderne udstyr og den bedst mulige uddannelse og handlede derefter.

Dette betød nogle steder en nødvendig samling af kræfterne om styrkelse, udbygning og uddannelse af visse værn (centralværn) på bekostning af de mindre, men det medførte, at de frivillige brandværn fortsat har hovedparten af brandslukningstjenesten i Sønderjylland.

Til denne summariske redegørelse om forholdet mellem de to forskelligartede brandvæsener — som i de forløbne år har spillet en ikke ubetydelig rolle — skylder man dog sandheden at føje, at der altid på brandsteder har hersket det bedste og mest gnidningsløse samarbejde i bestræbelserne på at bekæmpe den fælles fjende.

Mange og ofte store er de brande, som værnene i dansk tid har bekæmpet med deres vanlige iver og dygtighed, men kun få objekter er kendt i videre kredse. Skal der fremhæves et tilfælde må det blive branden i Dybbøl mølle natten til den 27. maj 1935, der lagde dette nationale vartegn øde.

Som i alle andre brandvæsener stiller værnene også brandvagter ved teaterforestillinger, indendørs stævner, sportsforanstaltninger, udstillinger o. s. v., og mandskabet instrueres i deres opgaver som et led i uddannelsen. I Sønderborg er man endog gået så vidt, at der den 2. februar 1943 er udfærdiget en udmærket instruks for brandvagter. Værnene er underkastet de sædvanlige inspektioner af justitsministeriets brandudvalg, politimestrene og distriktsbrandinspektøren. Ofte sker inspektionerne i forbindelse med blinde alarmer, og myndighederne har ved disse lejligheder gode muligheder for at bedømme værnenes standard.

Hvor der ikke findes redningsstationer, har værnene ofte været indsat til hjælp ved oversvømmelser, afstivninger o. s. v.

Under anden verdenskrig indtog værnene en fremtrædende plads i civilbeskyttelsen. Der blev således de fleste steder oprettet faste brandvagter suppleret med tilkommanderede ekstra uddannede CB-brandmænd, og ved større sammenstyrninger som følge af bombenedslag skete det, at værnene blev indsat sammen med rydningstjenesten.

Ved opbygningen af civilforsvaret efter krigen er værnene i byerne hurtigt indgået som faste og betryggende led, og ved sogneværnsordningen har man her



Den 28. februar 1943 fik Sønderborgværnnet erstattet deres gamle fane fra 1902 med en ny med dansk tekst. Den anden side bærer teksten: „Gud til Ære — Næsten til Gavn“. Den gamle afleveredes senere til Sønderborg museum.

i landsdelen haft det betydeligt lettere med gennemførelsen end andre steder, idet ordningen har kunnet udbygges omkring værnene som den faste kerne.

Foreningslivet har fulgt den almindelige udvikling med det gode kammeratskab og humør som bærende elementer. De gamle traditioner holdes fortsat i live. De tidligere omtalte hædersbevisninger, såsom æresmedlemskaber, diplomer og ærestegn anvendes stadig. For tegnets vedkommende er det officielle tyske *dels* afløst af det af Hs. Maj. Kongen i 1906 indstiftede jubilæumstegn for brandkorps i købstæderne, der ved kongelig resolution af 13.9.1927 også kom til at omfatte de sønderjydske købstadsværn og for første gang uddeltes samme år og *dels* jubilæumstegnet for befalingsmænd og menige i de faste brandkorps på landet. Et meget stort antal af disse tegn — der normalt uddeles af politimestrene personlig under højtidelige former — er tilfaldet medlemmer af de frivillige brandværn, hvori det ikke er usædvanligt, at brandmændene bliver ved som aktive medlemmer til op i 60-års alderen.

De foreningsprægede gamle ærestegn for lang og tro tjeneste erstattedes i 1923 af det af Sønderjysk Hovedforbund indstiftede 25-års hædertegn.

Foruden de reglementerede distinktioner, der de fleste steder er bragt i overensstemmelse med det øvrige lands, får medlemmerne for hver 5 års tjeneste til delt en kravestjerne. 5 års stjernerne er hvide og 10 års stjernerne gule. Adskillige brandmænd har både 3 og 4 stjerner. Efter 25 års tjeneste kan man „træde fra“, men får fortsat lov til ved festlige lejligheder at bære uniformen som æresmedlem.

I nyere tid har foreningerne, når de ønskede at hædre et medlem ved en særlig lejlighed, indstiftet hædersgaver. Således har man i Sønderborg indført et særligt flag med værnenes påsyede motto i 1944, en brandmandsstatuette i 1954 og en æresøkse samme år, der uddeles efter ganske bestemte regler.

Næsten alle værnene har idag Dannebrog som fane — som oftest påsyet værnets navn og stiftelsesår, og undertiden tillige værnenes motto — og bruger den med glæde ved alle festlige lejligheder. Fanerne er oftest skænket af „Danmarks-Samfundet“, men undertiden også af danske medborgere.

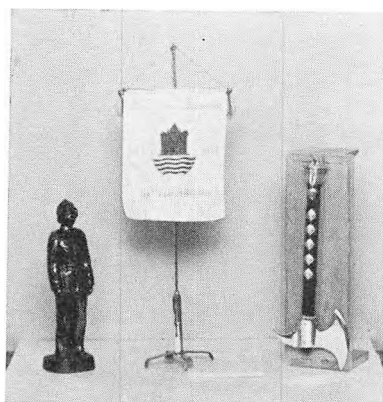
„Kongresserne“, hvis tilrettelæggelse stadig følger de gamle linier, er ligesom tidligere folkefester og prægede af stor festivitas. De i forbindelse med dem arrangerede demonstrationsmarcher „med klingende spil og vajende faner“ er et ret imponerende og farvestrålende syn. Deltagerantallet er ofte 4—500, og en faneborg på 20—25 faner og 6—7 orkestre er ikke ualmindeligt. De senere års overgang fra hjelme til kasketter har dog taget noget af glansen og det gamle særpræg ved optogene.

I deres foreningsliv har værnene været konservative. Det viser traditionerne og det forhold, at lederne ofte beklæder deres stillinger i 20—30 år.

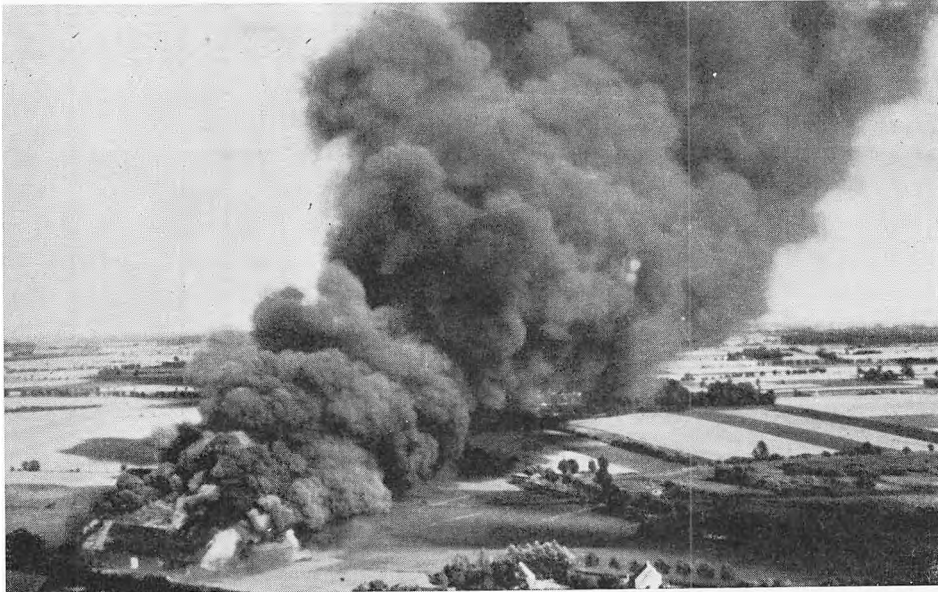
I de senere år er hovedvægten lagt på uddannelsen og anskaffelse af moderne materiel, og først i anden række har man beskæftiget sig med uniformsspørgsmålet og foreningslivet. Derfor står de frivillige brandværn i dag både uddannelses- og materialemæssigt også bedre rustet end nogensinde før i deres historie og fuldt på højde med andre danske brandkorps.

Man ville nødigt her i Sønderjylland undvære de frivillige brandværn og det festlige og humørfyldte islæt, som de bringer i byernes liv.

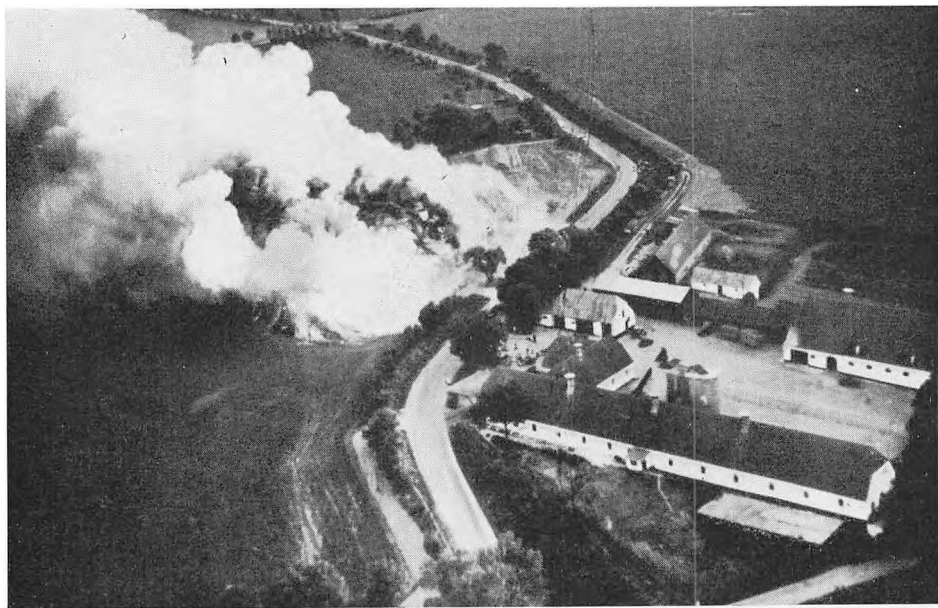
Man må håbe, at værnene langt ud i fremtiden må forblive bærere og bevarere af den sjældne men sunde samfundsindstilling: At man som borger frivilligt, uegennyttigt og vederlagsfrit bør gøre sin indsats til gavn for samfundet og værn for næsten.



„Hædersgaver“ indstiftet af Sønderborg frivillige brandværn. — Bordflaget gives første gang ved 50 års fødselsdage eller sølvbryllupper. — Brandmandsstatuetten anden gang ved 50—60 års fødselsdage eller sølvbryllupper. — Øksen gives kun til æresmedlemmer.



En brand på landet kan antage voldsomme dimensioner.



Stor ladebygning i brand. Flyveild fores i et tilfælde som dette viden om, og vindretningen må i det foreliggende tilfælde siges at være meget heldig.

BRAND I BY OG PÅ LAND

af J. V. Petersen

PÅ VORE FJERNE FORFÆDRE, der søgte varme og tryghed i lejrålets lys-kupel, og på det moderne menneske, der standser op og betragter flammerne på pyrolyseværkets top, har ilden altid udøvet et særegent trylleri. Det er en mærkelig blanding af tiltrækning og frygt, man føler, når man betragter flammernes spil.

Det er ikke uden grund, at „Arnens Ild“ er et symbol på fred og tryghed eller, at ildsvåden, den uhæmmede ilds rasen, slår mennesket med rædsel.

Tidligt har menneskene måttet erkende ildens vældige magt til at anrette ødelæggelser, og gennem tiderne har man i høj grad anvendt denne viden i indbyrdes krige.

Også i de moderne krige er ilden et af de virksomste våben netop ved dens uhyggelige evne til at udvikle sig fra en uskyldig flamme til et altødelæggende bål.

Men også i fredstider er ilden en farlig modstander, når den unddrager sig menneskets kontrol.

Derfor må kampen mod ilden koncentrerer om for det første ved forebyggende foranstaltninger at forhindre, at kontrollen svigter og for det andet ved en hurtig indsats at genoprette kontrollen, hvis ulykken alligevel skulle ske.

I det følgende skal vi søge at redegøre for, hvorledes denne kamp er ført i Danmarks købstæder og landdistrikter.

Forholdene i de tre største købstæder, Aarhus, Odense og Aalborg, er ikke medtaget her, ligesom Københavns omegnskommuner og Sønderjylland, hvor særlige forhold gør sig gældende, er holdt udenfor denne redegørelse.

Efterhånden som menneskene søgte sammen i bysamfund — bopladser, landsbyer, byer — voksede ganske naturligt faren for, at en tilfældigt opstået brand kunne udvikle sig til en brandkatastrofe, og de danske byers historie er da også præget af en lang række storbrande, hvorved hele bydele blev lagt i aske. Men mærkeligt nok tog man kun i meget ringe grad ved lære af de overståede ulykker. Man fortsatte med at bygge op under anvendelse af de samme brandbare materialer, træ, strå o. s. v. og uden i noget større omfang at tage brandmæssige hensyn til bygningernes placering i forhold til hinanden.

Forklaringen herpå er vel nok den ganske enkle, at man netop på grund af brandskadernes som oftest omfattende karakter var nødsaget at bygge så billigt som muligt for hurtigt at kunne skaffe husly for folk og fæ.

Begrebet brandforsikring er jo af forholdsvis ny dato, selvom man har konstateret, at de første spirer til en brandforsikring er opstået i Island i det 12. århundrede.

Forsåvidt angår Danmark findes følgende bestemmelse i Christian den Femtes Danske lov (1683) III bog, XIII cap.:

„Dersom nogen Bondis Gaard, eller Huus, ved Ildebrand, eller anden ulykkelig Tilfald kommer til Skade, da maa Bonden ej Stædet forlade, eller sig andenstæds nedsette, men hand bør med Husbondens og Byemændines Hielp, om hand selv ej have Middel dertil, at opbygge Gaarden, eller Huset, før end hand maa derfra flytte, eller Gaarden, eller Huset opsige . . .“.

Denne bestemmelse kan vel nok betegnes som en slags tvungen brandforsikring og desuden udviklede der sig den skik, at myndighederne, såfremt den brandlidte ønskede det, udstedte et „Brandbrev“ — en skriftlig tilladelse til at drage rundt i landet og bede om hjælp til dækning af brandskaden.

En skik, der ikke var videre tiltalende, og som naturligvis også blev misbrugt i udstrakt grad.

Først i 1761 oprettedes „Kjöbstædernes alm. Brandforsikring“ og i 1792 „Landbygningernes alm. Brandforsikring“ og dermed kom man ind på mere ordnede forhold, forsåvidt angik muligheden for, at den brandlidte blev i stand til at genopbygge sin ejendom på rimelig og forsvarlig måde.

Det er indlysende, at de ansvarlige myndigheder i høj grad havde deres opmærksomhed henvendt på den fare for liv og ejendom, som brandene betød, og man udstedte befalinger og forordninger, som skulle tjene til dels at forebygge brand og dels at afbøde ulykken så godt som muligt, når den indtraf.

En af de første forordninger af denne art er en brandforordning af 28. februar 1599 for Kolding by, udstedt af Caspar Marckdaner til Søgaard, som på dette tidspunkt var høvedsmand på Koldinghus.

Denne forordning indeholder en række bestemmelser om bygningsmæssige foranstaltninger, om anskaffelse af brandredskaber, om vandforsyning, om skorstensfejning og meget andet og bærer præg af en forbavsende klar opfattelse af problemerne og en udtalt vilje til at få dem klaret på bedst mulig måde.

Om nogen egentlig for hele landet gældende lovgivning om brandvæsenet bliver der imidlertid først tale i Christian den Femtes Danske lov af 15. april 1683, hvori det meget kortfattet, men til gengæld særdeles fyndigt bl. a. hedder i VI bog, XIX cap.:

„Om Mordbrand og Heedebrynde“

„Setter mand Ild i anden Mands Huus eller Skov med Villie, da er det Mordbrand, og vorder hand tagen derved, have forgiort sin Hals, og enten brændis, eller stæglis, og skaden giældis igien af hans Gods, og fyrretyve Lod Sølv til den, der Skaden fik, og til Kongen ligesaa, og til Husbonden hans Boelslod. . .“.

„Men sker det af Vaade og Skiödisløshed, og ikke af Forsæt, da böder hand Skaden, om hand haver Middel dertil, eller straffis med Fængsel og Arbejd . . .“.

„Raader mand anden til Brand, og det hannem lovligen overbevisis, straffis hand ligesom den der Gierningen gjorde“.

„Viser mand Barn eller Taabe, efter Ild, og deraf kommer Skade, da svarer hand selv skaden, saasom tilforn er sagt om Vaade og Skiödisløshed“.

Gennem disse bestemmelser søger man ved trusel om strenge straffe at få borgerne til at udvise den størst mulige forsigtighed i omgangen med ild, men der gives ingen anvisninger af nogen art, og først væsentlig senere bliver der udstedt forordninger, der direkte angiver, hvad man skal foretage for at afværge og afbøde ildsvåde.

Den 22. februar 1737 kom en forordning om „Brand-Ordnigen i Kiøbstæderne i Fyens Stift“, og den 24. januar 1761 kom en forordning angående „Brandvæsenet for Kiøbstæderne i Danmark“, ligesom der den 29. februar 1792 kom en forordning angående brandvæsenet på landet i Danmark.

Det bemærkes, at de to sidstnævnte forordninger kom samtidig med oprettelsen af henholdsvis „Kjøbstædernes almindelige Brandforsikring“ og „Landbygningernes almindelige Brandforsikring“.

Nu foretager man altså en deling således, at by og land får hver sine bestemmelser, afpassede efter de forskellige forhold, som brandbekæmpelsen kommer til at virke under på disse steder, og i virkeligheden får man det allerbedste overblik over, hvorledes brandvæsenet var organiseret på den tid ved at citere de vigtigste bestemmelser i disse forordninger.

I det følgende skal derfor først gennemgås forholdene i købstæderne og derefter forholdene på landet.

Forordningen af 24. januar 1761 angående brandvæsenet i købstæderne i Danmark indeholder for en stor del det samme som forordningen af 22. februar 1737, men er betydelig mere udførlig og vidtgående og giver et godt billede af såvel brandvæsenets organisation som dets arbejdsvilkår i de danske købstæder på den tid.

Heri anføres hvilke brandredskaber byen skal råde over.

„Vedkommende Stiftamtmand skal ufortøvet föie Anstalt, at i de Kiøbstæder, som det kan afstedkomme og hvor fornødent Brand-Redskab endnu ikke er, strax anskaffes:

- a. En Slange-Spröite med alt Tilbehør, fuldkommen og forsvarlig i alle Maader, med Ophalings-Toug på 16 à 20 Alen, samt hvad videre til dens Reparation behøves.
- b. En liden dito for 2 Karle at bære, med en Slange paa 12 Alen uden Straale-Røret.
- c. 2 gode jernbeslagne Vandkar paa 4 à 6 Tdr. med Sluffe.
- d. 12 Læderspande af Pundtlæder.
- e. 4 Brandhager med en Jernkiede 3 Alen lang fra Krogen, med 2 à 3 Stykker Toug paa 12 à 16 Alen.

f. 3 Haandsprøiter 22½ Tomme lange og 2½ Tomme viide i det ringeste.

g. 3 Øxer.

h. En Haandlygte,

som altsammen skal forvares i et dertil indrettet beqvemt Brandhuus, som oven og neden skal være tørt.

„Dette anskaffes alt paa Indvaanernes Bckostning, hvad enten de ere Geistlige eller Verdslige . . .“.

Endvidere foreskrives, hvad de enkelte gårde og ejendomme i byen skal have af brandredskaber (brandspande, stiger og brandhager), alt „i Proportion af deres Grundtaxt“.

Forordningens II. cap. handler „Om Brand-Inspecteurs og de Underhaves Antagelse, Løn og Frihed“.

Herom hedder det:

„Paa de Steder, hvor en confirmeret Brand-Ordning allerede findes, der skal det derved have sit Forblivende; men paa de øvrige Steder skal saaledes forholdes, at de Kiøbstæder, hvor der er Magistrat, der skal Byefogden være Inspecteur over Brandvæsenet, om han dertil er beqvem, hvis ikke, da beskikker Stiftamtmanden en beqvem Borgermand dertil.

I andre Stæder, hvor ingen Magistrat er, der skal Byefogden foreslaae Stiftamtmanden en af de bedste og kyndigste Borgere til Inspecteur, og naar han derimod intet med Billighed haver at indvende, bliver Forslaget approberet, hvorefter han i denne Betiening forbliver, saa længe han vil og dertil findes beqvem.

For hans Umage nyder han aarlig en liden Kiendelse efter Stiftamtmandens Sigelse og Byens Lejlighed“.



Brandstationen i Roskilde. Roskilde brandvæsen har også ambulancekørsel, og på billedet er det ambulancerne, der er kørt frem. Portene for brandsprøjterne ses i baggrunden.



Den fuldt moderne brandstation i Struer har beboelse i sidefløjene og øvelsestårn.

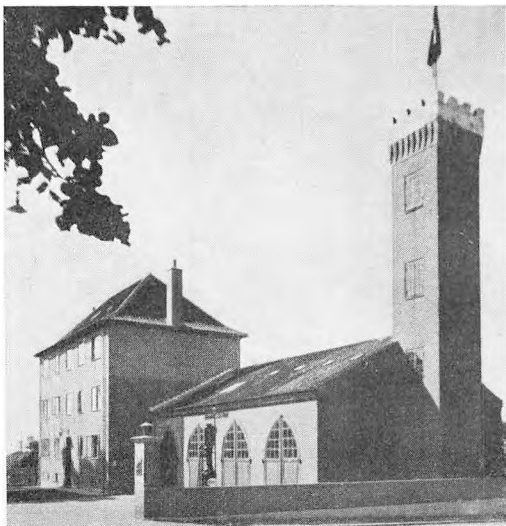
Løvrigt var brandinspektørens og brandmandskabets væsentlige belønning, at „Han kan og fritages for Indqvartering af sin iboende Gaard, samt andre Byens Bestillinger, undtagen Værgemaal efter Loven“.

Som hjælper og stedfortræder for brandinspektøren „kan ham en Assistent beskikkes“ og desuden skal „saavidt Byens Lejlighed tillader, til hver Sprøite være en Brandmester, en Straalmester og en Assistent samt fornødne Brandsvende efter Sprøitens Størrelse, saasom til Pomper dobbelt Folk til Afvexling, visse fornødne Folk til Slangen at regiere og Vand at øse, 2 Skoemagere eller Sadelmagere, en Smed og en Bødker, hver med sit Redskab; desuden 2 Muur- og 2 Tømmermestere, de første med deres Brække-Stænger, de andre med Deres Øxer, hvilke samtlig af Magistraten og, hvor ingen er, af Byefogden udnævnes“.

Hertil kommer, at „Rodemesterne, Fierdings- eller Qvartermesterne skal være Brand-Inspecteuren og hans Assistent til Medhielpere altid forordnede“.

Endelig er der „Vægterne, som henhøre, næst Øvrigheden, under Inspecteurens Commando, skal ham i alt, Brandvæsenet angaaende, adlyde, og, naar de først have anmeldt sig for Inspecteuren, om noget skulde være at erindre, da indfinde sig betidelig paa Vagtstederne, i Taarnene eller paa Gaderne, om Sommeren fra Kl. 10 Aften til 4 om Morgenen, og om Vinteren, fra Mikkelsdag til Paaske, fra Kl. 9 til 5 om Morgenen“.

Desuden hedder det „... er Inspecteuren eller i hans Forfald Assistenten tilstede, haver alle og enhver under højeste Straf deres Ordre hørsømmelig at efterleve, og det dem anviiste ordentlig og uden Confusion at forrette...“



Brandstationen i Frederikshavn.

Brandinspektøren har ansvaret for, at brandmandskabet „... bliver ofte øvet ved Sproiten og Slangen, at de samme færdig kan handtere...“, ligesom han har ansvaret for, at materiellet er i tilborlig stand.

Forordningen indeholder meget detaljerede bestemmelser om, hvorledes der skal forholdes, når ildsvåde opstår. Sker dette, skal den eller de, der opdager ilden, under strafansvar „... enten ved Nat eller Dag, strax gjøre Anskrig til Naboerne, sende Bud efter Inspecturen, Assistenten, Brandmesterne, Fierdingsmændene, samt til Vægterne i Taarnet...“, for disse sidste gælder, at „Vægterne eller Kurrerne i Taarnet skal under Livsstraf, om de ikke er aarvaagne eller af Søvnagtighed forsømme, strax klemte med Stormklokken og udhænge en stor Lygte med Lys paa den Side i Byen, hvor Ilden er, paa det Vedkommende kan forfoie sig til den Side. Bemeldte Vægtere skal, ligesom Ilden af- og tiltager, klemte hastig og langsom, indtil den ganske er dæmpet...“

Desuden skal vægterne på gaderne „... gjøre Allarm, og Folkene allesteds i Husene ved Banken paa Dørene opvække...“

„... Tambouren skal, saasnart Ild fornemmes, røre Trommerne, først i de næste Gader ved Ilden og dernæst over hele Byen...“

Vognmændene skal alle have en vandtønde i beredskab og dermed „... forskaffe Vand til Ilden...“

Hermed fører oldermanden tilsyn.

Også byens øvrige borgere må deltage i vandforsyningen, og der siges herom: „Enhver skal om Sommeren udsætte en heel eller halv Tønde Vand i det ringeste for sin Dør saa længe Hundedagene vare...“

Hele byen kommer således i alarmtilstand, når ildebrand opstår, og alle må hver efter sin evne medvirke til at bekæmpe ilden. Men alligevel sejrede ilden i mangfoldige tilfælde i kampen, fordi redskaberne var primitive og fordi hele

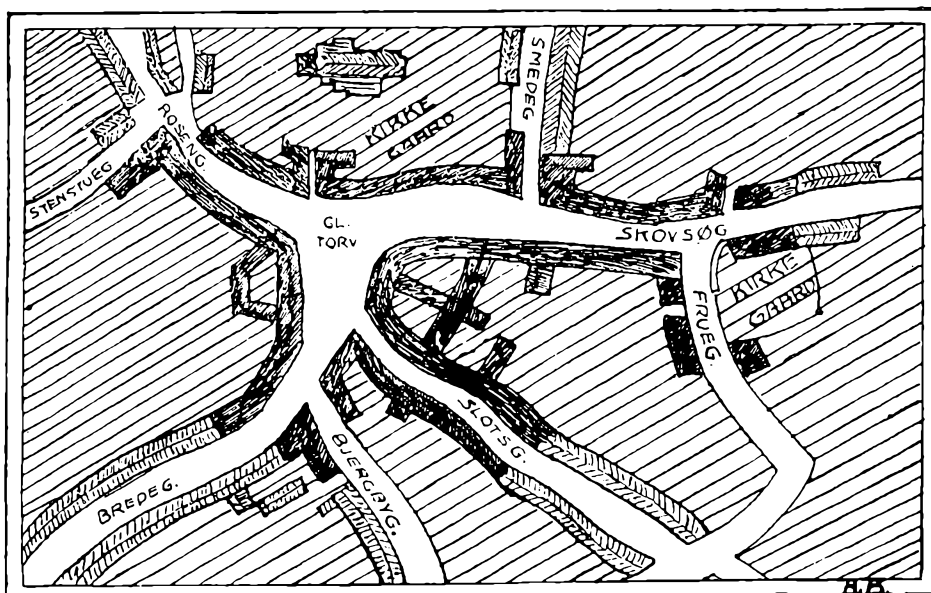
organisationen var for uoverskuelig og uhåndterlig og derfor nødvendigvis måtte virke meget trægt.

I modsætning til Danske Lov indeholder forordningen en række bygningsmæssige bestemmelser, f. eks.: „... Gavler, Baghuse, Rullestuer og Skurer, som med Brædder ere beklædte, skal, saavidt Leiligheden det tillader, ganske afskaffes og herefter af Bindingsværk gjøres, hvormed Øvrigheden bør have nøie Indseende, at saadant Tid efter anden virkelig skeer og bestandig ved Inquisitionerne erindres...“ — eller: „... Hvor Indvaanernes Formue og Omstændigheder det tillade, skal alle Straae-Tage, som nu findes, efterhånden, ligesom Tagene repareres eller omlægges, ganske afskaffes og isteden med Tagsteen belægges...“

Endvidere findes bestemmelser om skorstensfejning, idet det påbydes, at man „... skal lade rense de Skorstene, som jævnlig bruges, 4 Gange om Aaret, og de andre, som ikke saa ofte bruges, 2 Gange om Aaret i det ringeste...“

Der gives også regler for oplag af materialer af særlig brandfarlig karakter, idet f. eks. „... Ingen, som anden Leilighed haver, maae lægge Hør, Straae, Halm, Brænde, Kul, Tørv eller Tougværk paa Stuehusenes Lofter...“

Tobaksrygning er naturligvis forbudt overalt „... hvor Materie ligger, som Ild hastig kan fænge...“, men herudover hedder det: „... Ingen, i hvo det og er, maa smøge Tobak paa Gader og i Gaarde under aaben Himmel, hvor man er ved Bygninger, uden Pibehtytte paa Piben...“



Kortet viser omfanget af branden i Slagelse i 1740. De mørke partier på billedet angiver de nedbrændte ejendomme.



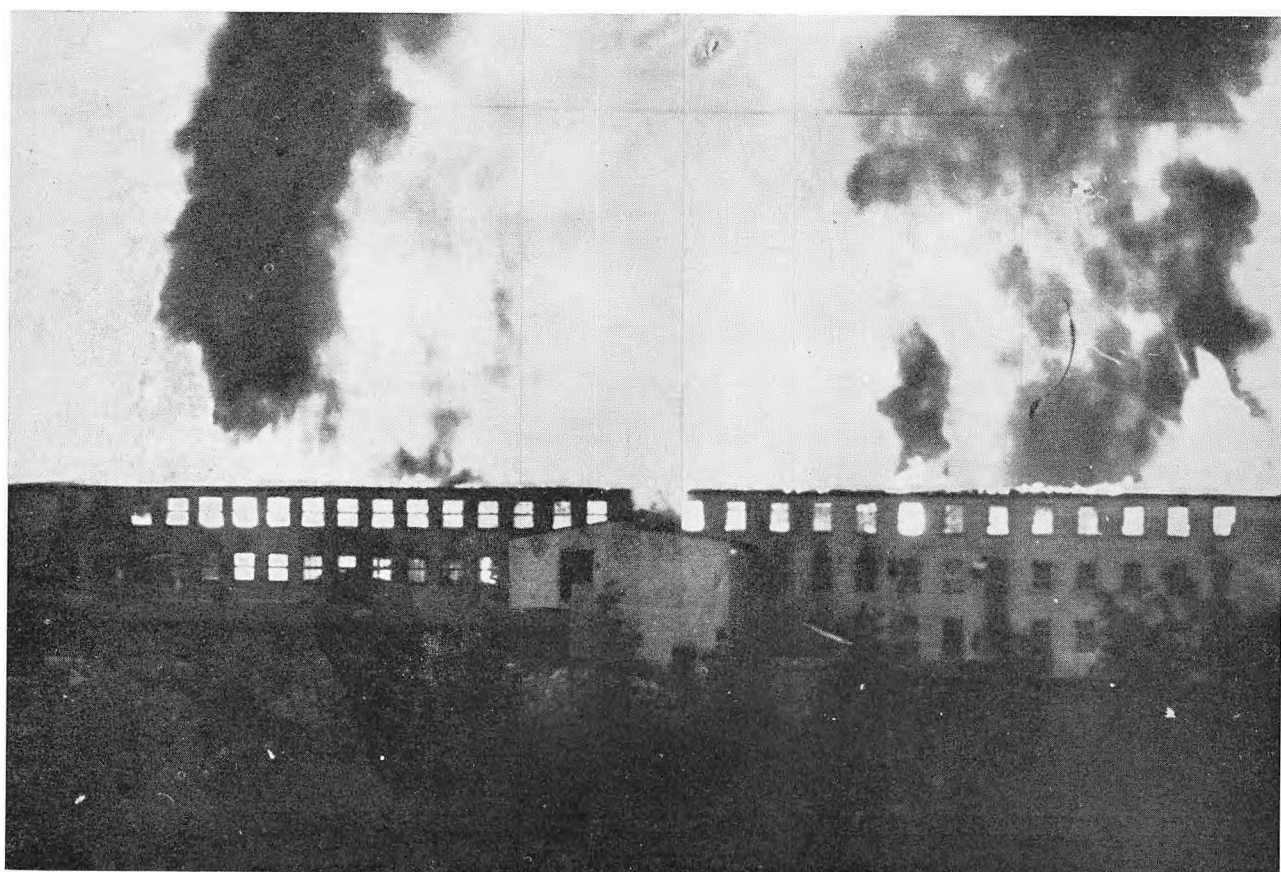
Brand i korn- og foderstoffirma.



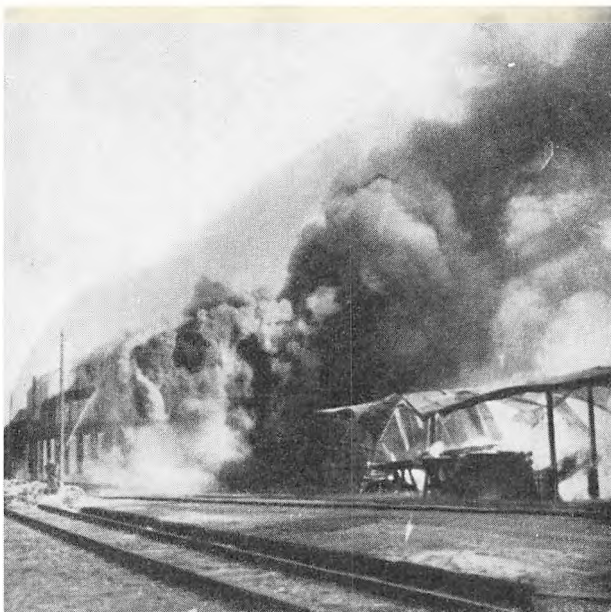
Branden den 6. juni 1954 i Slagelse-Korsør Trælasthan del beliggende midt i Slagelse by.



Brand den 7. juni 1930 i et 7-etagers kornmagasin i Nykøbing F.
1.500 tons korn blev her ødelagt.



Den 21. august 1952 brændte møbelfabriken Jofa i Slagelse.



Brand i tømmerhandel.

Som det ses, er forordningen af ret omfattende karakter, og overtrædelser straffes, når de iøvrigt ikke afstedkommer ulykker, i det væsentligste med bøder, der i udstrakt grad tilfalder angiverne, hvilket utvivlsomt har været særdeles praktisk.

Dog kan man ikke altid slippe med en bøde, idet „ . . . De, som modvillig og fortsætteligviis forårsage Ildsvaade, straffes paa Liv og Formue efter Loven . . .“

Den 6. april 1832 kom en anordning angående brandvæsenet i købstæderne i Danmark, som i det væsentlige indskærper reglerne om fjernelse af stråtage og bræddevægge og indfører begrebet „Brandmur“ samt beordrer indførelse af Bygnings-Kommissioner i enhver købstad.

Endvidere gives heri hjemmel til at fastlægge byggelinier for derved at skabe „ . . . større Sikkerhed i Henseende til Ildsvaade, eller for at skaffe en bekvemere Færdsel . . .“

Der gives også bestemmelser om afstanden mellem bygningerne og om disses højde i forhold til gadens bredde.

Yderligere er der i tidens løb kommet forskellige forordninger, f. eks. „Forordning af 4. april 1845 for Kiøbstæderne“, indeholdende yderligere forholdsregler for dem, „der have Krudt i Bevaring“.

Og endelig kom den nugældende lov af 21. marts 1873 om brandvæsenet i købstæderne.

Denne lov, som altså gælder den dag i dag, fastslår, at enhver købstad skal have en af byrådet affattet og af amtmanden stadfæstet brandvedtægt, i hvilken der fastsættes de nærmere regler for:



Ilden skåner intet! Her er det Michaelis kirke i Fredericia, der den 4. juni 1955 blev hærgnet af en voldsom brand.

de brandredskaber, som skal være tilstede og vedligeholdes for købstadens regning,
de brandredskaber, som det påhviler grundejerne at anskaffe og vedligeholde, brandkorpsets ordening og tjenestepligt,
den for brandvæsenet fornødne vandforsyning og vandtilførsel,
de regelmæssige brandvisitationer,
det til opdagelse af udbrydende ild nødvendige nattetilsyn og brandalarmeringen samt den almindelige forsigtighed, som vil være at iagttage med hensyn til de i denne lov omhandlede forhold.

I lovens § 3 fastsættes, at den umiddelbare styrelse af købstadens brandvæsen påhviler brandkommissionen, som skal bestå af politimesteren, brandinspektøren og et eller flere medlemmer af byrådet.

I § 10 bestemmes, at byrådet efter indstilling af brandkommissionen antager og afskediger det fornødne antal skorstensfejere og fastsætter den dem tilkommende betaling.

I § 33 siges, at i tilfælde af betydelige ildebrande bør købstadens garnison yde bistand til fremme af slukningsforanstaltningerne og ordenens overholdelse.

Desuden indeholder loven ligesom de tidligere forordninger en lang række bestemmelser af bygningsmæssig art, om ildsteders anbringelse, om særlig brandfarlige virksomheder, om teatre, kirker og forsamlingslokaler og meget mere,



Asnæs Brandvæsen. Et eksempel på et landbrandvæsen, der er vel udrustet med tidssvarende materiel. Asnæs brandvæsen er et fællesbrandvæsen omfattende 6 landkommuner.

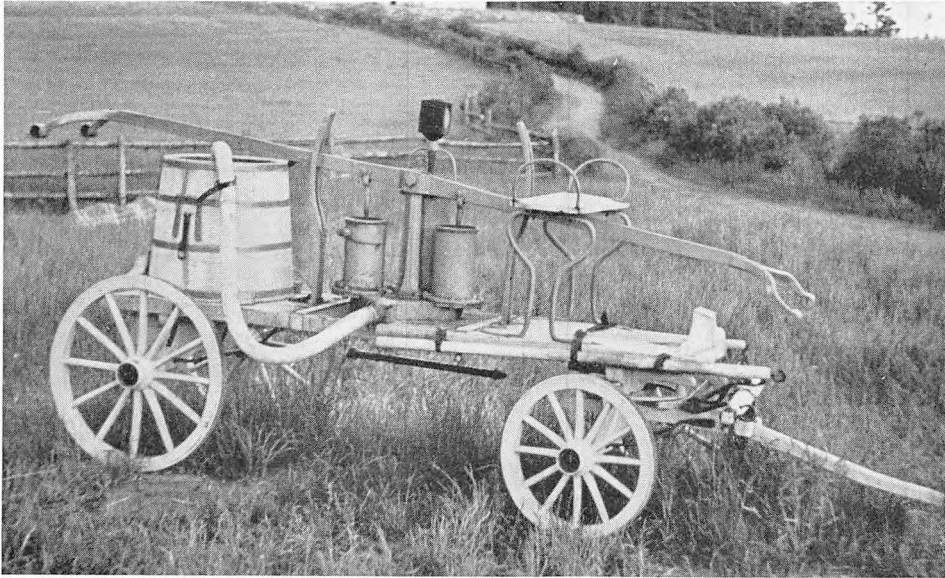
men det er indlysende, at for at denne snart hundred år gamle lov kan anvendes i nutiden, har det været nødvendigt i tilslutning til den at udsende en meget lang række anordninger, bekendtgørelser og cirkulærer, som supplerer lovens bestemmelser med hensyn til den voldsomme udvikling, der siden lovens ikrafttræden er sket indenfor det bygningsmæssige, det industrielle og i det hele taget det tekniske område.

På samme tid som den tekniske udvikling har stillet brandvæsenerne overfor stadig nye og store opgaver, har den givet dem bedre og bedre våben til anvendelse i kampen mod „den røde hane“, og brandslukningen får i vore dage en stadig mere og mere teknisk, ja, man kan næsten fristes til at sige videnskabelig karakter.

Hvorledes er da brandvæsenet i Danmarks købstæder opbygget og organiseret i dag på baggrund af den lange udvikling, som så tydeligt afspejler sig i de bestemmelser, der gennem tiderne har været gældende for dets tilværelse?

For at begynde med lidt statistik, viser en undersøgelse omfattende 71 købstæder (idet som tidligere nævnt de tre største købstæder, Københavns omegnskommuner og Sønderjylland ikke er medtaget), at 51 af disse har rent kommunalt brandvæsen, medens 20 har overenskomst med et redningskorps om varetagelse af slukningspligten.

Af de 51 kommunale brandvæsener driver de 28 oplandsbrandvæsener, d. v. s. at de foruden i købstaden ligeledes ved kontrakt har påtaget sig slukningspligten i de omliggende landkommuner. De kommunale brandvæsener er i dag så godt



Typisk „kommunesprøjte“. Der findes endnu adskillige af disse sprøjter i driftsklar stand rundt om i landkommunerne, men de når kun meget sjældent at komme i virksomhed ved ildebrand.

som overalt organiseret på den måde, at deres personale består af borgere, der foruden deres egentlige erhverv har påtaget sig at give møde i ildebrandstilfælde og medvirke ved brandens bekæmpelse.

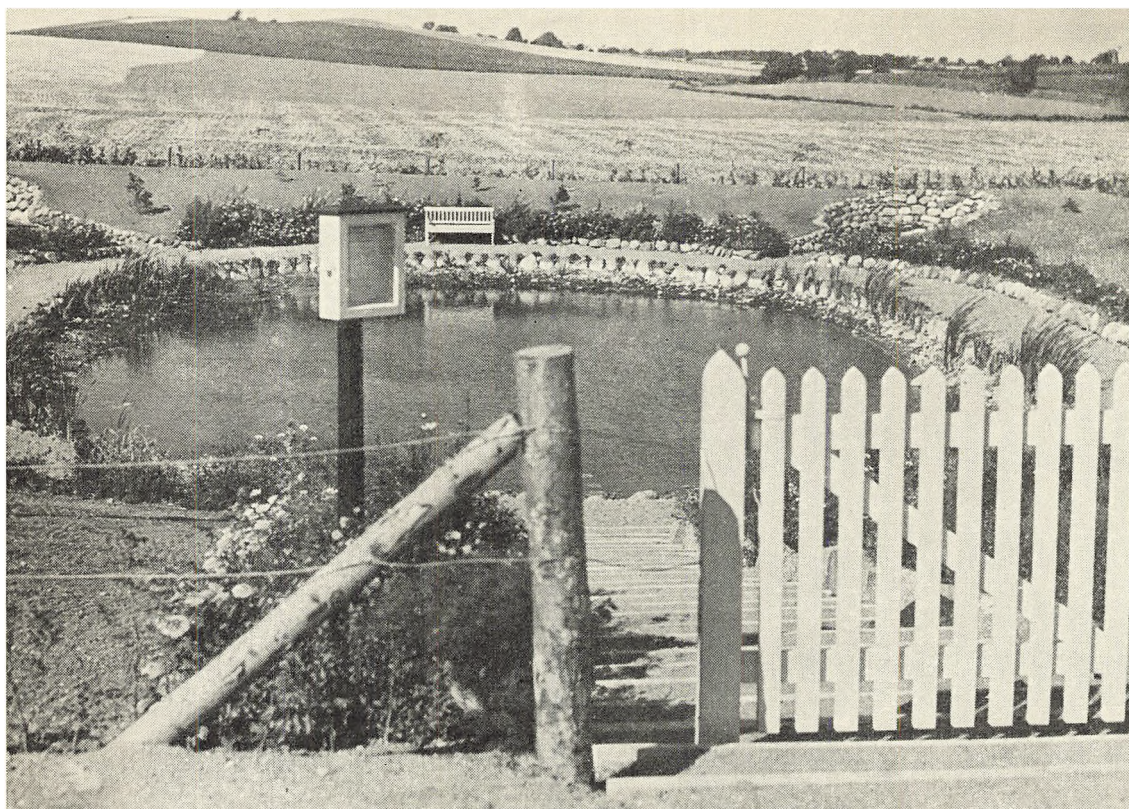
Herfor får de et som oftest særdeles beskedent honorar, og det er en kendsgerning, at kun de folk, der betragter deres tjeneste i brandvæsenet som en „hobby“, de i sagens interesse udfører til gavn for deres by, bliver gamle i brandvæsenets tjeneste.

Det er ingen guldgrube at være honorarlønnet brandmand, men tværtimod en gerning, der stiller store krav om mod, omtanke og en god kondition til sin udøver.

I de senere år er man i stadig stigende omfang i de enkelte byer gået over til at supplere de honorarlønnede brandmænd med erhvervsbrandmænd, d. v. s. brandmænd, der ikke har andet erhverv, men udelukkende beskæftiger sig med brandslukning og hvad dertil hører.

Dette indebærer mange fordele, idet disse brandmænd — i antal som regel fra to til fire — passer vagten på stationen samt renholder og vedligeholder materiellet, hvilket er en opgave af stigende betydning, efterhånden som dette materiel bliver mere og mere kompliceret og mangfoldigt.

Størrelsen af et brandvæsen er naturligvis afhængigt af, hvor stort et område, det skal dække, og justitsministeriets brandudvalg har under 30/4 1952 som vejledende regler herfor udsendt en „Norm for købstadbrandvæsener“,



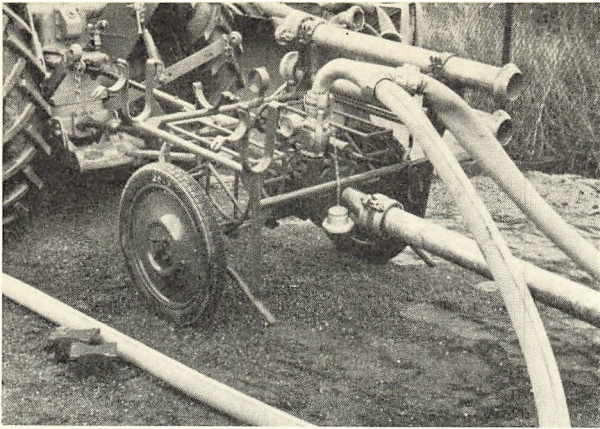
En branddam, der med tiden, når beplantningen gror til, vil glide smukt ind i landskabet.

Velholdt branddam i landsby.



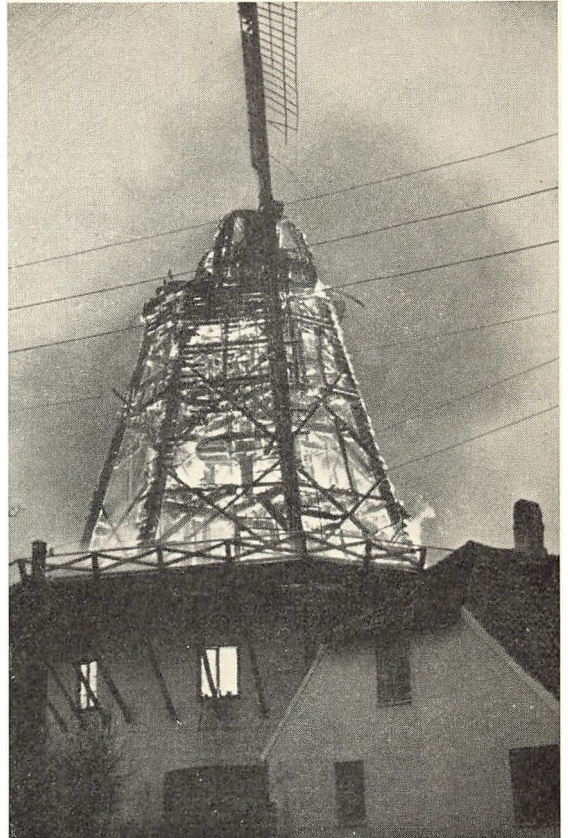
Her udgør en mindre sø en fortrinlig branddam for landsbyen.





Traktordreven motorsprojte. Særlig velegnet på de mere eller mindre isolerede øer, fordi der i vore dage findes traktorer overalt. Sådanne pumper, hvoraf der findes flere typer, kan uden vanskelighed betjenes af enhver.

En brændende mølle kan være et fascinerende syn, men bagefter vil landskabet savne dette smukke vartegn.



Hestetrukket motorsprojte, i funktion indtil 1929, tilhørende Frederikshavn kommunale brandvæsen.



hvori mængden af mandskab og materiel er angivet i forhold til det antal indbyggere, der findes i slukningsområdet.

Materiellet skal ikke nærmere omtales her, men med hensyn til mandskabet kan det anføres, at brandkorpsenes størrelse almindeligvis varierer mellem 15 og 30 mand.

Korpset ledes af en brandinspektør, der til hjælp har et passende antal befalingsmænd.

Brandinspektøren, der er født medlem af brandkommissionen, skal foruden at lede det aktive brandværn være denne kommissions tekniske rådgiver i alle sager vedrørende det forebyggende brandværn, og ikke mindst i denne egenskab stilles der stadig større og større krav til hans viden og indsigt på mange områder, hvilket har medført, at tendensen i de senere år er gået i retning af at besætte brandinspektørstillingerne med personer med en ikke ubetydelig teknisk uddannelse.

Også til brandmanden stilles der betydelige krav. Ikke blot skal han have mange personlige kvalifikationer, men da hele systemet hviler på den omstændighed, at mandskabet såvel ved dag som ved nat skal kunne alarmeres til at møde på brandstationen i løbet af 2—3 minutter, er det nødvendigt, at brandmændene bor i umiddelbar nærhed af stationen og at de i så vid udstrækning som muligt ligeledes har deres daglige gerning i nærheden af denne.

Dette er et problem, der stadig volder mange kvaler, ikke mindst på baggrund af den boligmangel, der i snart mange år har hersket i de fleste byer.

Kravet om, at brandmændene nødvendigvis også skal kunne møde i arbejdstiden, har medført, at man i stedse stigende grad rekruterer dem blandt værkstedsarbejdere og lignende i virksomheder i umiddelbar nærhed af brandstationen.

Herved har man i mange tilfælde måttet give afkald på murere, tømrere og andre håndværkere, som ellers i kraft af deres faglige uddannelse er særlig velegnede som brandmænd.

I mange byer er der indrettet en del boliger for brandmænd på selve brandstationen, hvilket selvfølgelig er en stor hjælp.

Hvor der er fast vagt på brandstationen, sker alarmeringen af mandskabet herfra ved hjælp af klokker på direkte ledninger, og der er klokker i alle hjem samt som oftest på en del af de virksomheder, hvor brandmændene er beskæftiget.

I adskillige byer suppleres denne form for alarmering med en sirene, der ligeledes startes fra brandstationen. Som regel anvendes sirenen dog kun om dagen. Hvor der ikke er fast vagt på brandstationen, sker alarmeringen almindeligvis fra politistationen eller, som det endnu sker i nogle byer, fra brandinspektørens bolig.

Brandkorpserne er uniformerede i henhold til et for hele landet gældende uniformsreglement. Materiellet er normaliseret, hvilket blandt andet medfører, at en bys materiel uden vanskeligheder af nogen art kan anvendes til supplerende af en anden bys materiel. Dette forhold er af stor betydning, idet de fleste byer har sluttet overenskomst om gensidig, vederlagsfri slukningshjælp med en eller flere af deres nabobyer, således at assistance i tilfælde af større brandkatastrofer kan tilkaldes uden ekstraudgifter for den pågældende kommune.

Efterhånden findes der i de fleste byer velindrettede brandstationer med garageplads til materiellet, undervisningslokale og som tidligere nævnt i mange tilfælde med boliger for nogle brandmænd.

Alt i alt kan det siges, at brandvæsenet gennem de senere år har været inde i en god udvikling, idet befolkningen og ikke mindst de bevilgende myndigheder i stadig højere grad har fået øjnene op for, at det kan betale sig at opretholde et effektivt brandvæsen. Dette skyldes blandt andet, at den tekniske udvikling har medført, at brandvæsenernes materiel er blevet af en sådan kvalitet, at det både er muligt at nå frem til brandstedet i løbet af meget kort tid og til at gøre en virkningsfuld indsats ved bekæmpelsen af ildebranden.

Forsikringsselskaberne har i høj grad medvirket til, at dette resultat er nået, ved at yde tilskud på op til 50 pct. af udgifterne til anskaffelse af nyt materiel.

Det kan anslås, at ca. 90 pct. af samtlige opståede brande i byerne slukkes ved hjælp af førstehjælpsredskaber — håndkraftsprøjte og vand fra automobilsprøjtens tank.

Med hensyn til brandvæsenets vandforsyning har den omstændighed, at byerne efterhånden har fået anlagt vandværker af betydelig kapacitet, medført, at dette problem er blevet løst på en særdeles effektiv måde, idet der overalt på passende steder af ledningsnettet er anbragt brandopstandere, hvorfra brandvæsenet enten kan bruge vandet direkte eller lade det passere motorsprøjten, såfremt der ønskes mere tryk, end vandværket kan præstere på det pågældende sted.

Brandvæsenet i Danmarks købstæder har gennemgået en lang udvikling, fra fortidens masseopbud af uøvet mandskab, udstyret med primitivt og mangelfuldt materiel, og til nutidens små, men veltrænede brandkorps, forsynet med alt, hvad den moderne teknik formår at skabe af gode og effektive slukningsredskaber.

Og udviklingen er ingenlunde endt.

Et brandvæsen må være levende, følge med i alt, hvad der fremkommer af nye tanker og ideer, således at det altid er bedst muligt rustet til at optage kampen mod ilden.

For denne kamp vil stadig rase videre, og selvom de store brandkatastrofer, hvor større områder rases af ilden, er uhyre sjældne i vore dage, så betyder den koncentration af kostbare maskiner, værdifulde lagre o. s. v., som ofte fin-

des i f. eks. de større industrivirksomheder, at blot det, at en enkelt eller ganske få bygninger brænder, kan medføre milliontab for den enkelte og for samfundet.

Som et karakteristisk eksempel på, hvorledes en by er blevet hærget af brande op gennem tiderne, kan nævnes Slagelse, hvorfra der foreligger oplysninger om følgende brandkatastrofer:

1515 og 1530 blev byen ramt af omfattende brandkatastrofer, som begge medførte, at kongen (henholdsvis Christian den 2. og Frederik den 1.) indrømmede byen forskellige skattelettelser for at fremme genopbygningen.

1548—49 var der påny store brande, og i 1652 brændte 120 gårde og huse, blandt andet Sct. Mikkels præstegård.

1689 brændte hele Bjergbygade, d. v. s. 36 gårde og huse.

1693 brændte 9 ejendomme i Smedegade.

1694 brændte 9 ejendomme i Bredegade.

1735 brændte 7 ejendomme på Løvegades nordlige side.

1740 brændte 39 gårde og huse i Hestemøllestræde, Slotsgade, Fruegade og Skovsøgade.

1772 brændte 11 gårde i Skovsøgade, Skidenstræde og Klokkerstræde.

1774 brændte 25 huse i Bredegade.

1775 brændte 14 gårde i Herrestræde, Hestemøllestræde og Slotsgade.

1786 brændte 18 gårde og huse i Bredegade.

1788 brændte 18 gårde og huse i Smedegade.

1800 brændte 7 gårde i Løvegade og Herrestræde.

1804 brændte 38 huse i Løvegade, Rosengade og Stenstuegade.

Hver eneste af disse brande har været katastrofer for byen og dens borgere, og selvom byen i den nyere tid har været forskånet for brande af så omfattende karakter, kan det dog nævnes, at der så sent som i 1954 opstod en voldsom brand i Slagelse-Korsør Trælasthandel, og kun den omstændighed, at byen rådede over et effektivt brandvæsen og yderligere tilkaldte hjælp fra sine nabobyers brandvæsener hindrede, at denne brand udartede sig til en katastrofe af lignende omfang som fortidens stor-brande.

Brandens størrelse kan karakteriseres ved, at der foruden virksomhedens bygninger brændte et trælager, der svarede til, hvad der normalt skulle bruges til opførelse af 70 tofamiliehuse.

På tilsvarende måde som Slagelse, er det gået langt de fleste af Danmarks købstæder op gennem tiderne, og som et enkelt eksempel på, at man også i nutiden kan komme ud for brande, der, skønt selve brandområdet ikke er særligt stort, dog kan medføre betydelige tab, kan nævnes branden den 2. februar 1954 på Grenå dampværeri, hvor brandskaden beløb sig til ca. 11 mill. kr.

Som tidligere nævnt kom den første „Forordning ang. Brandvæsenet paa Landet i Danmark“ den 29. februar 1792.

Denne forordning begynder med at sige:

„Da det er erfaret, at de mange Ildebrande, som aarlig indfalde overalt paa Landet i Danmark, tildeels reise sig af skiødesløs Omgang med Ild og Lys og en farlig Byggemaade, samt at Ilden som oftest griber om sig, fordi der mangle tilstrækkelige Redskaber, Orden og Commando til at faae den hastig standset og dæmpet, saa har Kongen været betænkt paa (ligesom der under 24. januar 1761 er udgivet en almindelig Forordning om Brandvæsenet for Kiøbstæderne i Danmark) ved en almindelig Forordning for Landet at føie saadan Anstalt, som i Tiden kunde indføre en sikrere Bygningsmaade, og allevegne strax tilveiebringe de fornødne Rednings-Midler, saavel i Henseende til tienlige Redskaber som Orden, imellem Almuen og dens Anførsel til paa bedste Maade at gaae Faren i Møde.“

1. cap. handler „Om at søge Ildsvaade forekommet“. Heri hedder det: „Da en farlig Bygningsmaade foraarsager mange Ildebrande, og enhver, saavidt hans Ævne og Egnen tillader, heri bør sørge for sin egen og sine Huusfolks Sikkerhed, men især for, at andre ikke ved hans Naboskab udsættes for Fare og Skade, naar han boer nær eller i Bye hos andre, saa skal overalt, saavidt disse Omstændigheder tillade det, især i samlede Byer, eller hvor flere Steder ligge saa nær, at de kunne paaføre hverandre Ildebrand, paa det nøieste iagttages, at ingen Aabning findes paa Tag, Muur eller Væg, hvorved Ildebrand kan opkomme eller udbredes, men alle Gavle, især paa Stuehuse, og hvor Skorstene ere, skal være lukkede og forsvarlige, ligesom og alle Skorstene forsvarligen skal indrettes . . .“

„ . . . Alle Esser, Ildsteder, Bagerovne og Køller, som ved Eftersyn befindes at være øiensynlig farlige for Naboerne, skal inden en vis Tid, som Amtmanden fastsætter, afskaffes og nedrives . . .“

„ . . . Naar en nye Gaard eller Huus bygges i Byerne, maae den ikke indbygges i Naboernes, eller støde sammen dermed, men imellem Gaardene eller Husene skal altid efter Mulighed være fornødent Mellemrum, og intet Riisgierde maae sættes imellem Bygningerne . . .“

„ . . . Alle Smedehuse, som efterdags bygges, skal staae frit, adskilte for sig selv, og i Byerne være forsynede med Steentag . . .“

„ . . . Ingen maae bære Ild eller Gløder fra et Sted til et andet under aaben Himmel i Gaard eller paa Gade, i Træskoe eller noget aabent Kar, ei heller Lys uden i forsvarlige Lygter.

I Udhusene maae aldeles ikke bæres brændende Træspaan, endnu mindre i Stalde, Lade, paa Lofter, eller hvor der findes ildfængende Ting, ei heller Lys uden i hele og tillukte Lygter . . .“

„ . . . Ingen maae røge Tobak i Stalde, Loe, Lade, paa Foderlofter, i Senge, ved Tærsknen, Hakkelseskieren, Fodren, eller paa Tagene ved Tækning, ved at bryde, skage eller hegle Hør, om endog Piben er forsynet med Hytte . . .“

„ . . . Alle Skorstene skal flittig renses og feies, men ikke udbrændes; de, som bruges ofte, i det mindste hvert Fierdingaar . . .“

„ . . . Enhver Huuseier og Huusfader skal i Almindelighed tilholde sine Børn, Tyende, Tærskere, Dagleiere og alle dem, som boe eller opholde sig i hans Huus, varligen og agtsom at omgaaes med Ild og Lys, ikke kline Lys paa Vægge, Borde, Bænke, ikke, ved at brande det, kaste Tanden uforsigtig fra sig, at slukke Ild

og Lys overalt om Natten, eller forvare det saaledes, at derved ingen Fare er at befrygte . . . ikke at henkaste Tørve-Aske paa Møddingen, førend den er ganske kold eller vel igjennemblødt med Vand . . .“

2. cap. handler „Om Anstalter mod Ildebrand, Brand-Betientere og Visitationer“.

„Da enhvers egen Følelse vil sige ham, at han efter Mulighed bør komme sin Næste, som er bestædt i Ildsfare, til Undsætning med al den Hielp, som han i lige Fare ønsker sig fra andre, saa bør og enhver efter sin Ævne og Tilstand altid være beredt paa de Anstalter og Redskaber, uden hvilke hans Undsætning vilde blive unyttig. Derfor skal alle Brønde, Vandsteder, Gadekiære, saavel i Byerne som i Nærheden paa Marken, bestandig holdes i Stand, saa at stedse kan findes Forraad paa reent Vand; og hvor Vand fattes, og Leilighed er til at anlægge Vandsteder, skal største Lodseier, eller Amtmanden, hvor ingen Proprietair er, sørge for at de efter Omstændighederne vorde indrettede.

Ved at anlægge eller rens og istandsætte alle offentlige Brønde, Gadekiær og Vandsteder, skal samtlige Beboere uden Undtagelse forrette Arbeidet . . .“

„Ligeledes har enhver Hovedgaards-Eier ved en Hovedgaard at anskaffe og holde: En Slange-Sproite med Kar, en stor Brandstige, to Brandhager og 12 Læderspande.

Ved hver Kierke, som ligger i Bye, anskaffer Eier en Brandstige, og 2 à 4 eller flere store Brandhager efter Amtmandens nærmere Bestemmelse, med Hielpstænger, Kieder og Touge, for ved Nedrivning at kunne anvendes med desto større Magt ved Hielp af flere Folk eller Heste.

I hver Bondebye, hvor ingen Kierke er, anskaffe samtlige Lodseiere, efter Amtmandens Bestemmelse og dens Størrelse, 2 à 4 ligesaadanne Brandhager, som forvares paa et beqvemt Sted i Byen.

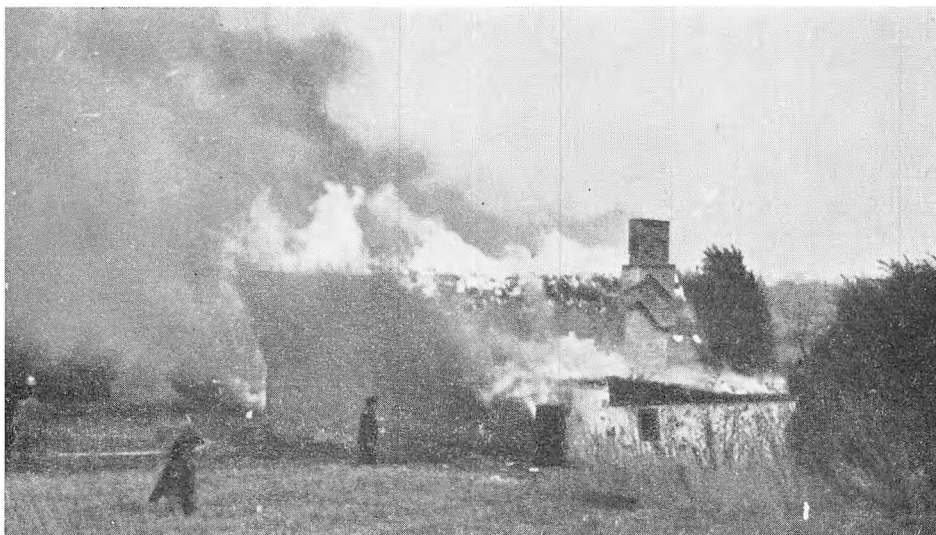
Ved enhver Bondegaard, saavel som ved hvert Huus, en Degnebolig og Skole, anskaffer Eier en mindre Brandhage, foruden de i Huset værende Træspande, Kar og Stiger; men en enkelt eller afsides liggende Gaard, saavel som en Kroe, en Mølle, en Lynggaard og Præstegaard, skal have 2 saadanne Brandhager . . .“

Endvidere bestemmes, at myndighederne kan kræve anskaffet en slangesprøjte med tilhørende vandkar og læderspande i hvert stort sogn eller fælles for to eller flere mindre sogne.

„ . . . Amtmanden har det overste Opsyn over Brandvæsenet, men ellers paa-ligger det Herredsfogderne eller Birkedommerne, som Politimestere, hver i sin Jurisdiction, nøie at holde over denne Forordnings Efterlevelse; og til den Ende have de og overste Commando i Brandvæsenet, naar Amtmanden ikke er tilstede, og dem skal alle ved forefaldende Ildebrand, Visitation, og alle deslige Leiligheder adlyde.

Amtmanden udnævner Sognefogeden eller, hvor ingen er, en anden god Mand i hver Bye til Brandfoged, som skal have Opsyn og Commando over Brandvæsenet der i Byen, og til den Ende af Amtmanden gives en Instrux, som Herredsfogeden eller Birkedommeren foreslaar efter hvert Steds Beskaffenhed og Omstændigheder . . .“

„ . . . For at paasee, at alt det efterkommes, som er anordnet i Henseende til Brandvæsenet, skal Brandfogederne aarlig efter Paaske nøie visitere overalt, hver i sin Bye og de enkelte Gaarde, som derunder ere henlagte, og, hvor Sprøiter findes, lade dem prøve . . .“



Når en brand i et stråttækt hus har nået dette omfang, er der ikke meget at redde.

3. cap. handler „Om hvorledes der forholdes ved opkommende Ildebrand“.

„Naar Ildebrand opkommer, skal enhver uden Undtagelse, som bliver Ilden vaer, strax gøre Anskrig, og uden Ophold tilkiendegive det for Brandfogden og Oldermænden eller den som har Byehornet.

Skiont enhver Huusfader bør stræbe, ved sine Folk, strax i Begyndelsen at dæmpe en i hans Huus opkommen Ildebrand, saa maae han dog ikke dølge Ilden, eller alene med sine Folk søge at slukke den uden Hielp; men han skal strax ved Anskrig bekiendtgøre det for Naboerne og Vedkommende.

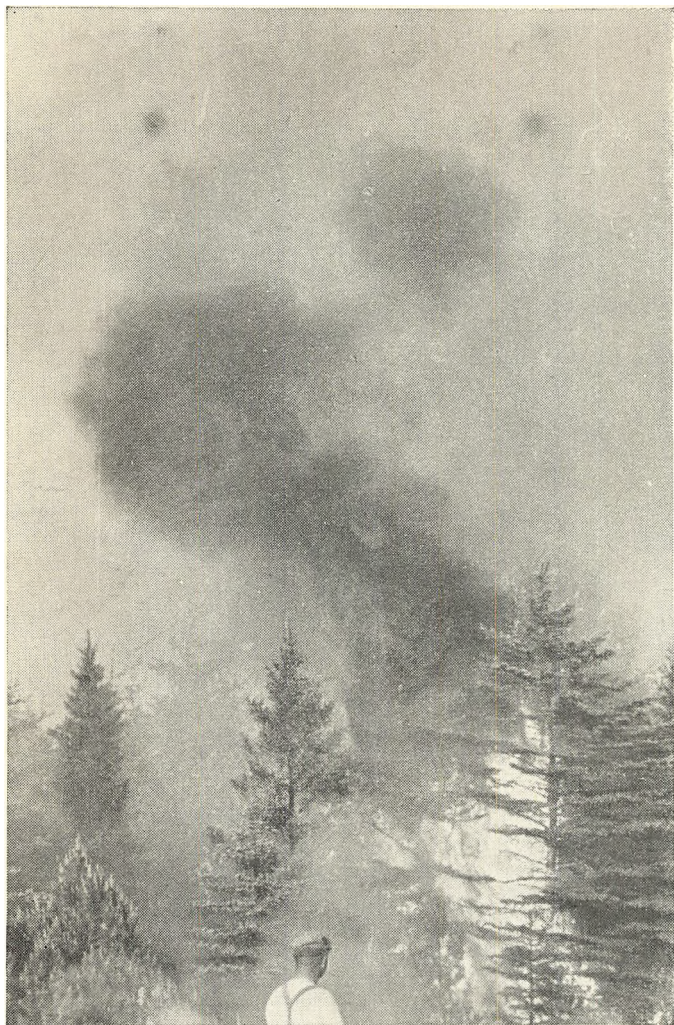
Den, som fordølger Ilden, bøder, foruden anden alvorlig Straf efter Sagens Beskaffenhed, 2 Rdlr., som gives den til Belønning, der opdager en fordulgt Ild.

Oldermænden eller den, som har Byehornet, skal, naar han er forvissat om Ildebranden, tude i Hornet paa en imellem ham og Byemændene aftalt Maade, og strax besørge Bud til nærmeste Sted og Byer, hvor Sprøite og Brandredskaber findes, som hastig kan komme til Hielp, saavel som til Amtmanden, Herredsfogden eller Birkedommeren og Proprietairen, ifald de ere i Nærheden, lige som han og skal skynde paa, at enhver i Byen, saasnart mueligt, begiver sig til Ilden med det befalede Redskab. Hvor der er Kirke, lydes strax med Klokken, for at bekiendtgøre Ilden for de Omliggende.

I alle omliggende Byer, hvor man faaer Kundskab om Ilden, gøres ligeledes Anskrig, og Brandfogden med Mandskab og Redskaber ile til Ilden, og overalt, hvor Sprøite findes, skal den med tilhørende Brandspande og Kar, samt en Mand, som er øvet i at behandle den, saasnart mueligt ile til Ilden, naar den er blevet bekiendt, og ikke for langt borte; hvortil enhver, som holder Heste og Vogn, uden Modsigelse paa Anmodning skal give Befordring.

Saasnart Anskrig skeer, skal hver Gaardmand, eller saamange, som efter Byens Størrelse i Forveien dertil ere inddelte, møde med Vogn og to tætte Tønder med Vand, eller et Kar, 1 à 2 Spande, en Bull-Øxe og sit øvrige Brandredskab, hvormed foruden ham selv, eller en Karl i hans Sted, skal følge en Karl, Dreng eller Pige; ligeledes enhver Huusmand og Inderste med de i hans Huus havende

Plantagebrande ødelægger hvert år for store værdier og er meget vanskelige at bekæmpe.



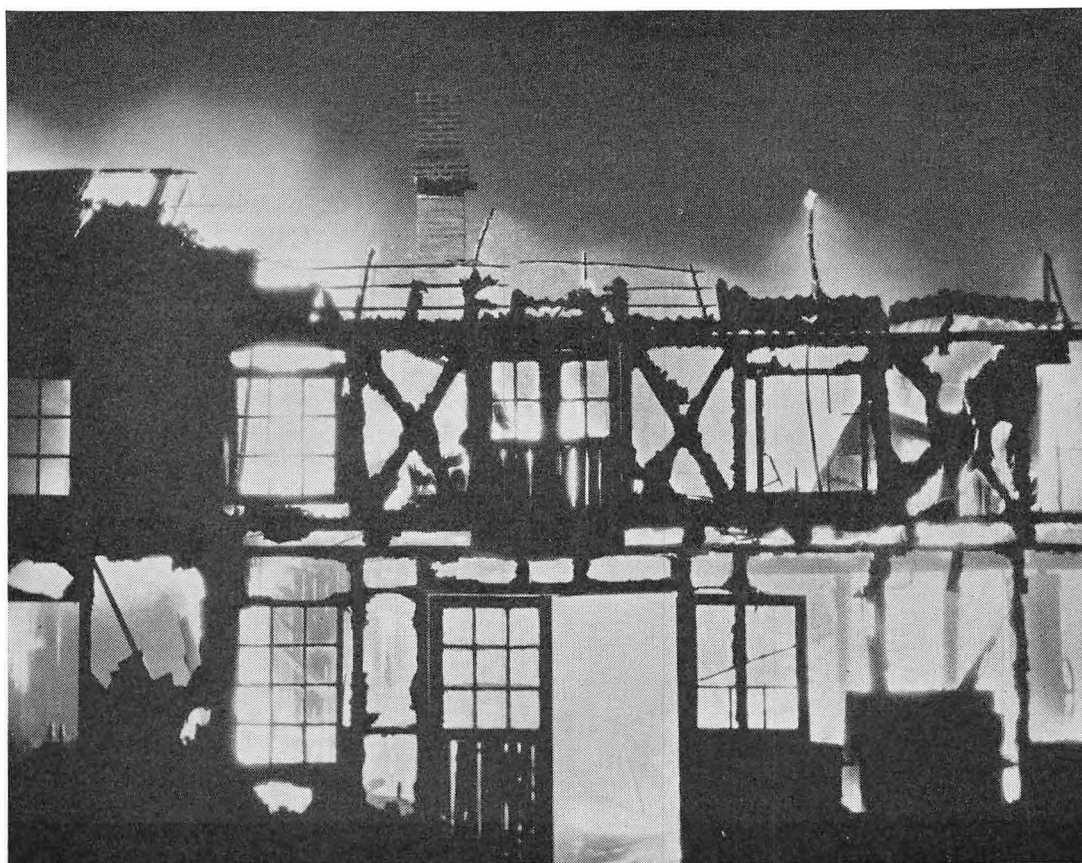
I dette tilfælde reddede svinene livet, men stalden nedbrændte, og et betydeligt husvildeproblem opstod.





Dette triste syn møder ofte brandmanden efter en brand på landet, og skyldes som oftest, at der intet er gjort for at sikre loftet over stalden mod for hurtig gennembrænding.

En defekt kyllingemoder var årsag til, at dette hønseri nedbrændte, og mange dyr omkom.



Redskaber af Brandspande, Brandhager, Høetyve o. s. v. Alle skal møde uden Undtagelse eller Hensigt til hvad Gods de henhøre, enten de ere Selveiere eller Fæstere; dog undtages Gamle, Svage og Syge, Koner og Børn, og alle de nærmeste ved Ilden, naar de selv staae Fare.

Ligesaa skal alle Tømmermænd, Muurmestre, Smedde og slige Haandværksfolk, som opholde sig, hvor Ilden bliver bekiendt, uden Ophold indfinde dem med det fornødne Værktøi.

Brandfogden skal sende en Høstvogn, for at møde med Byens Brandhager, hver forsynede med tvende Bagreeb, saa og en Tækkemands Stige, og et Par tomme Kar, ligesom han og kan beordre en eller flere Gaardmænd at paatage hvad Brandredskaber, der ellers findes i Byen, og saa mange Folk, som enhver Vogn uden Sinkelse kan føre.

Næst Amtmanden har Herredsfogeden eller Birkedommeren den øverste Commando ved Ilden, hvis Befalinger Brandfogderne have at adlyde og iværksætte. Er ingen af disse tilstede, kan Proprietairen, Amtsforvalteren eller Regimentskriveren paatage sig Commandoen; men ellers tilfalder den Brandfogden i den Bye, hvor Ilden er.

Alt Mandskabet har uden Modsigelse at adlyde, hvad af de Foresatte befales, og ingen maae forlade sin Post, førend Ilden er slukket, og han dertil har faaet Tilladelse . . .“.

„ . . . Da Nedrivning næsten er det eneste Middel til at dæmpe Ilden eller hindre dens Udbredelse ved almindelige Bønderbygninger, saa maae ingen sætte sig derimod, naar den, som har øverst Commando, dertil giver Ordre, for at redde de omliggende Huse; dog maae først, saavidt Tiden og Faren tillader det, Creature og Boehave efter Muelighed bierges, og det Bierggede bevogtes med Vagt paa et fraliggende sikkert Sted. Ved Biergningen maae, saavidt skee kan, og sørges for, at alle brændbare Sager bortskaffes, og til den Ende alle derved arbejdende Folk og Vogne, ligesom de, der føre Vand til Ilden, have frie Fart igiennem Gaarde og overalt, hvor Veien best og beqvemst kan falde.

Til at slukke den Ild, som endnu kan brænde i Grunden, efterat Faren er forbi, og til at rydde Pladsen, skal saa mange Brandredskaber og mandskab blive tilstede af dem, som have været med at slukke Branden, eller hentes fra nærmeste Byer og Steder, som ikke derved have mødt, som den Commanderende finder nødvendigt; og disse igjen, ifald det behøves, afløses af andre, som dertil blive tilsagte, indtil Ilden fuldkommen er slukket, og Pladsen ryddet . . .“.

Overtrædelser af disse Bestemmelser straffes i det væsentligste med bøder saafremt overtrædelserne ikke medfører skader, men iøvrigt gælder at „De, som modtvillig eller forsætlig foraarsage Ildebrand, straffes paa Liv og Formue efter Loven; alle andre derimod, som af Uforsigtighed eller Skiødesløshed foraarsage nogen Ildebrand, skal, foruden Bøder, betale Skaden, eller, om de ikke det kan, straffes paa Kroppen med Fængsel og Arbeide; og de, som 3'die Gang findes i skiødelis Omgang med Ild, Lys og Tobaksrøgen, straffes efter Omstændighederne med Fængsel paa Vand og Brød . . .“.

Ovenstående forordning blev allerede ved anordning af 27/3 1793 i nogen grad lempet, især forsåvidt angik anskaffelsen af brandhager, idet antallet af disse blev betydelig nedsat og graduert i forhold til landsbyernes størrelse.

Den 2. marts 1861 kom en ny lov nemlig:

Lov om brandpolitiet på landet og det nærmest dermed i forbindelse stående bygningsvæsen.

Denne lov følger i det væsentlige den tidligere lov, dog med forskellige ændringer. F. eks. hedder det i § 34: „Ethvert Sogneforstanderskab har snarest muligt at drage omsorg for, at der, saavidt Omstændighederne tillade det, i enhver Landsby, såvel som i andre stærkt bebyggede Dele af Kommunen, have tilstrækkeligt Forraad af tjenligt Vand til Sprøjternes Forsyning. Til den Ende skal Sogneforstanderskabet i Forening med Brandfogden bestemme, hvilke Brønde, Vandsteder, Gadekær o.s.v. der, i fornødent Fald efter Overenskomst med vedkommende Ejer, skulle stilles under offentligt Tilsyn, samt oprensnes og vedligeholdes paa offentlig Bekostning . . .

Skulle det, for at tilvejebringe det fornødne Vandforraad, i noget Tilfælde findes nødvendigt, at indrette nye Vandsteder, og det ikke lader sig gjøre ved Overenskomst at erholde den dertil tjenlige Plads, kan denne erhverves ved Expropriation imod Erstatning efter de almindelige Regler om Afstaaelsen af Ejendom til offentlig Brug. Opstaaer der Spørgsmaal om Omfanget af Kommunens Forpligtelse med Hensyn til slige under offentligt Tilsyn stillede Vandbeholdninger, afgjøres de af Amtsrådet . . .“.

Ligeledes hedder det i § 40:

„Kommandoen ved Ildebrands Slukning, med al deraf flydende Myndighed og det dermed følgende Ansvar, har Brandfogeden. Derimod paaligger det Sognefogden at overholde den tilbørlige Orden paa og omkring Brandstedet, og er han til den ende berettiget til at fjerne Enhver, som forstyrrer Arbeidet eller under Ildebrand viser et mistænkeligt forhold. Kommer Politimesteren tilstede, kan han tage Kommandoen, hvis han dertil finder Anledning.“

Endelig kom der tillæg til og ændringer i loven den 1. marts 1889, den 6. april 1898 og den 1. august 1912.

Den 31. marts 1926 kom loven om brandpolitiet på landet, den lov, der er gældende i dag.

Denne indeholder en lang række bestemmelser af bygningsmæssig art, men adskiller sig iøvrigt i sit indhold ikke væsentligt fra den tidligere lov udover, at bestemmelserne naturligvis er affattet i overensstemmelse med den skete udvikling.

I § 26 står: „Det paahviler enhver Kommune at organisere og opretholde et Brandvæsen, som under Hensyn til Udstrækningen og Arten af Bebyggelsen i Kommunen, Befolkningstætheden m. m. er i Stand til at yde et forsvarligt Rednings- og Slukningsarbejde.“

Og i § 34 hedder det: „Hvor der maatte være Anledning dertil kan en Landkommune træffe Aftale med en Købstadskommune eller en anden Landkommune, i hvilken der findes et særlig udviklet Brandvæsen, eller med et privat Brandvæsen, om, at disse mod en nærmere fastsat Betaling og efter nærmere aftalte Regler, skal kunne alarmeres til Ildebrand i den pågældende Kommune“.

Denne bestemmelse har fundet anvendelse i udstrakt grad, idet så godt som alle landkommuner i Danmark har sluttet sådanne overenskomster med et købstadsbrandvæsen eller et privat brandvæsen.

Der findes dog også en del landkommuner, der har oprettet deres eget brandvæsen, i mange tilfælde i fællesskab med omliggende kommuner og i andre tilfælde således, at den enkelte landkommunes brandvæsen fungerer som oplandsbrandvæsen for de omliggende kommuner.

Som eksempler på de første kan nævnes: Brandvæsenerne i Asnæs, Allingåbro og omegn og i Hadsten. Som eksempler på de sidste kan nævnes Haslev, Karise og Kjellerup.

Som et eksempel på en købstad, der har brandvæsen sammen med sine oplandskommuner, kan nævnes „I/S Ringsted-Sprøjten“, som er et fællesbrandvæsen for Ringsted og 11 landkommuner.

Såfremt et brandvæsen ønsker at fungere som oplandsbrandvæsen, d.v.s. at oprette kontrakter med andre kommuner om overtagelse af den store slukningshjælp, skal disse kontrakter for det første godkendes af justitsministeriet, som jo er landets øverste brandmyndighed og desuden skal brandvæsenet anerkendes som kontraktbrandvæsen af „Brandlukningsudvalget af 1950“, som er en sammenslutning af brandforsikringsselskaber, såfremt man ønsker at få andel i de refusioner af udrykningsudgifterne, som forsikringsselskaberne yder efter en fastlagt skala, som iøvrigt er dyrtidsreguleret.

Disse refusioner, som kan løbe op til betydelige beløb, er af stor betydning for hele ordningen og medvirker bl. a. til, at det er muligt at holde den afgift, som en landkommune skal betale et brandvæsen for at overtage slukningspligten, nede på et som oftest meget billigt niveau.

Der stilles muligvis en række krav til et brandvæsen for, at det kan godkendes som oplandsbrandvæsen, dels til mandskab og materiel og dels til at køreafstanden ikke bliver for lang (normalt ikke over 15 km.).

Til at bistå justitsministeriet med at overvåge, at disse krav opfyldes, er udnævnt 6 distriktsbrandinspektører, der bl. a. har til opgave at inspicere de forskellige oplandsbrandvæsener og derved sikre, at landkommunerne får den brandlukningsmæssige hjælp, som de har kontraktligt krav på.

Det er jo imidlertid klart, at selvom man tilstræber, at ingen sprøjte får en køreafstand fra station til brandsted på over 15 km, så må der nødvendigvis gå en vis tid, før selv den hurtigste motorsprøjte når frem, og det vil sige, at en lokal førstehjælpsindsats er ubetinget nødvendig for at hindre, at brandene får et for stort omfang, inden den store slukningshjælp når frem.

Ikke mindst fordi der i landejendommene ofte findes store lagre af brændbart materiale, der hurtigt kan medføre, at en i starten forholdsvis uskyldig brand udvikler sig til en storbrand, såfremt der ikke øjeblikkeligt skrives ind.

Endvidere findes der jo et betydeligt antal stråtag på landet i Danmark.

Og erfaringen viser, at indførelse af elektrisk belysning og landbrugets meka-

nisering iøvrigt ingenlunde har nedsat antændelsesmulighederne, man kan næsten sige tværtimod.

Det er derfor af stor betydning, at man lokalt, og uafhængig af den store slukningshjælp, har forberedt sig på en øjeblikkelig indsats i de første kostbare minutter af en ildebrand.

Ved affattelsen af loven har man også været opmærksom på dette forhold, idet § 34 yderligere siger, at, selvom man har aftale om ydelse af den store slukningshjælp med en anden kommune eller et privat brandvæsen, fritages kommunen almindeligvis ikke for selv at opretholde et forsvarligt brandvæsen.

Den lokale slukningshjælp er normalt organiseret på den måde, at kommunen er opdelt i et passende antal brandkredse, som regel i det mindste 1 brandkreds for hver landsby.

I hver brandkreds findes en brandfoged og en brandfogedassistent, ligesom der blandt beboerne er udtaget et passende antal mænd, dels til at assistere oplandsbrandvæsenet, når dette ankommer og dels til at betjene de lokale slukningsredskaber.

Det vigtigste af disse slukningsredskaber er håndkraftsprøjten, der består af en beholder, der kan rumme 50—60 liter vand. På beholderen er monteret en pumpe, der betjenes ved håndkraft, og som har en 6—10 m lang slange med strålerør.

Disse små sprøjter er overordentlig effektive og kan, når de sættes ind, medens branden endnu er af beskedent omfang, yde et fortræffeligt arbejde. I mangfoldige tilfælde er det disse små sprøjter, der har reddet gården, idet de enten har kunnet slukke ilden eller har kunnet holde den indenfor et begrænset område, indtil den store slukningshjælp er nået frem.

Det er dog en betingelse, at håndkraftsprøjten kommer hurtigt til stede, og det er derfor vigtigt, at der findes så mange som muligt af dem. Helst bør det være således, at hver eneste landejendom har sin egen håndkraftsprøjte klar til øjeblikkelig indsats. Og da en sådan sprøjte med alt tilbehør for tiden kun koster ca. 250 kr., må det jo siges, at denne investering kun er ringe i forhold til de store værdier, som den er i stand til at redde, og som den også i mange tilfælde har reddet.

I de fleste landkommuner har man endnu en eller flere af de gamle kommunesprøjter d.v.s. større håndkraftsprøjter, der fremføres på hjul og som kræver 4 mand til at betjene pumpen. Disse sprøjter når i vore dage kun yderst sjældent at komme i brug, og af denne årsag er der adskillige af dem, der efterhånden er så forfaldne, at de må betegnes som værdiløse. Imidlertid er man mange steder gået over til at erstatte dem med små bærbare motorsprøjter, der som oftest er monteret på hjul og derfor lette og hurtige at fremføre.

Som eksempel på en egn, hvor sådanne små og yderst effektive førstehjælpsprøjter er blevet særlig udbredt, kan nævnes Stevns, idet samtlige kommuner i St. Heddinge politikreds er forsynet med disse små motorsprøjter.



Selvom Frederiksborg Slot med sine uerstattelige nationalhistoriske samlinger er brandsikret på enhver måde, holder Hillerød brandvæsen dog jævnlig øvelse på slottet.

Fordelen ved disse sprøjter er, at de hurtig kan komme til stede, at de er nemme at lægge i brug og betjene, samt at de kan udnytte små, men nær ved brandstedet beliggende vandforsyningsmuligheder, f. eks. alm. brønde.

De kan derved med betydelig virkning understøtte de små håndkraftsprøjter i arbejdet med at holde ilden i skak, indtil det større materiel når frem og kan sættes ind i slukningsarbejdet.

Et særlig problem med hensyn til brandslukningen på landet er vandforsyningen.

Efterhånden som dyrkningen af Danmarks jord er blevet mere og mere intensiv og rationel, er der forsvundet en mængde naturlige vandhuller — mergelgrave og lign. — idet de dels er blevet fyldte og dels er drænet tørre.

I brandpolitilovens § 32 står der ganske vist: „Ethvert sogneråd har at drage omsorg for, at der, så vidt omstændighederne tillader det, i enhver landsby, såvel som i andre tættere bebyggede dele af kommunen, haves tilstrækkeligt forråd af vand, tjenligt til slukning og med fornøden vejadgang . . .“, men når der er tale om mere spredt beliggende ejendomme, har det offentlige ingen pligt til at sørge for vandforsyning i tilfælde af ildebrand. Og da tendensen gennem mange år har været den at anbringe gårdene og husene så bekvemt som muligt på de enkelte ejendommers marker, sker der herved en spredning af bebyggelsen, der forsåvidt er yderst gunstig med hensyn til at begrænse en brand, men som

på den anden side medfører, at det i stadig højere grad bliver nødvendigt, at den enkelte ejer selv sørger for vandforsyningen.

Og da en gårdbrand på landet kræver betydelige vandmængder, er dette spørgsmål efterhånden blevet et alvorligt problem for brandslukningen på landet, for selvom et veludrustet oplandsbrandvæsen normalt er i stand til at etablere vandforsyning over betydelige afstande, så tager det tid at udlægge de mange slanger og at arrangere seriepumpning m. v., og tiden er jo ifølge sagens natur meget kostbar, når det gælder bekæmpelsen af en ildebrand.

Det er derfor nødvendigt, at vandforsyningsproblemet tages op til alvorlig overvejelse, for at undgå, at et brandvæsen, der møder op til en ildebrand udrustet med moderne og effektivt materiel, må se gården brænde, fordi der ikke findes nogen mulighed for at skaffe vand indenfor en rimelig afstand.

De mange større og mindre øer, der findes overalt langs Danmarks kyster, har deres særlige problemer, når det gælder slukning af ildebrande. For de flestes vedkommende gælder det, at de er henvist til at klare sig selv, idet der jo ifølge sagens natur vil hengå lang tid — ofte timer — før hjælp udefra kan nå frem.

De må derfor selv sørge for at have tilstrækkeligt materiel parat til indsats, og da der i mange tilfælde kun er et forholdsvis lille antal mennesker til at betale, hvad det koster, er det jo forståeligt, at dette materiel kun i de færreste tilfælde er tilstrækkeligt både forsåvidt angår kvalitet som kvantitet. Særlig kniber det på steder, hvor man gennem en længere årrække har været forskånet for ildebrand, for menneskene har jo en ejendommelig tilbøjelighed til at skubbe ubehagelighederne fra sig og glemme, at der kan ske ulykker i form af store ildsvåder.

Og der har dog ellers gennem tiderne været uhyggelige eksempler på, hvad der kan ske, når en ø under uheldige omstændigheder rammes af en ildebrand.

Tænk blot på Drejø-branden. Her opstod der den 23. juni 1942 en brand midt i den ejendommelige og idylliske Drejø by.

Branden opstod ved 14-tiden, idet der på grund af uforsigtighed ved tobaksrygning gik ild i noget tækkehalm, der stammede fra en reparation af præstegårdens stråtag. Herfra bredte ilden sig, ført af den friske sommerblæst, til præstegården og til de omliggende gårde og huse, og i løbet af meget kort tid var den maleriske landsby forandret til et inferno af ild og røg. Beboerne kæmpede hjulpet af en afdeling marinesoldater, en heltemodig, men håbløs kamp mod ilden, idet man kun havde primitive og dårlige slukningsredskaber til rådighed. Først kl. 16,15 nåede den første motorsprøjte — Falck i Svendborg — frem til øen, og et effektivt slukningsarbejde kunne sættes ind. Da branden var slukket, var 11 gårde og 7 huse i den ejendommelige gamle landsby lagt øde, og en landsby-idyl af stor kulturhistorisk værdi var forvandlet til en brandtomt af en udstrækning på 4—5 tdr. land. Havde der på øen været et effektivt slukningsmateriel, havde branden næppe fået blot tilnærmelsesvis dette katastrofale omfang. Et uhyggeligt eksempel på, hvad der kan ske, hvis man ikke er forberedt på at imødegå den trusel om ildsvåde, der altid er tilstede, hvor mennesker bor og bygger.



Siden den hestetrukne sygevogn for kun 40 år siden raslede klemtende gennem gaden, er der foregået en voldsom udvikling, og stadig har vore redningskorps fulgt med i denne og benyttet sig af den nyeste teknik på alle områder. Hertil hører bl. a. den flyvende ambulance, der hurtigt, sikkert og behageligt bringer den forulykkede til hospitalet eller henter patienten fra hjemmet.



Det sker ofte, at danske, der forulykker i udlandet, må hentes hjem af Zone-Redningskorpsets ambulanceflyver. Her bringes patienten efter en behagelig transport fra Venedig over i en ambulance for at blive kørt til hospitalet.

ZONE-REDNINGSKORPSET

af Erik Wiboltt

I 1926 startede nogle initiativrige mænd de første, såkaldte *Zone-brandvagter* med henblik på landkommuner. Hidtil havde disse måttet klare sig med de gamle „vippesprøjter“, der blev betjent med håndkraft og ført frem af heste. Senere blev der benyttet en sprøjte, der blev trukket på den simple måde, at man løftede bagenden af en Ford-bil, lagde en rem til sprøjten om det ene baghjul og satte motoren i gang. Da ca. 90 % af alle biler den gang var „Ford'er“, var det meget let at skaffe trækraft. Men efterhånden som automobilen blev mere almindelig, og der kom flere typer frem, lå den tanke nær at bygge specielle motorsprøjter til en central, der havde vagt dag og nat samt mandskab til hurtig udrykning. Et sådant arrangement var imidlertid for bekosteligt for en enkelt landkommune, og man fik derfor ordninger i stand, hvor 10—15 landkommuner med i alt ca. 20.000 indbyggere sluttede sig sammen om en central inden for en radius af 15—20 km. Hjælpen gennemførtes på grundlag af et abonnement, der i starten kostede 10 øre pr. indbygger. Blandt de specielle motorsprøjter var blandt andet en let sprøjte, som Ellehammer havde konstrueret sammen med fabrikant Weinrich, Snertinge, og direktørerne Reinholdt Hansen og Wiboltt.

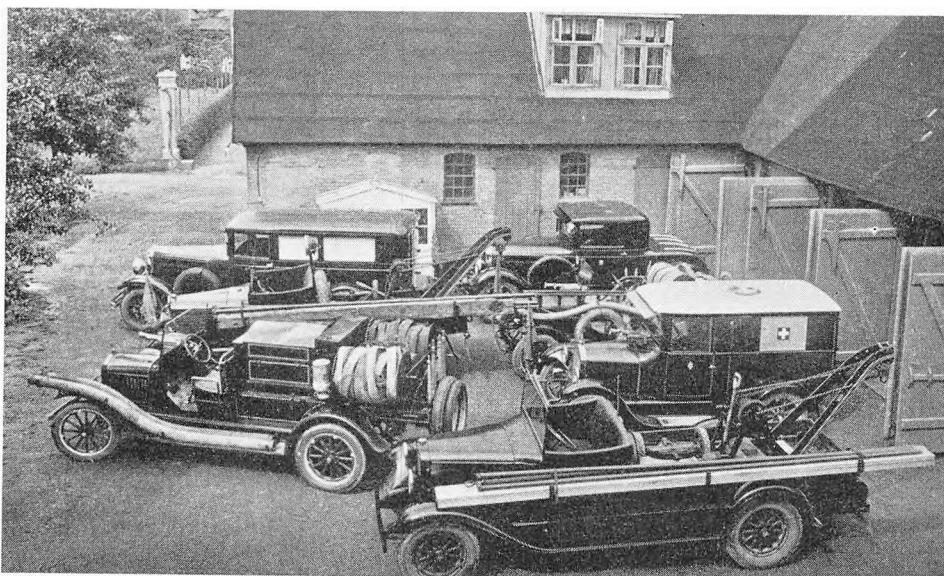
Ideen med disse Zone-brandvagter slog straks godt an, og de første brandvagter oprettedes hurtigt på Lolland-Falster samt på Sjælland. — Ikke alene gik et stort antal landkommuner, men også mindre byer, der ikke magtede selv at opretholde et sådant brandvæsen, ind for den. Men samtidig viste der sig et stigende behov for alt det, vi nu med eet ord kalder redningstjeneste, thi selv om der i mange år havde eksisteret et dansk redningsvæsen, var der indtil da kun etableret stationer i enkelte større byer uden for København, og især ude på landet fandtes ingen virkelig hjælp. Derfor startede direktør Reinholdt Hansen, direktør Johs. Hare og direktør E. J. Wiboltt i fortsættelse af Zone-brandvagterne i 1931 et redningskorps, hvis mål var at oprette stationer, der hver dækkede en zone med ca. 15 til 20 km's radius over hele landet. Og heraf kom naturligt, at de som navn for dette foretagende valgte „Zone-Redningskorpset“ eller, som det nu hedder i daglig tale: ZONEN. Dette medførte naturligvis en stærk konkurrence, idet man fra anden side måtte følge trop, og Zonens initiativ gav da også det resultat, at landet blev dækket samt nu blandt andet betjenes af 67 Zone-stationer foruden de senere nævnte 800 hjælpestationer. Desuden er det

jo en kendsgerning, at konkurrence skaber initiativ, den giver også nye idéer, og for Zonens vedkommende kan i så henseende nævnes, at korpset f. eks. satte sine motorredningsbåde i vandet og startede en Flyve-Ambulance-Tjeneste på et tidspunkt, da sådanne hjælpemidler endnu ikke var taget i noget redningsvæsens tjeneste. Ligeledes blev f. eks. Zonens „rullende redningsstation“ forbillede for de katastrofevogne, der nu benyttes overalt.

Den i mange forhold stærke forbindelse mellem de skandinaviske lande samt udviklingen indenfor disse medførte efterhånden, at der også i dem blev behov for redningskorps til betjening af såvel landets egne indbyggere som de motorkørende, der besøgte det fra nabolandene. Ud fra den betragtning, at et nordisk samarbejde her ville være det sundeste, således at norske og svenske redningskorps burde være nationale og ikke blot filialer, var Zonen derfor i 1947 behjælpelig med oprettelsen af „Svensk Räddningstjänst“ og har siden haft et intimt samarbejde med dette selskab. Bl. a. således at Svensk Räddningstjänst og Zonen gensidig betjener hinandens abonnenter, herunder modtager hinandens betalingsanvisninger, når de er på rejse i henholdsvis Danmark og Sverige. På samme måde blev „Viking Redningstjeneste“ i Norge startet med De norske Automobilværksteders Landsforbund bag sig, og samarbejdet mellem de tre nordiske redningskorps besegledes i 1956 ved dannelsen af „Skandinaviske Redningsselskaber“, der blandt andet er fælles for Zonens hjælpetjeneste i udlandet.

Som ethvert andet redningskorps ser Zonen det som sin opgave at bringe hurtig hjælp til de, der har behov for den, uden først at spørge om betaling. Men grundlaget for, at dette kan lade sig gøre — grundlaget for dag og nat at have mange hundrede mennesker i beredskab og at kunne investere store kapitaler i bygninger, moderne specialvogne og anden udrustning — er abonnementet, d.v.s. det faste, årlige kontingent, abonnenterne betaler for at sikre sig korpsets hjælp uden yderligere udgifter. Dette abonnement, der efterhånden er en selvfølge for de fleste mennesker, er en hovedbetingelse for, at det er muligt at opretholde et moderne redningskorps. — Og man fristes uvilkårligt til at sige, at når mennesker, der ikke har abonnement, alligevel hurtig kan få hjælp, den hjælp der nedenfor er givet en kort oversigt over, til en overkommelig pris, er dette kun tilfældet, fordi andre har abonnement.

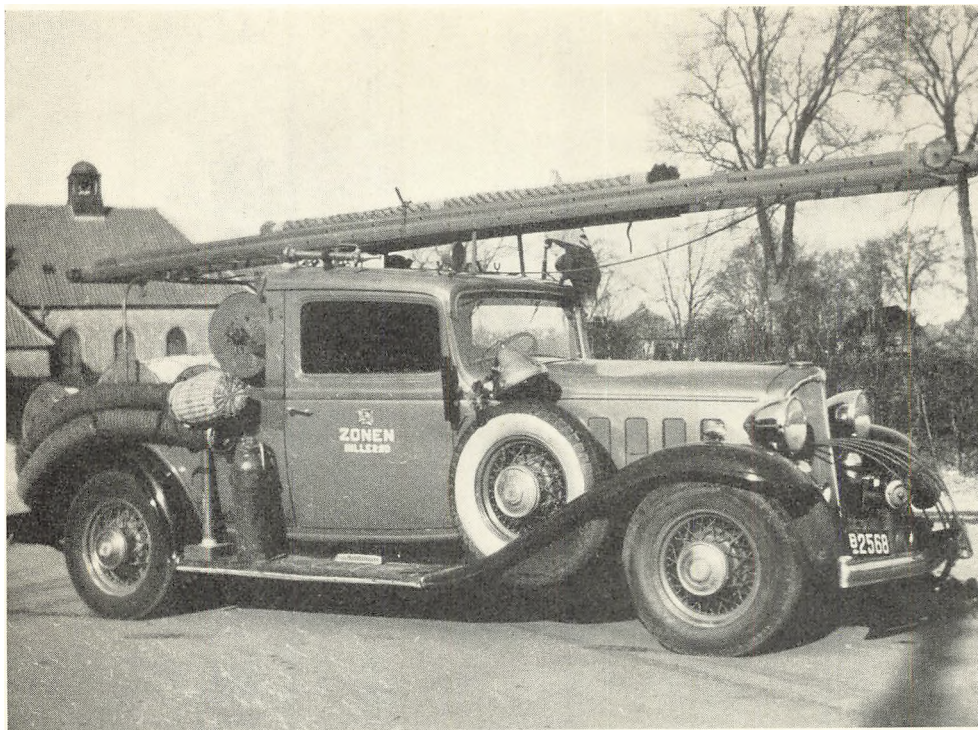
Det vil sikkert ikke være nødvendigt nærmere at beskrive alle de områder, et moderne redningskorps som Zonen arbejder på. Thi som udviklingen er skredet frem, er det at have redningshjælp jo efterhånden blevet en lige så naturlig ting som en forsikring. Uden andet vederlag end det beskedne, årlige kontingent sikres ambulance- og sygekørsel, en forbindskasse til hjemmet, assistance i tilfælde af storm-, vandskade eller ildebrand — og det gælder både for private, virksomheder, landbrug og kommuner. Det store motorfolk har



Den første Zone-station blev oprettet i Eskildstrup på Lolland-Falster i 1927.

ligeledes forlængst indset, hvor formålstjenligt det er at kunne rekvirere assistance ved autouheld, og landboerne tegner på samme måde abonnement for deres stadig voksende traktorpark. Endelig er der hjælpen, når det gælder uheld med husdyrene — lige fra den ældre dames beskedne kat til avlsforeningens kostbare præmietyr.

Dette sidste område synes måske ikke så meget som de øvrige. Men hjælpen betyder alligevel ofte, at kostbare dyr bjerges, og at ensomme mennesker bliver glade for at få deres små venner hjem igen. En kat, der er stukket af, vælger f. eks. for det meste de mest utilgængelige steder at forskanse sig på, men i dette tilfælde ved den erfarne redder dog, at de ofte kan lokkes ned ved hjælp af en røget sild på en lang stang. Vanskeligere kan det være at indfange f. eks. kvier, der efter at have gået løse hele sommeren kan være både vilde og farlige. Det er i nogle tilfælde sket til hest og med lasso; i andre tilfælde har man måttet skyde dem. Men den sidste måde, man har fundet frem til, er i øvrigt at give dem et sovepulver, som Zonen har fremstillet under dyrlægekontrol. Det blandes i noget foder, der lægges ud på dyrets tilholdssted, og Zone-redderne lægger sig i skjul i nærheden. Når så dyret har ædt, følger redderne efter, indtil det lægger sig til at sove. De mest almindelige uheld sker dog ved, at dyrene falder i en brønd eller ajlebeholder, bliver stikkende i en mose el. lign. Og så er det reddernes kunst at få dem op, uden at det ofte meget værdifulde kvæg lider overlast. Zonens større stationer står imidlertid ikke alene rustet til at løse de opgaver, som der almindeligvis kræves, men også til at løse specielle opgaver, som andre ikke er indrettet på at løse eller i hvert fald ikke kan møde til

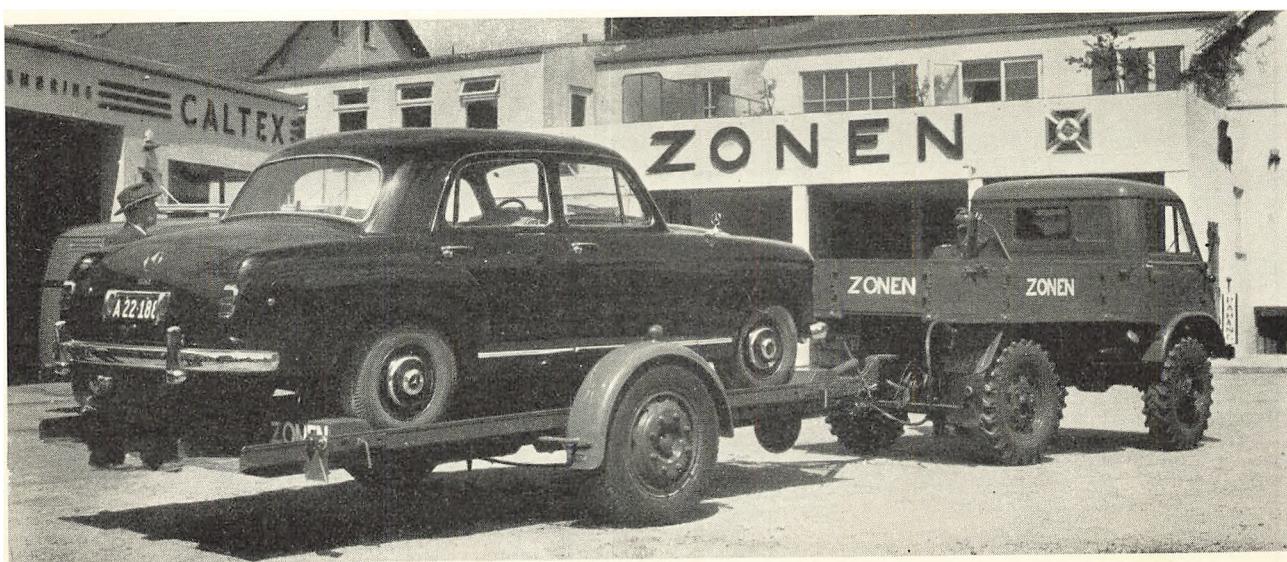


En brandsprøjte til brug for Zonens landbrandvæsen anvendt på stationen i Hillerød i 1934.



Zonestationen i Nykøbing F.

Efterhånden som det er blevet mere og mere vanskeligt at slæbe de store moderne vogne uden at beskadige kofanger og skærme, er man gået over til at transportere beskadigede vogne på en særlig konstrueret trailer.



Zone-Redningskorpsets station i Odense, der blev oprettet i 30'erne.



Zonens katastrofevogn -- den rullende redningsstation. Den er udstyret med alt nødvendigt redningsmateriel, herunder f. eks. særligt katastrofeværktøj, røgudsugere, gummibåd, asbest- og gasdragter m. m.

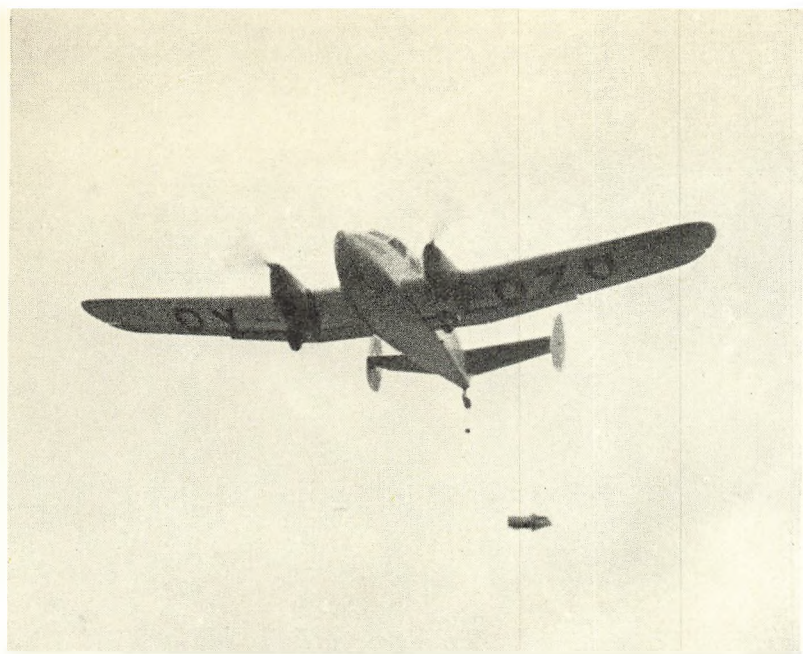


med så kort varsel og på alle tider af døgnet som et redningskorps. Herunder kan f. eks. nævnes kunstig vanding i tørkeperioder, udpumpning af damme, afspærringer samt vanskelige entreprenørarbejder i dette ords videste forstand.

I efteråret 1956 transporteredes Danmarks største olietank fra Stokkemarke på Lolland til Stege. Den var 3,2 meter i diameter, 25 meter lang og vejede 25 tons. Zonen har også bjerget adskillige forulykkede flyvemaskiner. Lige fra en russisk jetjager, der var styrtet ned på Bornholm, til en stor britisk rute-maskine, der en aften lå og spærrede en af de vigtigste landingsbaner i Kastrup lufthavn. Derfor skulle den være fjernet inden dag gry. Og det blev den. Det var f. eks. også en Zone-redder, der arbejdede som „fluemenneske“ helt oppe ved vindfløjen på Roskilde domkirke. Hvorvidt det var dyreredning eller ikke at skyde en rasende løve og fange to tigre i net for Zoologisk Have, får stå hen. Men for de reddere, der løste opgaven, var det i hvert fald spændende.

Indtil for 18 år siden havde patienter, der skulle frem til hospital fra vore små øer, intet andet valg end at lade sig bære ud i en åben eller halvåben båd, og så døje de mange timers kulde, vejr og søgang, indtil et hospital på fastlandet omsider åbnede sine porte for dem. På opfordring fra disse øer, da ingen anden hjælp syntes mulig og på et tidspunkt, hvor der overhovedet ikke fandtes ambulanceflyvemaskiner i Danmark, anskaffede Zonen derfor særligt konstruerede maskiner, der var i stand til at gå ned på de marker eller strandkanter, øerne kan byde på som „flyvepladser“. På denne måde har korpsets dygtige flyvere ofte reddet mennesker, der ellers ville være kommet for sent på hospital, og skånet patienterne for lidelser og tilbagefald i de åbne både. Når det drejer sig om øer uden hospital, og det gælder jo praktisk taget dem alle, udføres ambulanceflyvningen desuden gratis. Maskinerne er indrettet som en lille sygestue og har alt udstyr til en eventuelt ledsagende læge eller sygeplejerske for det tilfælde, at der skulle opstå komplikationer undervejs. Een af de første gange dette skete var for øvrigt, da een af Zonens direktører fik et barnebarn højt oppe i luften over Kattegat. Blandt de mange tilfælde kan af de senere nævnes, at i august 1956 blev en nyfødt dreng fløjet fra Terndrup sygehus til Rigshospitalet i København, medens en sygeplejerske hele vejen gav ham ilt. Han havde en misdannelse i spiserøret, der hindrede ham i at tage næring til sig, og det var liv og død om at gøre, at han kom rettidigt frem.

Disse maskiner kan nemlig også tage patienter op i afsides egne, så de spares for en lang ambulancekørsel til en egentlig flyveplads, blot der er en middelstor mark at lande på. Men i øvrigt flyves Zonens patienter fra og til enhver flyveplads herhjemme og ude i Europa. De har derfor været vidt omkring. Og når det nævnes, at Zonen i 1956 fløj en tysk statsborger hjem fra Berlin, er det kun for at notere, at dette var den første civile maskine fra Danmark, der var landet i Berlin efter krigen.



En form for redningsaktion til søs, der i nogle tilfælde kan være den bedste, eller eneste mulige. Fra en af Zone-Redningskorpsets flyvere kastes en gummibåd ud, og på vejen ned pustes den automatisk op. Når motorbåden når frem til ulykkesstedet, kan den skibbrudne bjergeres om bord.





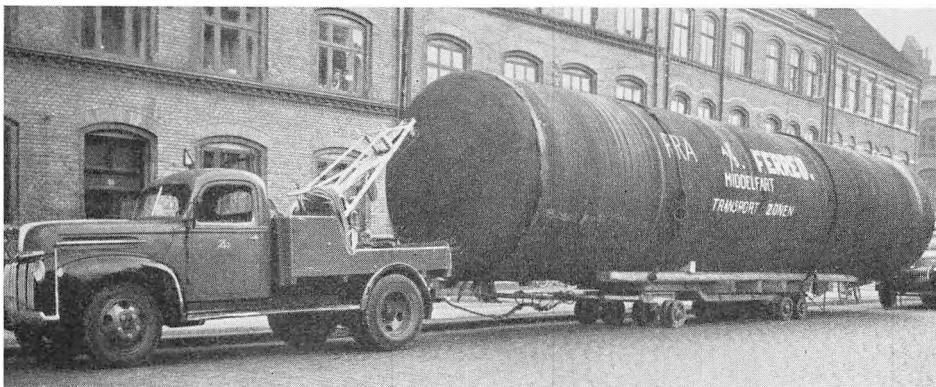
En dyretransport. I 1948 blev en af de store giraffer i Zoologisk Have så syg, at den måtte aflives, hvorefter den transporteredes til Landbohøjskolen til obduktion.

Til flyvetjenestens korte, men begivenhedsrige historie hører imidlertid også andre flyvninger end ren ambulanceflyvning. Da Zonen havde flyvemaskiner i drift ved krigens slutning og i den første efterkrigstid, blev der trukket på dem til en række nationale og internationale opgaver, som vi ellers havde måttet lade ligge. Flyvetjenesten fløj f. eks. en delegation, hvori bl. a. *Buhl* og *Christmas Møller*, fra den første frie danske regering til det af russerne bombarderede Bornholm. Den stillede en maskine til rådighed for *grev Folke Bernadotte* under hans forhandlinger om hjemsendelse af fanger fra de tyske koncentrationslejre, og da han bragte de allierede Himmlers kapitulations-tilbud. Den fløj de hårdst ramte danske og norske koncentrationslejr-fanger hjem, og endelig fløj den, i samarbejde med Dansk Røde Kors, i hundredevis af flyvninger med vaccine og medicin ud til de nødstedte lande i Europa, ikke mindst til de, der nu ligger bag jerntæppet. Alt dette er nu historie. — Men Zonens ambulanceflyvemaskiner bringer stadig patienter hjem, såvel fra de egentlige flyvepladser her og ude i Europa som fra de små øers marker og strandkanter. — Når isen spærrer de danske farvande, bringer maskinerne



I 1956 kørte en dame over isen på Holbæk Fjord. Hun kørte i en våge, men det lykkedes hende dog trods store vanskeligheder at komme op ved egen hjælp. Cyklen og en taske med et anseligt pengebeløb blev dog liggende på 6 meter vand, hvorfra det lykkedes en Z.R.-frømand at bjer-ge begge dele.





Danmarks største olictank, der er over 3 meter i diameter, 25 meter lang og vejer 25 tons, skulle transporteres fra Lolland til Møn. Det lykkedes trods store vanskeligheder.

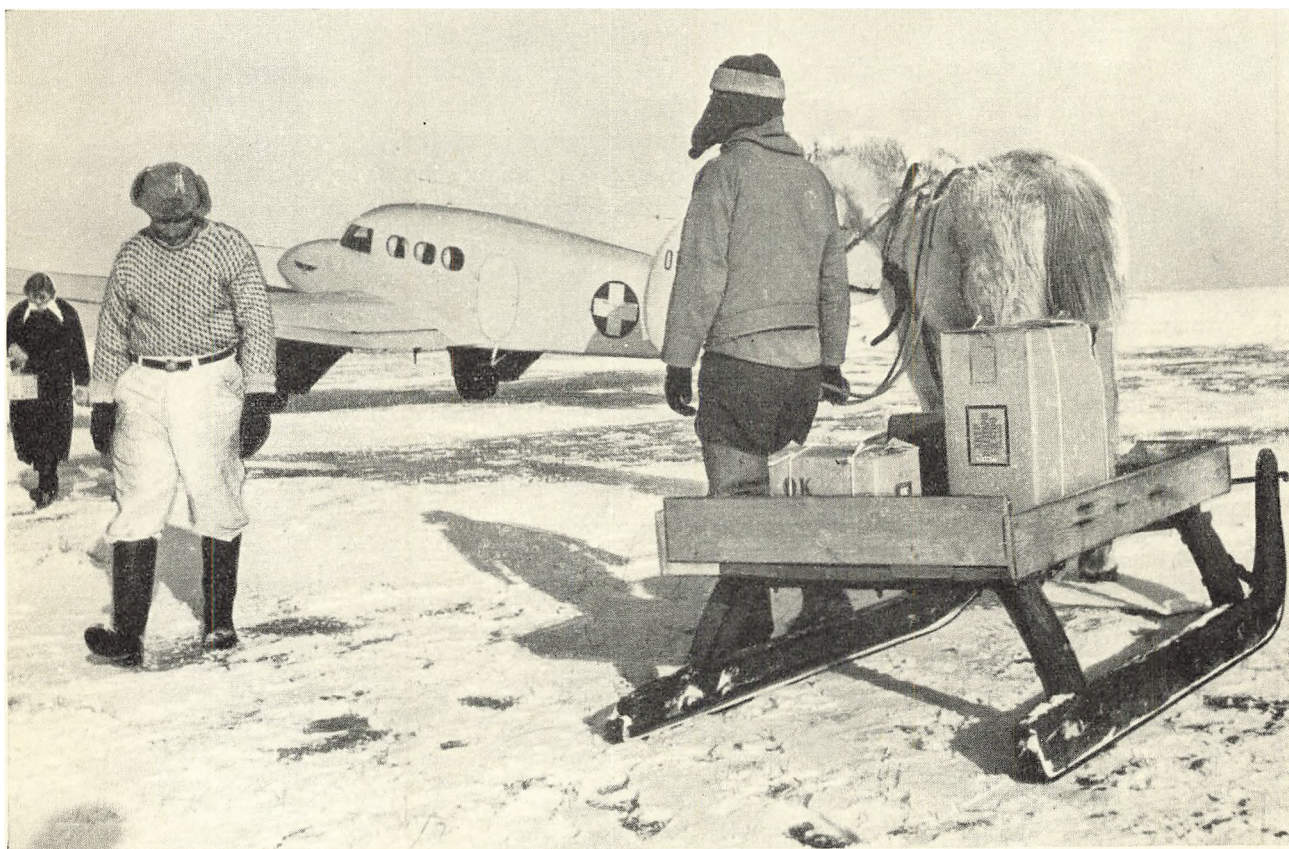
desuden postvæsenets breve og pakker samt livsvigtige forsyninger af mad og medicin ud til de små forladte øsamfund bag isbarrieren. Og det er en kendsgerning, at en del af dem f. eks. *ikke* er selvforsynende med mælk.

I og for sig er det mærkeligt, at der ingen organiseret redningstjeneste fandtes til vands, før Zonen en dag blev kaldt til eftersøgning af en båd i Øresund, og det viste sig, at det først helt oppe ved Vedbæk var muligt at finde en motorbåd, der kunne gå ud med kort varsel. — Derfor sluttede korpset aftaler med en række bådejere langs vore kyster og anskaffede desuden selv motorredningsbåde. På dette grundlag organiserede det så i 1936 „*Sundalarmerne*“ i nært samarbejde med politi- og andre myndigheder, og den gjorde i en årrække god nytte. — Under besættelsen blev een af Zonens motorredningsbåde, „*Tertia*“, desuden brugt til illegale transporter over sundet, hvortil den på grund af sin hurtighed og „forklædning“ som redningsbåd var velegnet. Ved at starte Sundalarmerne og vise det behov, der var for den, gav Zonen således stødet til den officielle organisation af hjælpe- og eftersøgningsvæsenet til vands, hvori samfundet i dag indsætter et stort materiel med f. eks. helikoptere, flådens skibe m. m., og som intet privat foretagende kan præstere.

Til ethvert redningsvæsen har der altid været knyttet *dykkere*, og disse har i årenes løb løst mange opgaver. Men i den sidste tid er tillige *frømand* taget i anvendelse, selvom de ikke kan konkurrere med dykkere, når det gælder større arbejder og store dybder, er de hurtigere, mere effektive og langt billigere, når det f. eks. gælder eftersøgning og kortvarigt, let arbejde i ikke for stor dybde. Grunden hertil er bl. a., at medens dykkeren går — og går langsomt — på havbunden, hvorfor han ofte mudrer op, så det er vanskeligt at se, svømmer frømanden. Han er derfor hurtigere, mudrer ikke op og ser bedre, både af denne grund og fordi udsynet fra hans maske er større samt fordi han kan dreje hovedet frit til alle sider.



Om vinteren forsynes flyvemaskinerne med skiunderstel, så der kan landes på de tilsneede marker eller på tilfrosne søer.



Danmarks 500 øer har gennem Zone-Redningskorpsets flyvetjeneste hurtig forbindelse med resten af landet, ikke blot i akutte sygdomstilfælde og ved ulykker, men også i hårde vintre, når isen lægger sig omkring små ensomme øer.



Der er glæde på den lille ø, når postbudet kommer flyvende med længe ventede breve og julepakker, og alle hjælper med til udbringningen.



Proviant til købmanden, medicin til lægen og meget andet nødvendigt afhentes af øens eneste hest, den lille, lodne islænder.

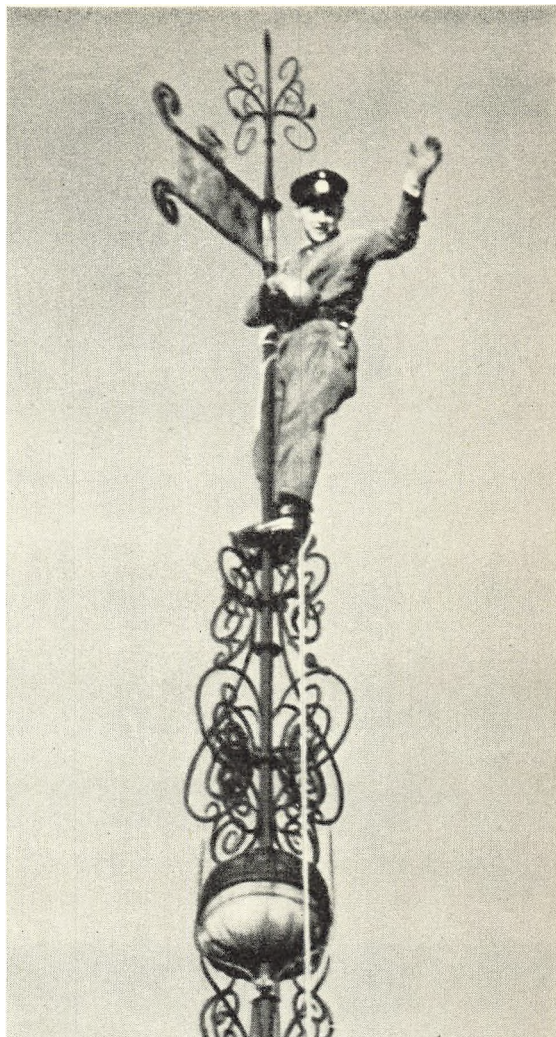
Frømandens udstyr er desuden langt simplere og billigere end dykkerens. Han kan derfor træde hurtigere i aktion og gøre sit arbejde for en langt lavere pris. I betragtning af disse nye muligheder, der bl. a. medfører, at man nu kan hente ting op fra havbunden, som man før af bekostningshensyn måtte lade blive liggende, har Zonen fra begyndelsen lagt stærk vægt på at udvikle en forsvarlig og effektiv frømandstjeneste og herunder sørge for en uddannelse af sine frømænd, der tager særligt sigte på de opgaver, der stilles et redningskorps.

Da der ikke fandtes nogen skole, der sikrede dette, startede korpset derfor sin egen frømandsskole — der også står åben for civile — og desuden finder desuden på denne frem til det eftersøgningsgrej og de fremgangsmåder, der er mest formålstjenlige. Til dette grej hører f. eks. liner, der lægges over havbunden i $\frac{1}{2}$ meters højde ved hjælp af små balloner og med mellemrum efter sigtbarheden dernede, således at man derved sikrer en 100 % nøjagtig eftersøgning. Da der er grænser for den rutine, de ude over landet udstationerede frømænd kan få og de opgaver de enkeltvis kan overkomme, har korpset desuden i København et eksperthold med en specielt udrustet frømandsvogn, der er klar til hurtig udrykning, når særlig store eller vanskelige opgaver melder sig. Dette har f. eks. været nede på bunden af een af kloakvæsenets 30 meter dybe vandfylde brønde, har bjerget forulykkede jetjagere i Limfjorden og Lillebælt, har demonstreret sin kapacitet for Rigspolitiet og er flere gange blevet benyttet af dette. Samtidig har de udstationerede frømænd været brugt til undersøgelse af havneforhold, optagning af ankre, tætning af skibsbunde, således at skibet undgik at komme i dok o.s.v. Desuden har de optaget varer tabt under losning, tabte tegnebøger og andre små genstande, herunder f. eks. et armbåndsurs, der havde gravet sig så langt ned i sandet, at kun det yderste led af armbåndet stak op. Frømændene kan arbejde på denne måde indtil en dybde på 25—30 meter, og efterhånden som forsikringsselskaberne og den enkelte bliver klar herover, vil frømandstjeneste sikkert yderligere vokse i betydning.

I 1957 er Zonen gået ind i nært samarbejde med *Kongelig Dansk Automobil Klub*, hvilket blandt andet er resulteret i en dansk, såkaldt S.O.S.-tjeneste.

For et meget stort antal af de motorkøretøjer, der kører i stå, gælder nemlig, at standsningen i virkeligheden kun skyldes små skader, der hurtigt kunne afhjælpes af en mekaniker, hvis en sådan kunne komme til stede og den motor-kørende således spare de penge og den tid, der ellers medgår til at blive slæbt på værksted. Man har flere steder i udlandet, ikke mindst i de øde egne, søgt at assistere sådanne køretøjer ved hjælp af vejpatruljer. Men ud fra den betragtning, at der altid vil være betydelige intervaller mellem de tider, hvorpå en patrulje passerer et bestemt punkt samt i betragtning af, at man i vort land altid kan komme hurtigt til en telefon, har S. O. S.-tjenesten valgt en anden fremgangsmåde, selv om der også under særlige forhold sendes vejpatruljer ud.

Da spiret på Roskilde Domkirke skulle repareres, kunne Zonen stille et „fluemenneske“ til rådighed og udføre det ualmindelige og ualmindeligt farlige arbejde.

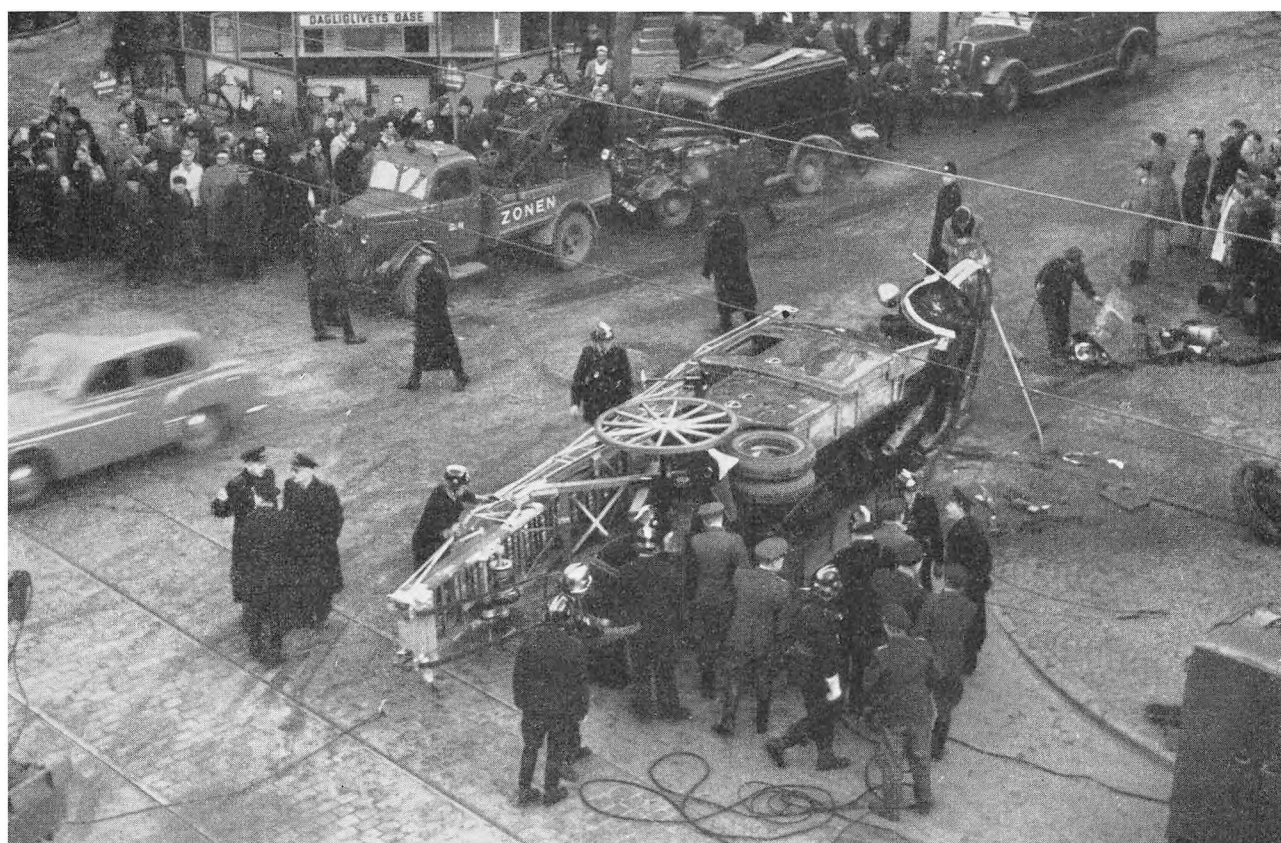


En BEA maskine måtte en nat „mavelande“ i Kastrup Lufthavn. Da den spærrede en af de vigtigste startbaner, var det nødvendigt, at den var fjernet inden daggry. Det lykkedes Zone-folkene at fjerne de 27 tons i rette tid.





Sygetransport over nordpolen. Zone-ambulancen afhenter den første patient, der er flojet over nordpolen.



Frederiksberg Brandvæsens stigesproje er væltet i et stærkt trafikeret kryds. Den må fjernes hurtigt og uden, at den kostbare vogn beskadiges yderligere.



Indtil der kunne bygges en særlig brandstation ved atomværket på Riso, havde Zonen udstationeret en brandvagt med en 300 liter tank-sprøjte, der ville være i stand til øjeblikkelig hjælp, indtil Roskilde Brandvæsen kunne være på stedet.



En Røde Kors opgave: Dansk Røde Kors har kl. 12 modtaget en opringning fra Røde Kors i Ungarn om indkørselstilladelse for en stærkt tiltrængt ambulance til Buda-Pest. Vognen, der har plads til 2 bårer og 3 siddende, er stillet til rådighed fra Zone-Redningskorpset i Køge, den forsynes i hast med medicinalvarer, og allerede kl. 18,55 kan den køre om bord på Gedserfærgen.

I enhver ZR-stations zone er der sluttet aftale med så mange værksteder, at der — ligeegyldigt hvor man befinder sig — aldrig er mere end nogle få kilometer til eet eller flere af dem. Når den motorkørende, der ønsker hjælp, ringer til zone-stationen, kan denne derfor meget hurtigt dirigere et sådant værksteds mekaniker til skadestedet. Dette system, der blev sat i funktion i juli 1957, har siden sparet mange motorkørende for tid, penge og ærgrelser. Systemet er desuden en billig ordning for samfundet, fordi det ikke kræver ekstra-investeringer til materiel eller særligt mandskab. Desuden inddrager det på naturlig måde autoværkstederne, hvis næring det jo er at yde teknisk assistance til de motorkørende, i hjælpetjenesten. Da S. O. S.-værkstedernes antal er ca. 800 fordelt over hele landet og i tæt samarbejde med Zone-stationerne, betyder dette endelig, at Zonens hjælp nu ikke alene er baseret på de 67 oprindelige stationer men tillige på disse hjælpestationer. For det tilfælde, at det, selv i vort land, en enkelt gang skulle være vanskeligt for en skaderamt motorkørende at komme til en telefon, leveres yderligere fra K.D.A.K.'s kontorer og alle Zone-stationer de såkaldte „tilkaldeskort“. De er lette at udfylde med en angivelse af skadestedet og den art hjælp, der ønskes. Og det vil heller ikke være svært at formå en forbipasserende til at besørge et sådant kort til den første telefon, han støder på, med anmodning om at ringe beskeden videre — eller til den første ZR-station, han træffer. Normalt vil man som sagt ikke behøve at bruge denne fremgangsmåde, men f. eks. i tordenvejr, hvor jo hverken telefon eller radio kan benyttes, er den taget i brug i en lang række tilfælde.

På grund af autoturismens stadig stigende udvikling har redningskorps og automobilklubber nu et arrangement, der sikrer de motorkørende hjælp gennem udenlandske automobilklubber, hvis køretøjet havarerer, og passagerne forulykker eller bliver syge. Zonen er imidlertid gået et skridt videre. Den har truffet direkte aftale om denne hjælp med ca. 1000 værksteder, der ligger med korte mellemrum langs alle vigtige ruter. Disse værksteder er desuden til rådighed med lokale turistmæssige oplysninger. Kort og fortegnelse over disse værksteder — men ethvert værksted kan i øvrigt benyttes — findes i et hefte, der udleveres abonnenten for hvert land, han besøger. Til betaling af abonnementsydelse får abonnenten endvidere udleveret betalingsanvisninger, udstedt på en bank i det pågældende land. I øvrigt findes i de omtalte hefter også tilkaldeskort, svarende til de, der er omtalt på foregående side.

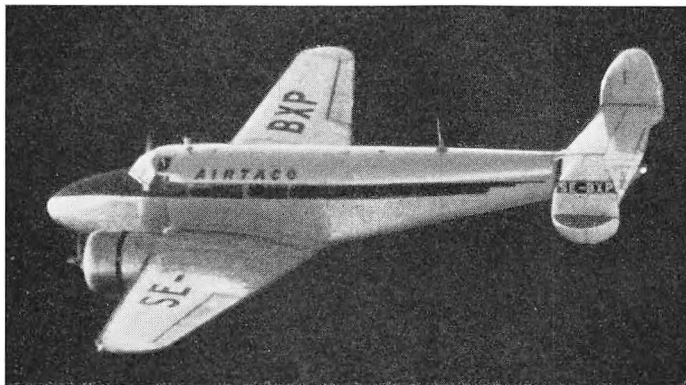
Det er allerede nævnt, at Zonen ofte er gået i spidsen for udviklingen og derved bl. a. har givet stødet til, at dansk redningsvæsen efter korpsets start udvidedes til hele landet, — til nye landvindinger som f. eks. ambulanceflyvetjenesten — og til at andre samfundsnyttige opgaver blev løst på bred basis, som det f. eks. var tilfældet med Sundalarmen. Hertil kan føjes, at Zonen i

sin tid startede de kendte katastrofeposter langs vore landeveje, der nu er overgået til Dansk Røde Kors, og fra den sidste tid kan nævnes oprettelsen af et Z-bloddonorkorps på 10.000 kvinder og mænd, der uselvsk sikrer Serum-institutet det så uundværlige tørserum.

På et af Zonens kontorer hænger et lille skilt, der bærer denne indskrift:

*Det vanskelige gør vi straks,
— det umulige tager lidt længere tid.*

Dette er ikke blot et spøgefuldt paradoks. Det angiver i virkeligheden korpsets stræben, man kunne næsten sige valgsprog, og det rummer en sandhed! For hvis f. eks. et pludseligt skybrud fylder byens kældre med vand, eller isslag bevirker i hundredvis af autouheld i stationsområdet, er der naturligvis grænser for, hvor meget mandskab og materiel, der dels kan stå klar, dels kan mobiliseres med det samme. Derfor er det på en sådan dag umuligt at komme „straks“ alle steder, og i sådanne tilfælde tager det „lidt længere tid“ at få det hele fra hånden. Det er ethvert redningskorps håb, at man vil forstå dette — og være sikre på, at der såvel i dette som i andre tilfælde bliver gjort alt for at bringe hver enkelt hjælp så hurtigt og effektivt, som det er menneskeligt muligt.



Zonens sidst anskaffede langturs-ambulance flyver 300 km i timen. Den har 2 mands besætning samt plads til bære, læge, sygeplejerske og en pårørende.



Storbranden i en industrijendom i Mejlgade i 1957
set fra domkirkens tårn.

ÅRHUS BRANDVÆSEN

af E. Slot Nielsen

DEN ældste kendte brandordning for Århus omtales i en rådstueplakat fra 1672. Der gik ud på, at alle byens murermestre og tømmermænd skulle være brandmestre og i hver sit distrikt visiterer skorstene, bageovne og lignende. Man har således tidligt haft blikket åbent for nødvendigheden af den forebyggende brandbeskyttelse. Ved ildløs skulle ovennævnte brandmestre og deres svende give møde for at deltage i redningsarbejdet.

Så vidt vides fik brandvæsenet sin første egentlige brandsprøjte i 1689, og kort efter fik man yderligere een. I 1728 bestiltes en tredie og større.

Den store brand i København 1728 manede til eftertanke, og i 1737 opførtes et sprøjtehus nord for domkirken. Man havde dengang et fast brandkorps på 24 mand, bestående af borgere, som levede af deres civile erhverv, og som for deres funktioner som brandmænd var belønnede med fritagelse for at erlægge kommunale skatter.

I 1833 forelagde den initiativrige politiassistent *Jørgen Nielsen* forslag til en ret vidtgående plan til forøgelse af brandkorpsets styrke. Forslaget omfattede blandt andet opstilling af et brandkompagni på 450 mand. Det lykkedes så nogenlunde at gennemføre forslaget, således at brandkorpset i 1837 havde ca. 400 mand og en halv snes officerer samt rådede over 7 kommunale brandsprøjter.

Den 21. marts 1873 trådte den endnu gældende lov om brandvæsenet i købstæderne (købstadsbrandloven) i kraft, og på grundlag af denne udarbejdedes en vedtægt for Århus købstads brandvæsen af 7. november 1873. Ifølge denne omfattede korpset en styrke på 760 mand og et materiel på 6 større sprøjter med tilbehør, 4 håndsprøjter, 1 redskabsvogn, 2 store vandvogne, 1 redningsstige m. m.

Den 1. april tiltrådte den første kommunalt ansatte brandinspektør, kaptajn *E. Springborg*. I 1879 foreslog han, at der blev anbragt 7 brandhaner, og af disse bevilgede byrådet de 6. Antallet er senere blevet væsentligt forøget. Der findes i dag ca. 1000 stk. 52 mm og ca. 100 stk. 102 mm brandhaner.

I 1881 fremsatte brandinspektøren forslag om oprettelse af et brandkorps af fast ansatte og lønnede brandfunktionærer på 55 mand foruden det i medfør af brandvedtægten bestående brandkorps. Forslaget blev ikke gennemført, men på budgettet for 1885 blev optaget en post til godtgørelse til 10 brandsvende for



Brandstationen på Munkebakken i Århus blev opført i 1903—04. Med en mindre udvidelse i 1924 er den stadig i brug.

ekstra tjeneste: 200 kr., og i medfør heraf blev der den 1. januar 1885 ansat 10 brandsvende. I 1887 oprettedes den såkaldte skomagervagt i sprøjtehuset i Ågade, idet 4 brandmænd fik fast vagttjeneste her i tiden fra 6 morgen til 8 aften. Da udrykningstjenesten og røgten af materiellet naturligvis ikke kunne udfylde de pågældendes tid, beskæftigede de sig med skoflikning, hvoraf vagtens navn.

Et forslag til opførelse af 2 brandkaserer i Århus blev i 1893 fremsendt til byrådet. Resultatet blev opførelsen af brandstationen på Munkebakken, der blev taget i brug den 14 januar 1904. Samtidig udvidedes stationsstyrken til 19 mand — alle tjenestemandsansatte —, og der indførtes døgnvagt. Reserven (brandmænd, som ikke har brandvæsen som hovederhverv, men som lever af deres civile erhverv og kun tilkaldes til assistance ved storbrande samt deltager i sikkerhedsvagttjeneste på forlystelsessteder), havde samtidig en styrke på 22 mand. Denne station var i 1924 genstand for en mindre udvidelse, men iøvrigt benyttes stadig den nu mere end 50 år gamle bygning som brandstation.

I 1887 blev oprettet 6 brandalarmeringsstationer i forbindelse med byens telefonnet, og den 1. april 1921 blev det nuværende alarmnet, bestående af ca. 50 alarmskabe, taget i brug. Dette er i dag suppleret med ca. 50 stk. telefonautomatskabe, der indeholder en alarmeringsknap for tilkaldelse af politi, ambulance eller brandvæsen.

I 1908 blev anskaffet en såkaldt maskinstige, der senere blev ombygget til hesteforspand og endnu i dag — som håndtrukken stige — indgår i brandvæse-

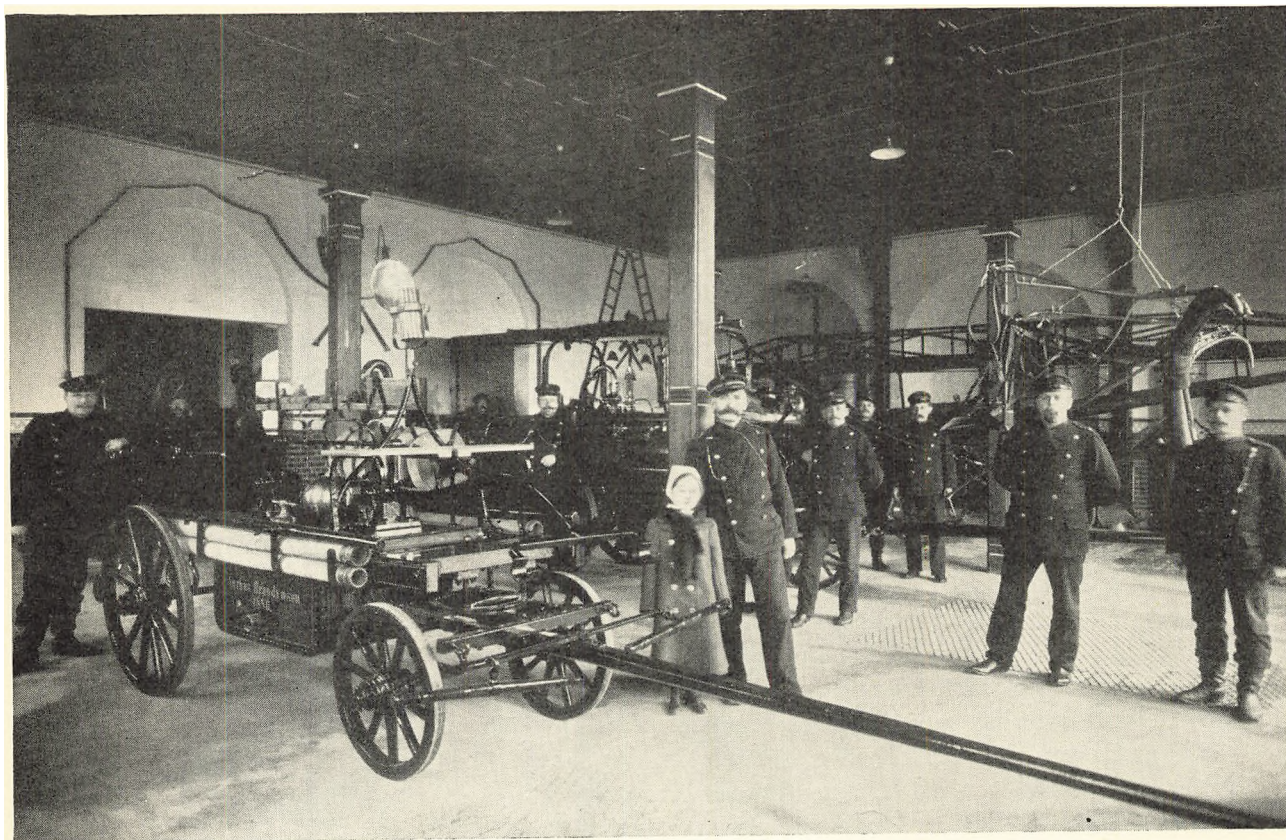
nets materiel under navn af „Frederiksbjergstigen“, og henstår i depot uden for brandstationens område.

Brandvæsenets første automobil, en elektro-automobil-drejestige, blev anskaffet den 26. marts 1909. Det var i brug indtil 1927. Den 27. juni 1916 fik brandvæsenet leveret sin første automobilsprøjte, der stadig hører til udrykningsmateriellet. Anskaffelsen af automobiler er senere fulgt efter i et tempo svarende til byens udvikling og behov. I dag råder brandvæsenets blandt andet over ialt 5 stk. automobilsprøjter, 5 stk. påhængssprøjter, 3 stk. automobil-drejestiger samt 1 stk. afprodsstige.

Den normale udrykning til ildløs består af en automobilssprøjte og en automobil-drejestige, bemanded med døgnvagten — ialt ca. 12 mand. Mandskabsstyrken er i dag 38 fastansatte befalingsmænd og menige samt et reservkorps på ialt 46 mand. Endvidere er der med justitsministeriets godkendelse truffet den aftale mellem brandvæsenet og Falcks Redningskorps, at brandvæsenet kan tilkalde slukningshjælp fra redningskorpset, når storbrand opstår i Århus købstad. Omvendt kan redningskorpset ved storbrand i byens opland, med hvilket det har overenskomst om den såkaldte store slukningshjælp, tilkalde assistance fra Århus brandvæsen. Ydelserne honoreres efter regning, baseret på i forvejen aftalte enhedspriser. Iøvrigt alarmerer brandvæsenet ved alle udrykningerne ordenspoliti, Falcks Redningskorps og Zone-Redningskorpset.



Udrykning til brand og pasning af materiellet kunne fuldt ud beskæftige de først ansatte 4 brandmænd, hvorfor tiden udnyttedes med et bierhverv som skomagere, deraf navnet „skomagervagten“ for Århus' første brandstation, der benyttedes fra 1887 til 1904.



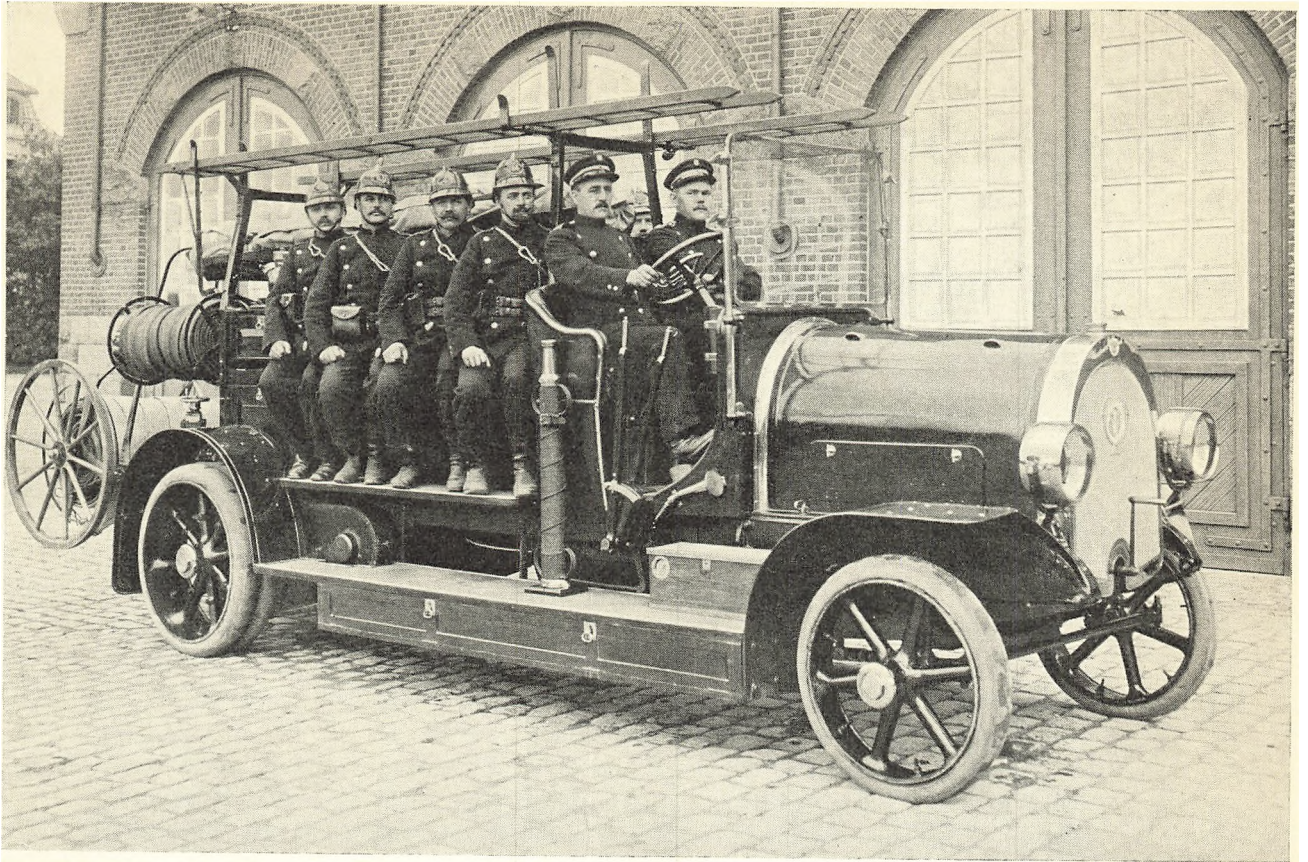
Fra Arhus brandstation 1906.



Automobilspøjt fra 1954.



Inspektionsvogn med vandtank, pumpe m. v. fra 1956.



Automobilspøjt fra 1916.



Fra en brand i en midlertidig
industribygning.

Ud over sit eget materiel har brandvæsenet ved brande på havnens område dispositionsret over havnens bugserbåde „Hermes“ og „Bulbider“, der er udrustet med brandpumper og slukningsudstyr af forskellig art.

En by af Århus' størrelse rummer mange forskellige slags håndværk og industri, hvilket sammen med byens store havn stiller brandvæsenet over for uhyre forskellige opgaver.

Et par af de sidste års bemærkelsesværdige brande skal omtales her og kan give læseren et indblik i brandvæsenets arbejde.

Den 27. marts 1957 kl. 9,55 kaldtes brandvæsenet til ildløs i *Mejlgade 35—37*. Sædvanlig første udrykning bestående af automobilsprøjte, automobil-drejestige og 12 mand afsendtes.

Ved ankomsten til brandstedet konstateredes kraftig brand i mellembygningen, som er en 4. etagers bygning, grundmuret og med trætag, belagt med tagpap. Etageadskillelserne var af træ uden indskud af nogen art, end ikke lofterne var pudsede, hvilket har været stærkt medvirkende til brandens kraftige udbredelse. Installationer for kraft, lys og gas og vand blev under branden afbrudt. Hele bygningen er indrettet til og benyttes af firmaer, der alle er medejere.

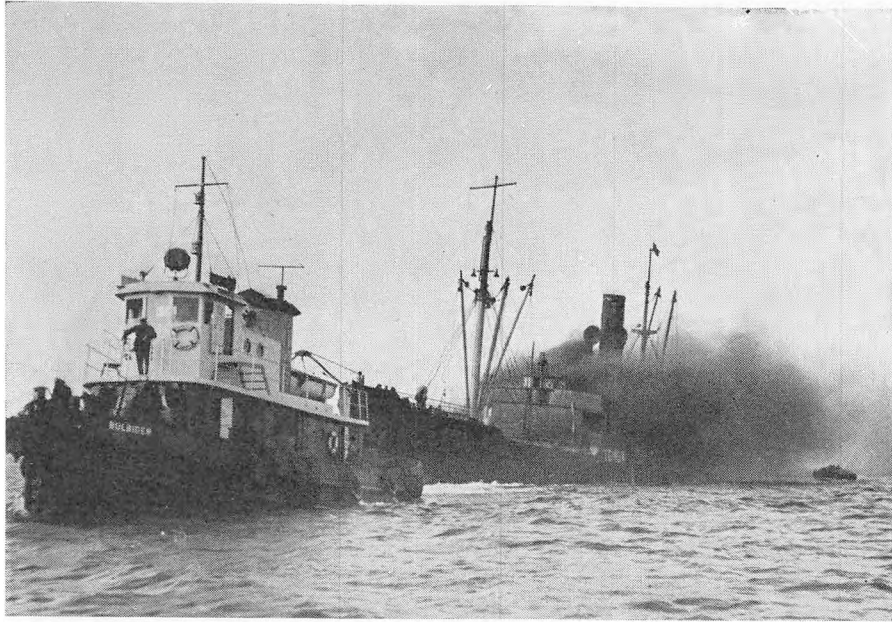
3 stk. strålerør førtes ad trappen dels til 2. sal, hvor ilden opstod, dels til 3. sal, hvortil ilden ad gennembrændte etageadskillelser var nået inden brandvæsenets ankomst. Trappen, der var anbragt i en udbygget trappeskakt, blev ikke brandskadet under branden.

Straks ved ankomsten til brandstedet blev stationen gennem automobilsprøjtes radio anmodet om hjælp, og kort efter ankom 2 stk. automobilsprøjter og afprodstigen. Alt frimandskab var udringet, ligesom reservens 4 linier var udringet. Der udlagdes slanger fra 3 stk. 2" brandhaner og 2 stk. 4" brandhaner, og der anvendtes ialt 12 stk. C-rør og 1 stk. B-rør, hvilket var maximal vandydelse for ledningsnettet omkring *Mejlgade*.

Branden blev angrebet samtidig i etagerne fra trappeskakten, fra stiger gennem vinduerne og fra taget af den brændende bygning samt fra taget af en 1-etages værkstedsbygning, fra hvilket der rejstes stiger. Under branden var 6 røgdykkere i funktion i ca. 2 timer.

På grund af de førømtalte dårlige etageadskillelser var branden i ca. 1 time under stadig udvikling. Kl. ca. 11,30 var branden under kontrol, og kl. ca. 14.00 hjemsendtes hovedparten af mandskabet. Der blev foretaget efterslukning til kl. ca. 23.30.

Under branden var der fare for, at bygningens sydøstlige hjørne ville styrte ned, hvorfor de nedenfor værende bygninger blev evakueret. Efter branden foretog Falcks Redningskorps nedrivningen af dette murværk. Under branden assisterede redningskorpset med afdækning af maskiner m. m. samt stillede en efterløberstige til rådighed for brandvæsenet. C.F.-kolonnen fra Hobro var blevet rekvireret, men kom dog ikke i funktion.



Brændende skib bugseres til Århus havn.

Ved branden blev de 2 øverste etager helt ødelagt, bortset fra ydermuren, og i de nederste etager blev etageadskillelserne stærkt beskadiget, ligesom inventar og maskiner blev delvis ødelagt.

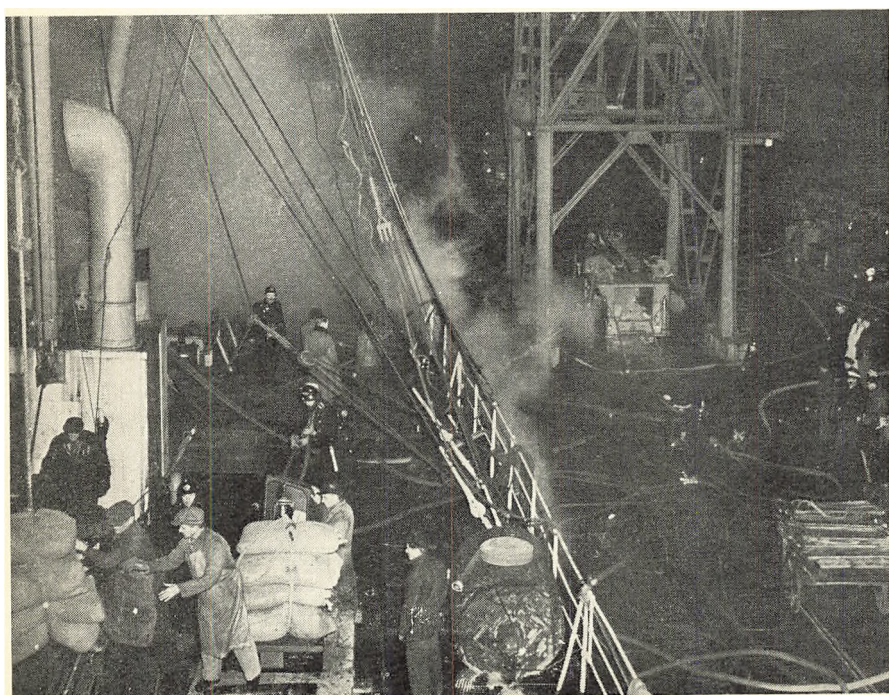
Den 11. maj 1956 kl. 15.53 kaldtes brandvæsenet til ildløs hos *Dansk Esso A/S, Østre mole*.

Ved ankomsten med automobilsprøjte og automobil-drejestige oplystes det, at det brændte i benzintapperiet — en betonbygning på ca. 200 m² og ca. 3 m høj. Tapperirummet er forsynet med brandsikker skydedør mod vest og tarifdør mod øst. Under gulvet, der er et planegulv med ca. 2 cm mellemrum mellem plankerne, er der en lukket kælder med 2 åbninger i muren mod vest, forsynet med riste ca. 30×30 cm. I taget er der 4 åbninger — lukket med monierglas.

Da brandvæsenet ankom, var nogle af Esso's arbejdere i gang med at blæse kulsyresne ned gennem nogle af de i taget i denne anledning knuste ovenlysruder efter at have lukket dørene efter sig. Efter oplysninger om lokalets art og indhold givet til vagthavende inspektør af disse folk, gav denne fra taget af bygningen ordre til udlæg for skum. Skumrøret (Kometskum) førtes til skydedøren mod vest. Dørens underkant befinder sig i en højde af ca. 1 m over terræn. Udfor døren er en smal tilkørselsrampe. Fra denne rampe betjentes skumrøret. Så snart udlægning for skum var etableret rekvireredes hjælp fra stationen. Herfra oplystes, at sprøjte og redskabsvogn med skumvædske allerede var afsendt.



Skumslukning under brand i et benzintapperi.



Slukning af skibsbrand.



Branden i Mejlgade under kontrol.



Brændende motorbåd i Århus havn.

Under bekæmpelse af branden skete flere eksplosioner. Der sprængtes en del „Jerry-Cans“ (20 liter dunke) samt 2 stk. 200 liter tromler med benzin. Ved eksplosion af en af disse opstod kraftige stikflammer, der nåede ca. 3 m uden for døren. Herunder blæstes en brandmand, der stod på rampen ud for døren, omkuld og faldt ned fra rampen. Hen blev forbrændt i ansigtet og blev bragt til hospitalet, hvorfra han efter at være forbundet førtes til sit hjem.

Brandslukningen fortsattes ved at kombinere skumdækning med nedkøling ved vandtåge; gennem skydedøren førtes foruden skumrøret 2 stk. tågerør. Fra taget førtes gennem de knuste ovenlysruder 2 stk. tågerør. Efter ca. 20 minutters forløb var der ikke mere åben ild, hvorefter der fortsattes med nedkøling med vandtåge. Havnens sprøjtebåd „Bulbider“, der er forsynet med skumanlæg, blev alarmeret, men kom dog ikke i brug. Fra brandstedet blev reservens 4 linier beordret udringet.

Kl. ca. 21.00 var alt nedkølet, og mandskabet og materiel inddroges, efter at man først havde fyldt kælderen under tapperiet med vand, hvorved skum og benzin flød ud gennem åbninger i kældermuren.

Den 17. maj 1953 kl. 7,11 blev brandvæsenet alarmeret af Falcks Redningskorps til eksplosion i *havnen ved pier I*. Her lå 6 norske og 8 engelske benzindrevnemotortorpedobåde sammen med nogle danske marinefartøjer. Alarmingeringen var foretaget fra en telefon, anbragt på det danske depotskib „Ægir“. Af meldingen har hjælpebordet sandsynligvis ikke forstået, at det også drejede sig om brand, således at kun Falcks Redningskorps blev alarmeret straks.

Da udrykningen, bestående af automobilsprøjte og stålstige med ialt 10 mand, ankom kl. 7,15, sås det, at den yderstliggende P 1023 af de engelske både var ramt af en eksplosion, og flammerne stod op fra hele agterskibet, hvor såvel maskinrum som tanke er placeret. Fra „Ægir“ var lagt en slange ombord, betjent af danske marinesoldater, men uden nogen virkning.

Der blev fra brandvæsenet straks lagt ud til 2 stk. tågerør, men da man trængte frem over de inderste både, begyndte mandskabet på disse at kappe fortøjningerne, og de tre inderstliggende både fik startet motorer og løb ud af havnen.

Den fjerde båd, P 1041, drev rundt i bassinet sammen med den eksplosionsramte, brændende båd, og da ilden fik fat også i dette fartøj, måtte en del marinesoldater samt brandvagten springe i vandet, men forinden havde de dog kappet fortøjningerne til den nu langsomt synkende båd. Det forreste vandtætte skod holdt dog i lang tid stævnen over vandet, mens agterenden stod på bunden. Benzinen fra tankene brændte fra vandoverfladen på et areal af 30 m², men der var ingen fare for antændelse af de øvrige i havnen værende fartøjer.

Alle kræfter blev nu sat ind på at redde den fjerde båd, som brændende fra træværket i overbygningen drev rundt i bassinet. Brandvæsenets stråler — hjulpet af vinden — fik sat båden i drift over mod pier II, hvor et stenfiskerfartøj

skyndsomst blev fjernet, og idet man lod slangerne ligge, blev automobilsprøjten dirigeret til pier II, hvor nyt udlæg blev foretaget med tågerør og pariserrør.

Det viste sig, at lugerne til maskinrum og lukaf var lukkede, og ilden havde kun fat i overbygningen og styrbords side agterude. Det lykkedes hurtigt at køle af og få slukket alt over dæk. En kraftig røgudvikling fra et ammunitionsskab gav anledning til nogen ængstelse, men da skabet blev åbnet, viste det sig at være en sæk kartofler, der var antændt, hvorimod en kasse med skarp ammunition i samme skab var uskadt. En del raketter, anbragt på dækket, var ligeledes uskadede.

En af skibets maskinbesætning fortalte, at hele skibet var fyldt med dampe af metylbromid fra et installeret slukningsanlæg. Udrustet med kredsløbsapparater lykkedes det dog hurtigt at komme ned i maskinrummet og få slukket beklædningen i styrbords side, der var gennembrændt. Derefter blev båden tømt for al ammunition, og brandvæsenet kunne tage hjem.

Den umiddelbare styrelse af købstadens brandvæsen påhviler ifølge købstadsbrandloven brandkommissionen, som består af 7 medlemmer med rådmanden for magistratens 2. afdeling som formand. Under brandvæsenet sorterer skorstensfejrvæsenet, for hvilket gælder en af byrådet vedtagne instruks. Udover det egentlige slukningsarbejde har brandvæsenet mange andre opgaver af forskellig art, hvoraf kan nævnes:

Tilsyn med offentlige forsamlings- og forlystelseslokaler herunder teatre og biografer, hvilket omfatter såvel indretning som benyttelse. Endvidere afgivelse af brandvagter under forestillinger og udstillinger af forskellig art. Deltagelse i kommunens godkendelse af og tilsyn med byggeri af alle arter, hvor brandvæsenet under hensyn dels til beboernes og de beskæftigedes sikkerhed, dels til brandvæsenets muligheder for at begrænse og slukke en eventuel ildløs, fremfører sine synspunkter. Tilsyn med overholdelsen af bestemmelserne vedrørende den forebyggende brandbeskyttelse såvel i virksomheder som i boliger. Afgivelse af erklæringer til politirapporter ved overtrædelser af lov om brandvæsenet i købstæderne.

Et moderne brandvæsens arbejde stiller store krav til mandskabet udover de rent fysiske, dels er materiellets rette brug og behandling under vanskelige forhold en forudsætning for at nå et tilfredsstillende resultat, dels kræver den moderne industris mange grene teknisk viden for at undgå unødigt risiko under slukningsarbejdet.

Et mål for ethvert brandvæsen må derfor være: Materiel af højeste kvalitet og ydeevne, betjent af et veludrustet og veluddannet brandmandskab.



Ved det engelske luftangreb mod tyske skibe i Aalborg havn den 8. juli 1940 faldt 11 bomber på land over såvel lager som beboelsesbygninger.



Da luftangrebet først satte ind 10 minutter efter alarmen, var brandvæsenet rede til at sætte alt ind, og branden, der kunne have haft katastrofale følger, blev derfor begrænset til en 3 etagers lagerbygning.

AALBORG BRANDVÆSEN

af *Gunnar Stampe*

FØR 1885 var Aalborg brandvæsen baseret på borgerpligt, idet, som det hed, „alle våbenføre mænd mellem 22 og 45 år var pligtig til at møde ved brand“.

Alarmeringen skete ved ringning med kirkeklokkerne.

Når man tænker på bygningernes karakter dengang, „brandmandens“ manglende uddannelse, det ringe materiel og den dårlige vandforsyning, der var til rådighed, så forstår en brandmand af i dag ikke, at byen undgik at komme ud for flere alvorlige brandkatastrofer årlig.

Når dette alligevel ikke skete, må det vel tilskrives den større forsigtighed, der udvistes, de strenge straffe, der var fastsat for ildpåsættelse eller for, ved uforsigtighed, at have forårsaget ildløs.

I Aalborgs ældre historie er kun en enkelt brandkatastrofe fundet omtale værd. Den skete så tidligt som 1663, hvor ca. $\frac{1}{5}$ af Budolfi sogn raseredes.

De senere brande — udover de nedenfor nævnte — har været af mindre omfang, så Aalborg kan i den retning siges at have været heldig.

I Aalborg oprettedes i 1885 det første egentlige brandkorps, der bestod af 4 befalingsmænd og 32 menige, der alle var honorarlønnede og uniformerede.

Materiellet var stadig sparsomt og skulle fra „sprøjtehuset“ fremføres ved håndkraft eller med heste, der skulle hentes ude i byen.

Først i 1888 skete der noget revolutionerende, idet Aalborg på en stor udstilling i Tivoli i København erhvervede en dampsprøjte, der var i stand til at yde 1800 m/l vand. Samtidig erhvervedes et større parti lærredsslanger. Der var blot den ulempe ved dampsprøjten, at også den skulle fremføres ved heste hentet i byen, og at det varede ca. $\frac{1}{2}$ time at varme den op, så den kunne give vand.

Denne dampsprøjte var nr. 2 i landet, idet kun Københavns Brandvæsen på dette tidspunkt havde en sådan.

Den siges at have gjort god fyldest ved flere lejligheder og var i brug så sent som 1922 ved en brandkatastrofe som omtales nedenfor.



Tømrermester Fred. Færch, brandinspektør
1906—1929.



Gunnar Stampe, brandinspektør fra 1929.

Det egentlige vendepunkt for Aalborg brandvæsen var 1. maj 1914, hvor den nuværende brandstation toges i brug, og de 4 første faste brandmænd tiltrådte.

Samtidig var det første autokøretøj anskaffet. Dette var et unikum, idet det var en kombination af en 22 m automobilredningsstige og en 1200 m/l pumpe. Der kunne dog kun anvendes en ting ad gangen, idet automobilets motor var drivkraft for begge dele. Den var ved anskaffelsen og i adskillige år provinsens eneste automobilredningsstige.

Efter gamle brandmænds udsagn gjorde den god nytte og var indtil 1918 første udrykningsvogn, og den virkede helt til 1949 udmærket og driftsikkert som redningsstige. Den udgik da og erstattedes af en 30 m Magirus automobilredningsstige.

Brandstationen opførtes af kgl. bygningsinspektør Einar Packnes og er i dag, efter gentagne udvidelser, tilfredsstillende, velbeliggende som den er i byens centrum, og med udkørsel til 2 gader.

Det faste brandmandskab udvidedes i 1918 til 10 mand og er med mellemrum yderligere udvidet til den nuværende styrke, bestående af 1 brandchef, 3

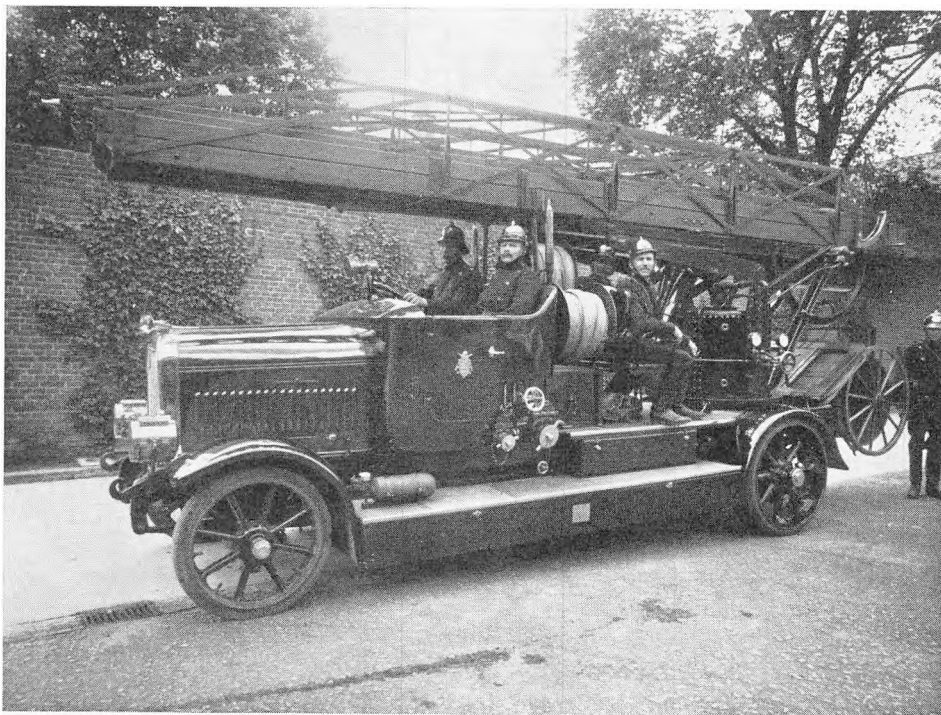
brandinspektører, 6 brandmestre og 22 menige brandmænd. Reservestykken er på 32 menige brandmænd, hvoraf 8 er boende i Nørresundby, hvor Aalborg brandvæsen fra 1. april 1949 har overtaget brandvæsenets funktioner, og hvor man har stationeret en udrykningsenhed.

Brandmeldinger fra Nørresundby indgår direkte til Aalborg brandstation, og brandene der behandles fuldstændig som brande i Aalborg.

Brandmateriellet er stadig forøget i nøje kontakt med tidens krav. I 1930, 1934, 1939, 1946 og 1950 er anskaffet automobilsprøjter, der alle endnu er i 1. klasse og driftssikker stand. De er suppleret med 5 stk. påhængssprøjter, hvilket giver en pumpekapacitet på 14.700 m³/l. Derudover disponeres over nævnte 30 m automobilstige, 2 efterløbsstiger, henholdsvis 22 og 18 m.

Det mindre materiel og alt, hvad der er fremkommet af nyt af betydning, er anskaffet, så brandvæsenet også hvad materiel angår, må siges at være fuldt på højde med tiden. Beholdningen af 1. kl.s slanger nærmer sig 8000 m.

Aalborg brandvæsen indkalder straks ved enhver indgået brandmelding frivagten, d.v.s. den del af det faste mandskab, der har fri, hvilket betyder, at vi løbet af få minutter disponerer over 8 à 9 faste og veluddannede brandmænd udover vagtstyrken, der normalt er på 1 brandinspektør, 2 brandmestre og 10 brand-



En kombineret motorsprøjte og automobilredningsstige, anvendt fra 1914 til 1949.



Aalborg brandvæsens centralt beliggende brandstation blev opført i 1914.

mænd. Denne ordning er af meget stor betydning, hvilket bl. a. viser sig derved, at der er år imellem, man må ty til reservestyrken. Denne sidste har ikke været i virksomhed siden juni 1954, hvor der var opræk til storbrand i et mølteri ved havnen.

Alarmeringen af brandkorpset foregår gennem et Siemens alarmeringsanlæg (anskaffet 1924), som tiden er løbet fra, og på indeværende års budget er derfor optaget omkostningerne (kr. 55.000) til et nyt anlæg, baseret på telefonnettet.

At brandvæsenet efterhånden ikke er billigt fremgår af, at udgifterne på normalbudgettet — uden nyanskaffelser — for det kommende regnskabsår er på kr. 676.870 — eller kr. 8,04 pr. indbygger. I 1929 var udgifterne på kr. 66.000 — eller kr. 1,55 pr. indbygger.

Ser man tilbage på den siden 1885 forløbne tid, da har begivenhederne ikke været store.

Enkelte ejendomme er nedbrændte, uden at skaderne har været store. Efter hvad der kan oplyses er syv mennesker omkommet ved brand, heraf 2 brandmænd, der omkom ved en ulykkelig opvisning den 25. juni 1905. De øvrige har brandvæsenet ikke haft mulighed for at redde, da de var døde af røgforgiftning, inden brandvæsenet var alarmeret.

Under besættelsen 1940—45 var Aalborg ude for et større antal sabotage- og schalburgtagehandlinger, der fremkaldte en del brande, uden at disse, takket være brandvæsenets indgreb, fik noget større omfang.

Den 8. juli 1940 udsattes Aalborg havn for et bombardement af engelske flyvere. Målet var tyske skibe i havnen, men 11 bomber faldt på land og lavede en del ravage på såvel lager- som beboelsesbygninger. Udover at en kvinde blev dræbt af bombesplinter, kom ingen mennesker til skade. Spræng- og brandbomber ramte en med brandbart materiale tætpakket 3 etagers lagerbygning tilhørende firmaet Lange & Unmack og en kraftig brand i ruinerne af denne udviklede sig meget hurtigt.

Takket være den omstændighed, at bombardementet skete ca. 10 minutter efter, at der var slået luftalarm, kunne brandvæsenet straks sætte ind med et stort opbud af mandskab og materiel, og branden, der kunne have fået alvorlige følger, blev begrænset til nævnte bygning.

En enkelt virkelig storbrand er dog sket og er omtale værd.

Den 19. april 1922 opstod der om aftenen brand i et 2 etages træbygning ved Aalborg havn. Bygningen rummede bl. a. et mølleri, og branden tog straks et voldsomt omfang. Bygningerne ved havnen var dengang et kaos af dels sammenbyggede og dels tæt op ad hinanden liggende træskure, rummende store brandbare lagre. Og midt i det hele en stor og tætpakket tømmerplads.

Brandvæsenet var ikke i stand til at udrette stort, og i løbet af 2 dage raseredes et stort område af havnens arealer for alt brandbart. Skaden blev, efter hvad der er oplyst, på noget over 4 millioner kroner, et stort tal dengang.

Da man havde sundet sig lidt ovenpå katastrofen, var sorgen efter sigende stærkt begrænset. Man havde fået lejlighed til at sanere havneterænet, hvad det i høj grad trængte til.

Nu fremtræder byggeriet ved havnen som smukke, grundmurede bygninger, der ikke frembyder nogen større risiko for omfattende brandkatastrofer. I dag er alle interesseret i, at selv døde værdier beskyttes, selv om forsikringsselskaberne betaler skaden, og ingen beklager, at brandvæsenet er dyrt, men man kræver, det skal være effektivt.

Og der er nok at beskytte i Aalborg, der jo er en industriby i rivende udvikling. Der kan blot nævnes: Aalborg værft, Obels tobaksfabriker, tekstilfabrikkerne og cementfabrikkerne, der tilsammen beskæftiger ca. 8000 mennesker. Hertil, foruden mange andre virksomheder, en oliehavn, der om kort tid vil være landets største.

Det er mit håb, at Aalborg brandvæsen også fremover må være i stand til effektivt at beskytte disse værdier.



Havnbranden i Odense i 1925 er betegnet som den største brand herhjemme siden Christiansborg slots brand i 1884, og kun besættelsestidens mange brande kan komme op på siden af den.

ODENSE BRANDVÆSEN

af *M. Rix*

Så langt tilbage som år 1762 oprettedes i Odense købstad med et indbyggertal dengang på godt 5000 mod nu — år 1958 — ca. 110.000 indbyggere et i størrelse endog meget anseeligt borgerligt, værnepligtigt brandkorps, hvis mandskab blev udskrevet blandt befolkningen. De første tal man har på dette korps viser, at det bestod af 1 brandmajor, 1 vicebrandmajor, 2 kaptajner, 14 løjtnanter og 1225 underbefalingsmænd og menige. Officererne udnævntes af byrådet, og som mandskab blev udskrevet de borgere, som ikke var ansat i de borgerlige, militære korps og særligt sådanne, som henhørte under byggefagene samt sådanne, som havde heste — til transport af sprøjter, vand m. v.

Uniformen bestod for officerernes vedkommende af lysegrå kjole, sort krave, rabatter og opslag, hvid og blå pantalons. Stadsuniformen var helt hvid med sort krave o. s. v. Ved højtidelige lejligheder blev den flade kasket afløst af trekantet hat med gul fjerdusk. Det er forståeligt, at nutidens uniformer er blevet noget mere praktiske.

Den første brandmajor var købmand *Lauritz Ørnstrup*, som foruden at være brandmajor tillige var chef for det ridende, grønne korps.

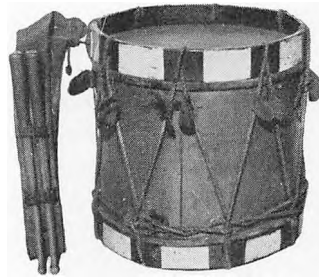
Det var et stort opbud, når brandkorpset mønstredes på byens torv, hvor sprøjterne opstillet side om side kunne række dette på langs, medens officererne og alle de menige næsten fyldte hele torvet.

Sprøjterne var håndkraftbetjente og blev fremført enten af heste eller af mandskabet. Dette i forbindelse med de store brande, der gennem tiderne hærgede såvel hovedstaden som landets øvrige byer, og som foruden byggemåden skyldtes den udstrakte anvendelse af åben ild, krævede den store udskrivning af mandskab. Dette forhold ændredes først ved indførelsen af mekaniske redskaber, der krævede betydeligt færre brandfolk, hvorved Odense borgerlige, værnepligtige brandkorps ved brandloven af 21. marts 1873 blev afløst af et fast brandkorps bestående af 1 brandinspektør, 1 brandassistent, 2 underassistenter, 4 sprøjteførere, 40 brandsvende, 2 tambourer og 1 brandbud.

Den første brandinspektør blev ritmester *F. W. F. Frederiksen*, der fik som opgave med Københavns brandvæsen som forbillede at uddanne det nye brand-



Købmand Lauritz Ørnstrup var byens første brandmajor og chef for et brandkorps på over 1200 mand.



Alarmløst, der anvendtes indtil et elektrisk alarmeringssystem indførtes i 1884.

korps og at organisere og opbygge brandvæsenet efter de nye retningslinier. Der anskaffedes en del nyt materiel bl. a. en ny redningsstige og hagestige til brug ved udvendig entring af bygninger.

Med brandloven af 1873 henlagdes skorstensfejrvæsenet under brandvæsenet, og der indførtes regelmæssigt brandsyn.

Nyordningen i 1873, der angik hele landet, medførte således, at Danmarks brandinspektører, bl. a. på initiativ af brandinspektør Frederiksen, samledes i Odense i 1878 for at drøfte brandvæsenernes nyordning. I forbindelse med mødet afholdtes en udstilling af sluknings- og redningsmateriel, hvor Odense brandkorps blev præsenteret og afholdt øvelse.

Til afløsning af det tidligere alarmeringssystem, hvor de 2 tambourer slog alarmløst gennem gaderne, og vægterne pøb i fløjterne, indførtes i 1884 et elektrisk alarmsystem med et alarmapparat installeret på politistationen, der fungerede som alarmeringsstation med udringning ved alarmklokker anbragt hos brandkorpsets personel, og i 1885 opstilledes brandalarmskabe forskellige steder i byen, hvorfra befolkningen kunne tilkalde brandvæsenet.

I 1884 havde spørgsmålet om en udvidelse af mandskabet været på tale men blev stillet i bero, fordi indførelsen af det elektriske alarmsystem og en forøgelse af brandopstandernes antal havde givet gode resultater med hensyn til hurtig og effektiv indgriben mod ildebrande.



Brandøvelse paa Industrisalæet

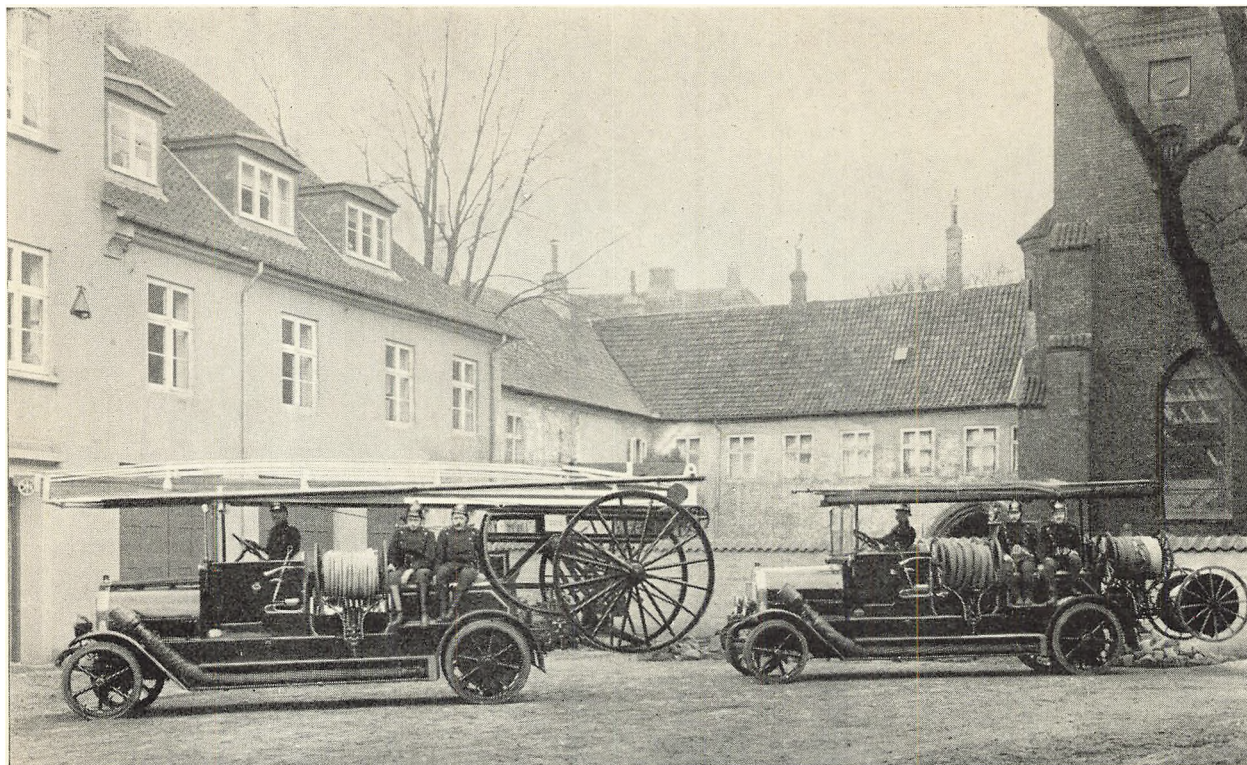
De nye forhold, som brandloven af 1873 havde medført, nødvendiggjorde en nærmere kontakt mellem lederne af landets brandvæsener, og i 1888 samledes brandinspektorer fra Danmarks købstæder til et møde i København. Her fremvistes bl. a. de første dampsprøjter, og der blev drøftet forhold som brandassurance-selskabernes deltagelse i udgifterne til brandvæsenet, ensartet uniformering af brandkorpserne, gumierede brandslanger, brandsikring af teatre og kirker, vandledningsanlæg, skorstensfejrvæsenet, bygningskonstruktioners brandsikkerhed, normalisering af slangeforskrivninger.

De i tidens løb foretagne forøgelse og forbedringer nødvendiggjorde en revision af brandvedtægten, og en ny vedtægt blev stadfæstet den 27. april 1889.

Op gennem tiden blev Odense brandvæsens beredskab holdt à jour. I 1892 blev således en ny sprøjte indrettet til hesteforspand anskaffet, og endvidere anskaffedes en ny mekanisk redningsstige og en redningssæk, der som et redningssejl kunne bringe folk ned fra brændende bygninger.

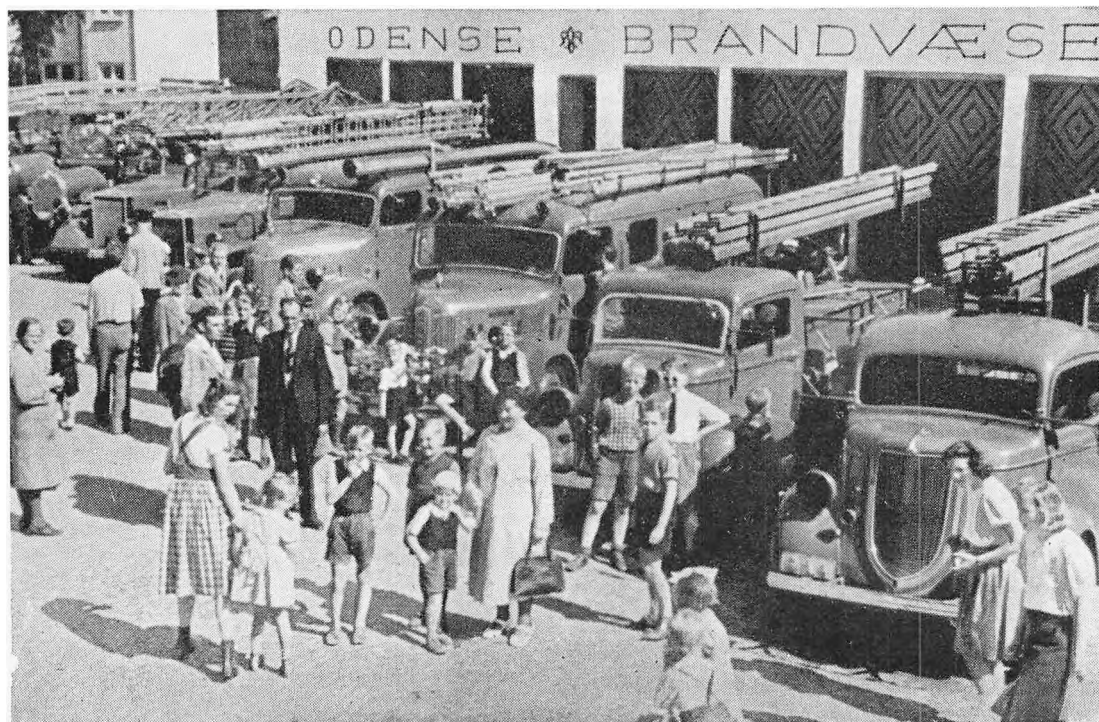
I 1896 opførtes et 4 etagers øvelsesstillads på markedspladsen ved „Heden“ (det nuværende Sdr. Boulevard), og i 1901 opførtes et sprøjtehus på Klostervej, hvor alt materiellet blev samlet.

Den tekniske udvikling og tidens krav medførte, at der i 1920 indrettedes brandstation i en fløj af Odense slot, at der oprettedes en fast brandvagt med bopæl på stationen, og at der anskaffedes 2 automobilsprøjter, den ene forsynet med en 18,5 m høj redningsstige.

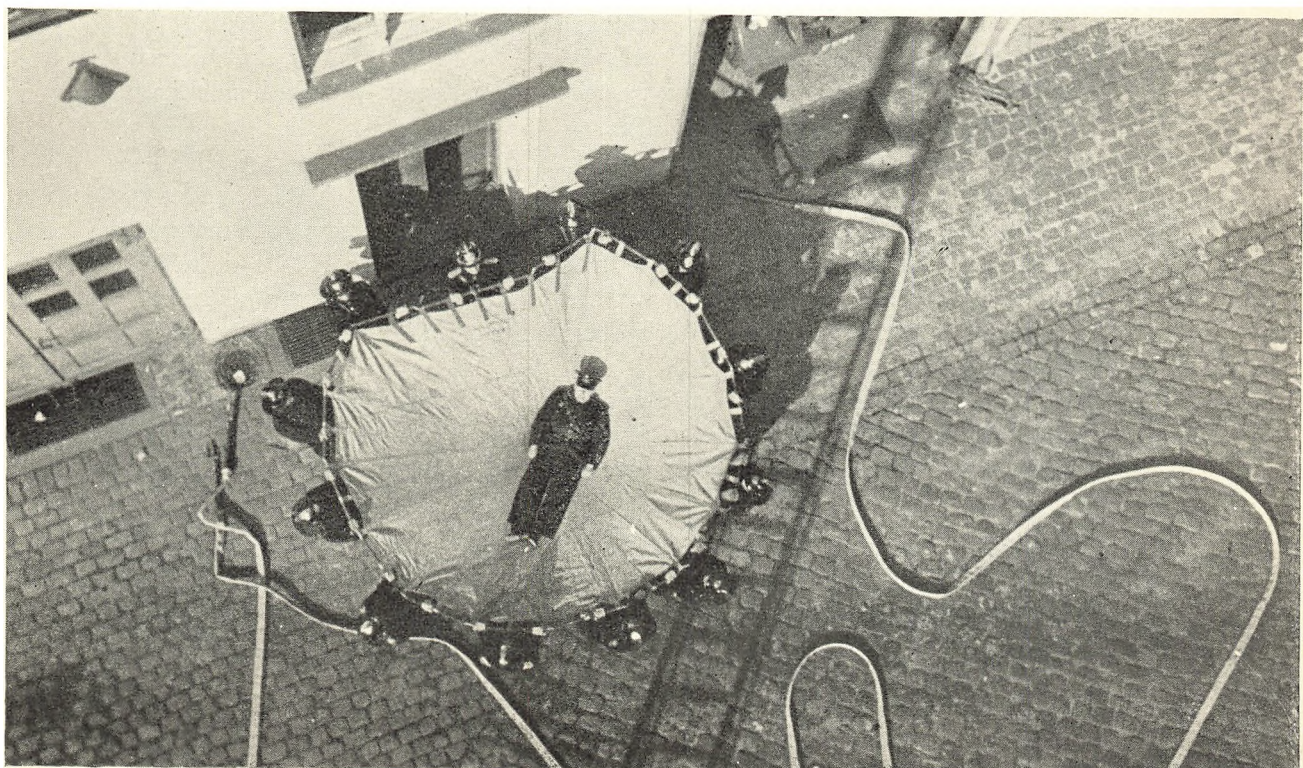
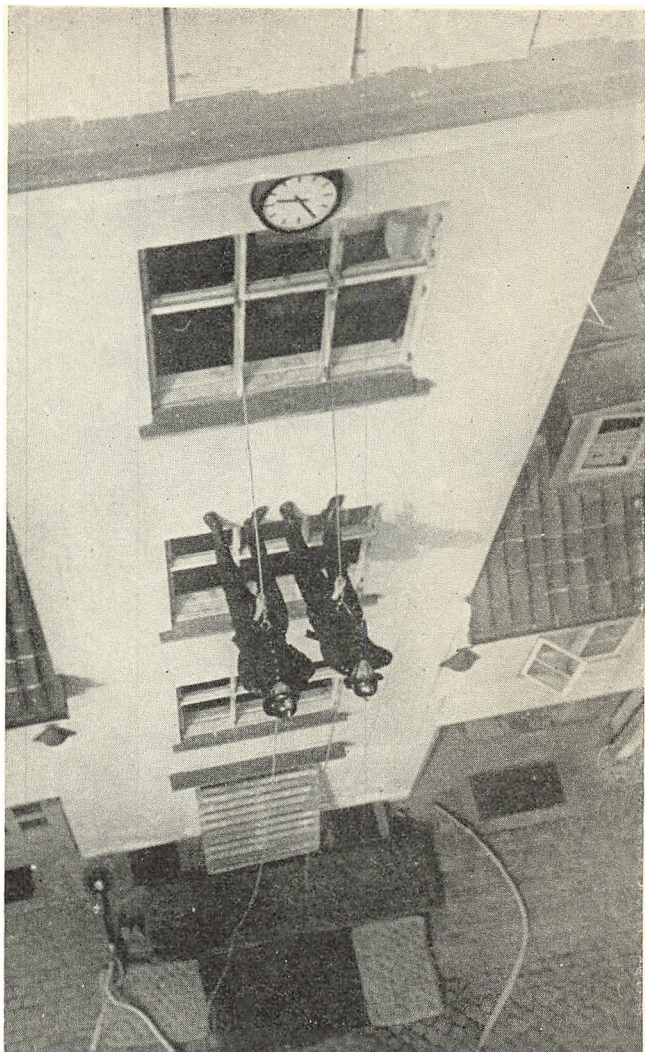


Odense brandvæsens 2 ældste sprøjter.

Til højre: Hovedbetingelsen for et brandvæsens hurtighed og effektivitet er mandskabets stadige træning i anvendelsen af materiellet. Året igennem holdes hver uge teoretiske og praktiske øvelser.



På rundskuedagen er brandvæsenets præsentation af materiellet altid sikker på interesse fra ungdommens side.





Havnebranden i 1925 opstod midt blandt pakhuse og skure af træ med paptag.

Dette var indledningen til det nuværende moderne brandvæsen, hvor i særlig grad den tekniske udvikling har spillet ind med automobiliseringen såvel til transport af mandskab som til drift af motorsprøjterne.

Brandkorpset bestod herefter foruden brandinspektøren af den faste styrke omfattende 1 brandmester, 1 sprøjtefører og 4 brandmænd samt reservekorpset bestående af vicebrandinspektøren, 3 faste assistenter, 2 reserveassistenter — skorstenfejmestrene —, 5 sprøjteførere, 1 vandmester og 29 brandmænd, heraf 1 brandbud.

Man indså hurtigt værdien af dette øjeblikkelige udrykningsberedskab, der medførte, at op til ca. 85 pct. af samtlige ildebrande, hvoraf der i Odense by årligt gennemsnitligt forekommer mellem ca. 250 og 300, kunne slukkes med håndslukningsredskaber, og at man i mindst lige så mange tilfælde kunne klare udrykningen med den faste styrke alene.

Ved indlemmelsen af byens landsogne i 1933 — Sct. Hans — og i 1936 — Vor Frue — blev byens indbyggerantal forøget fra 71.450 til 80.441 og arealet fra 2801 til 4008 ha, hvilket medførte en udvidelse af såvel personel som materiel.

I 1939 gik man over til døgntjeneste med tjeneste 1 døgn og fri 1 døgn, hvilket selvfølgelig krævede en udvidelse af styrken. Dette medførte, at man måtte indkasernere vagtstyrken og i denne forbindelse indrette opholds- og sovestuer m. v. på stationen.

Den nærmeste tid herefter prægedes af krigen og besættelsen og de store krav, der i den forbindelse blev stillet til brandvæsenet, ikke alene rent præventivt i form af branduddannelse af civilforsvarspersonel, opbygning af civilforsvaret,



Brandøvelse ved brandstationen i Odense, der i 1920 indrettedes i en fløj af Odense slot.

pulterkammerrydning m. v., men også med hensyn til brandslukning ved de mange sabotage- og antisabotagebrande, som Odense kom ud for.

Civilforsvarsforanstaltningerne medførte en betydelig udvidelse af brandvæsenets kapacitet, og brandkorpset består i dag foruden brandchefen og vicebrandchefen af den faste styrke omfattende 4 brandinspektører, 4 brandmestre og 20 brandmænd samt reservekorpset bestående af 7 brandinspektører, 6 sprøjteførere, 1 vandmester og 38 brandmænd, og af materiel rådes der over 3 automobilsprøjter, 3 stigesprøjter, 2 lette udrykningsvogne, 9 påhængssprøjter, 1 bæresprøjte, 1 kulsyresnevogn, 2 lastvogne og 1 påhængsstige.

Efter således i store træk at have ridset Odense brandvæsenes udvikling gennem tiderne op, en udvikling, som på ny bragte det gamle mundheld om Odense som første sprøjte frem, hentydende til Odenses hurtige gennemførelse af brandloven af 1873, skal nævnes, at Odense som første by i hele landet fik vandværk i 1853.

På vandværkets ledningsnet var anbragt poste og senere brandhaner til forsyning af brandvæsenets sprøjter under ildløs. I dag står der til brandvæsenets rådighed 1521 overjordiske brandhaner. Oprettelsen af vandværket betød ikke alene, at vand var til stede, men også at det var til stede under et vist tryk, således at der kunne lægges slanger ud direkte fra brandhaner til angreb på ilden.

Det betød også, at sprøjterne kunne fødes, uden at vandet skulle bæres frem i spande; man husker i denne forbindelse læderspandene, som var påbudt ved enhver bygning på samme måde som brandstige og hage.

Den første egentlige offentlige vandforsyning i Odense oprettedes iøvrigt allerede i 1580 og bestod af 3 poste eller kummer, som gennem trærender forsynedes med vand fra omegnen.

Den første sprøjte i Odense anskaffedes i 1650. Den var af kobber og blev trukket af 2 heste. Dette har sikkert været en begivenhed i lighed med den senere anskaffelse af de første automobilsprøjter, som man skal op til, før det næste store tekniske fremskridt indtrådte, idet man i Odense sprang dampsprøjte-epoken over. Det skal dog bemærkes, at indførelsen af brandslanger til fremføring af slukningsvand også har været en skelsættende begivenhed. De første brandslanger var af læder, senere udførtes de af hamp eller hør enten med indvendig gummiering eller ugummierede, og nu anvendes også nylon, perlon o. s. v. til brandslanger.

Af særligt materiel skal nævnes, at Odense brandvæsen som det første i landet i 1944 anskaffede en kulsyresnevogn, der med sit kulsyrebatteri kan udvikle 120.000 l kulsyre.

Endvidere skal nævnes den af Odense brandvæsen konstruerede elektriske udskydningsanordning til afprotstiger, hvorved man foruden at spare 2 mand til betjening har opnået at halvere udskydningstiden samtidig med, at betjeningsmandskabet frigøres for arbejdet og derfor nu er i stand til at gå til tops straks, når stigen er bragt på plads.

Af egentlige storbrande i Odense må der særligt peges på havnebranden i 1925, hvor skaden blev 6¼ million kr. Selv om mange tidligere brande set med datidens øjne nok kan kaldes store, er der kun besættelsestidens mange brande, der når op i nærheden af og kan sammenlignes med havnebranden. Branden opstod i et silopakhus af træ beliggende midt i havnens mest brandfarlige del, idet siloen til alle sider var omgivet med pakhuse opført af træ med tage af pap. Branden betegnedes som den største her i landet siden Christiansborg Slots brand i 1884.

En hovedbetingelse for beredskabets hurtighed og effektivitet beror for en stor del på, at materiellet er i orden, og at personellet er i form og kan deres ting. Med Odense brandvæsens personel afholdes øvelser og instruktioner året igennem, om sommeren praktiske øvelser i betjening af materiellet og om vinteren teoretisk undervisning bl. a. i motorlære, færdselsregler, røgdykkertjeneste, almindelige tjeneste- og arbejdsregler ved brandvæsenet, brandlovgivning, bygningers indretning og opførelse, slukningsteknik, de forskellige slukningsmidler og deres anvendelse, brandfarlige vædsker, stoffer og genstande, gasflasker, skumfremstilling, pumpe-lære, vandledningslære, kemiske ildslukkere, autogenskæring, splejsning og knobslagning, genoplivning af skindøde, brandmandstæg, transport

af forulykkede, arbejde med stærkstrømsværktøj m. m. Hele året igennem afholdes en ugentlig øvelse med filtermasker eller røgdykker apparater. Hver øvelse indledes med $\frac{1}{4}$ times gymnastik. Alle i brandkorpset er samaritteruddannet.

Når mandskabet ikke er beskæftiget ved ildebrande eller øvelser, udføres den nødvendige pasning og vedligeholdelse af brandvæsenets redskaber, materiel og lokaliteter.

Det er bedre at forebygge end at helbrede. Den praktiske side af brandvæsenets virksomhed omfatter dels brandsynet, der går ud på at påse, at gældende love og bestemmelser overholdes samt at virke vejledende og rådgivende for enkeltpersoner og virksomheder i spørgsmål af brandmæssig art. Dels omfatter den præventive virksomhed behandling af byggesager og sager, der angår særlige brandmæssige forhold såsom oplagring af og arbejde med brandfarlige vædsker, stoffer og genstande. Endvidere er kirker, teatre, udstillings- og forsamlingslokaler o. l. underkastet brandvæsenets særlige tilsyn og bestemmelser med henblik på at hindre udbrud af ild, for at sikre en hurtig slukning af udbrudt ild og for at sikre og lette redning af personer i sådanne bygninger.

Der kunne endnu anføres mangt og meget om Odense brandvæsen i den forløbne tid, men det anførte vil formentlig give en oversigt over væsentlige forhold i dets historie og udvikling samt dets virke i samfundets tjeneste for at redde medborgeres liv og ejendom.



Skaderne ved havnebranden i 1925 kostede $6\frac{1}{4}$ million kroner.



Civillforsvarskorpsets mandskab skal kunne klare alle forekommende opgaver, derfor hører op- og etablering af lettere broforbindelser til eget og civilbefolkningens brug med til uddannelsen.

Den største opgave er dog naturligvis brandslukning, hvorfor en stor del af uddannelses-tiden benyttes til opøvelse i denne ansvarsfulde og krævende gerning — en uddannelse der jo også ofte er brug for i fredstid.



CIVILFORSVARSKORPSET

af Harald Møller

CIVILFORSVARSKORPSET (i det følgende benævnt CF-korpset) sorterer som alt andet civilforsvar i Danmark under civilforsvarsstyrelsen, der hører under indenrigsministeriet. Korpset er oprettet i medfør af lov nr. 152 af 1. april 1949 om civilforsvaret, idet der i dennes § 6 står, at „de bestående CBU-kolonner videreføres som et civilforsvarskorps . . . “. Korpsets oprindelse er således de i besættelsesårene opbyggede CBU-kolonner (civilbeskyttelsesudrykningskolonner).

Anledningen til disse kolonnens — og altså også CF-korpsets — oprettelse er ønsket om at råde over en slagkraftig reserve, der i samarbejde med eventuelle lokale styrker har til opgave

1. at varetage hjælpetjenesten og andre civilforsvarsopgaver af enhver art indenfor områder, der er ramt af krigsskader af større omfang,
2. at yde bistand indenfor områder, der er ramt af krigsskader af begrænset omfang.

Det første mandskab, der gav møde ved CBU-kolonnerne, troppede op på Bernstorff slot i Gentofte den 21. juli 1941, og denne dato regnes derfor for CF-korpsets stiftelsesdag.

Det menige mandskab til såvel CBU-kolonnerne som CF-korpset har fra første færd været værnepligtige, der nu på lige fod med værnepligtige til hær, søværn og flyvevåben på de almindelige sessioner udskrives til som CF-pligtige at forrette tjeneste ved en af korpsets afdelinger. I henhold til derom gældende bestemmelser må der årligt udskrives 1200 mand til tjeneste i CF-korpset, men på grund af kasernemangel er den indkaldte styrke for tiden (1957) ca. 1100 mand. De CF-pligtige indkaldes med halvdelen omkring den 1. maj og halvdelen omkring den 1. november. Tjenestetiden for menige er 12 måneder.

De CF-pligtige er iøvrigt med hensyn til uniformering, aflønning, indkvartering, forplejning, pligter og rettigheder underkastet de samme bestemmelser, som gælder for de militært værnepligtige. De undervises *ikke* i våbenbrug, idet korpset på grund af sin rent humanitære karakter *ikke* er bevæbnet.

De hjemsendte årgange af CF-pligtige — for tiden (1957) ca. 17.000 mand — har mødepligt, såfremt de indkaldes til senere øvelser, og ved mobilisering. En del CF-pligtige af ældre årgange er overført til en landsomfattende ambulance-

tjeneste og til enkelte CF-områders hjælpetjeneste, hvortil de altså i givet fald kan genindkaldes.

CBU-kolonnernes folk bar maleriske blå uniformer. Farven blev lejlighedsvis karakteriseret som „følblå“, fordi uniformer af samme farve blev anvendt af de bl. a. til byernes polititjeneste indkaldte civilbeskyttelsespligtige („CB-er“), de såkaldte „føl“, der fulgte de patruljerende betjente.

Efter CF-korpsets oprettelse er indført en i brugsmæssig henseende mere praktisk grå uniform.

CF-korpsets befalingsmænd opdeles i 5 grupper:

chefgruppen — svarende til det militære forsvars officerer,

mestergruppen — svarende til det militære forsvars specialofficerer og fenriker,

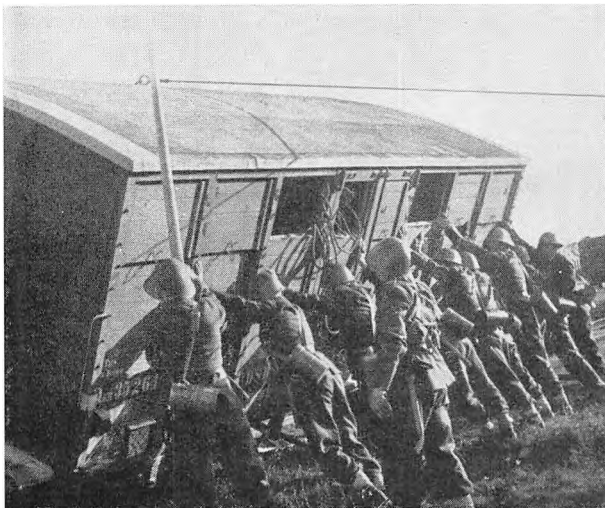
forvaltningsgruppen — svarende til det militære forsvars intendaturpersonel,

ingeniørgruppen — svarende til forsvarets krigsmaterielforvaltnings officerer,

værkstedgruppen — svarende til forsvarets krigsmaterielforvaltnings specialofficerer og fenriker.

Ansættelsesmæssigt deles befalingsmændene — i lighed med det militære forsvars befalingsmænd — i tjenestemandsansatte, til hvilke der er normeret 338 stillinger, befalingsmænd af reserven og værnepligtige befalingsmænd.

Befalingsmændene uddannes på CF-korpsets egne skoler på Bernstorff slot og på gruppeførerens skolen i Hobro. Endvidere uddannes såvel befalingsmænd som befalingsmandselever og egnede menige i fornødent omfang på korpsets værksteder og depoter samt modtager efter behov og evne specialuddannelse på justitsministeriets brandinspektørkurser, på forsvarets ABC-skole, på hærens gymnastikskole m. v.



I fredstid kan CF-korpset tilkaldes ved større katastrofer, for med sit omfattende redningsmateriel og sin alsidige uddannelse at yde sin bistand.

Foruden befalingsmænd og CF-pligtige indgår i CF-korpset et antal frivillige kvinder, såkaldte korps-DKB'er, der uddannes ved korpsets afdelinger, og som ved mobilisering og større øvelser skal give møde der for at forrette signaltjeneste (meldetjeneste).

CF-korpset forestår endvidere uddannelsen af frivillige kvinder til civilforsvarets landsomfattende ambulancetjeneste og bistår ved uddannelsen i signaltjeneste i civilforsvarets landskommandocentral og distriktskommandocentraler.

Uddannelsen foregår hovedsageligt i fritiden — om aftenen eller i week-ends.

Ved besættelsens ophør i maj 1945 bestod CBU-korpset af

Statens Luftværnsskole, Bernstorff slot,
Nordjydske CBU-kolonne, Sindal, senere
Sæby,
Østjydske CBU-kolonne, Hobro,
Midtjydske CBU-kolonne, Herning,
Sydjydske CBU-kolonne, Haderslev, hvor-
under
detachment Tønder,

detachment Tinglev,
detachment Vollerup, Als,
Fynske CBU-kolonne, Sandholt,
Sjællandske CBU-kolonne, Roskilde,
Sydsjællandske CBU-kolonne, Næstved
Lolland-Falsterske CBU-kolonne, Nysted,
Bornholmske CBU-kolonne, Sandvig.
Den samlede styrke var de ca. 1400 mand.

Under den nu gældende civilforsvarslov er CF-korpset organiseret således:

CF-korpskommandoen (korpschef, kommandokontor, forvaltningskontor og teknisk kontor), København,

CF-korpsets befalingsmandsskole, Bernstorff slot,

1. CF-brigade, Århus, hvorunder
Nordjydske CF-kolonne Thisted,
Midtjydske CF-kolonne, Herning og Sæby,
Sydjydske CF-kolonne, Haderslev,
CF-korpsets befalingsmandsskole, gruppe-
førerskolen, Hobro,
2. CF-brigade, Lundtofte, hvorunder
under opbygning

1. Storkøbenhavnske CF-kolonne
2. Storkøbenhavnske CF-kolonne
3. Storkøbenhavnske CF-kolonne,
3. CF-brigade, Charlottenlund, hvorunder
Nordsjællandske CF-kolonne, Hillerød,
Midtsjællandske CF-kolonne, Næstved og
Karmose,
CF-sektion Fyn, Sandholt,
CF-sektion Bornholm, Allinge og Nexø,
CF-sektion Amager, mobiliseringssektion,
der ikke har mandskab i fredstid,
CF-korpsets materieltjeneste, Glostrup, Aal-
borg m. v.

Tillige afgiver CF-korpset overordnet personel til Civilforsvarsstyrelsens signal- og varslingskontor, Civilforsvarets højskole, Snekkersten, samt til Civilforsvarets tekniske skole, Tinglev.

CF-korpset disponerer allerede i fredstid over en vognpark af såkaldte stamkøretøjer, der alle er firehjulstrukne, og som omfatter automobilsprøjter, brandudrykningsvogne, slangetendere, rydningsvogne, ledningsreparationsvogne, brovogne, radiovogne, liniebygningsvogne, ambulancer, sanitetsmaterielvogne, mandskabsvogne, køkkenvogne, værksteds- og kranvogne, lastvogne og bulldozere, samt påhængsvogne: påhængssprøjter, trykluftanlæg, generatoranlæg, rørvogne og feltkøkkener. Endvidere disponerer korpset over et antal motorcykler.



„Branddelingen“, brandkommandoets slukningsenhed, består af 1 automobilsprøjte, 1 brandudrykningsvogn, 1 slangetender og 2 påhængssprøjter.

Den samlede fredsmæssige vognpark er på ca. 600 automobiler og ca. 300 påhængsvogne. CF-korpsets samlede pumpekapacitet er 450.000 liter pr. minut (1/m), fordelt på 72 automobilsprøjter og 162 påhængssprøjter. Til sammenligning kan tjene, at Københavns brandvæsens samlede fredsmæssige pumpekapacitet er 60.000 1/m og et middelstort købstadsbrandvæsens gennemsnitligt ca. 8000 1/m.

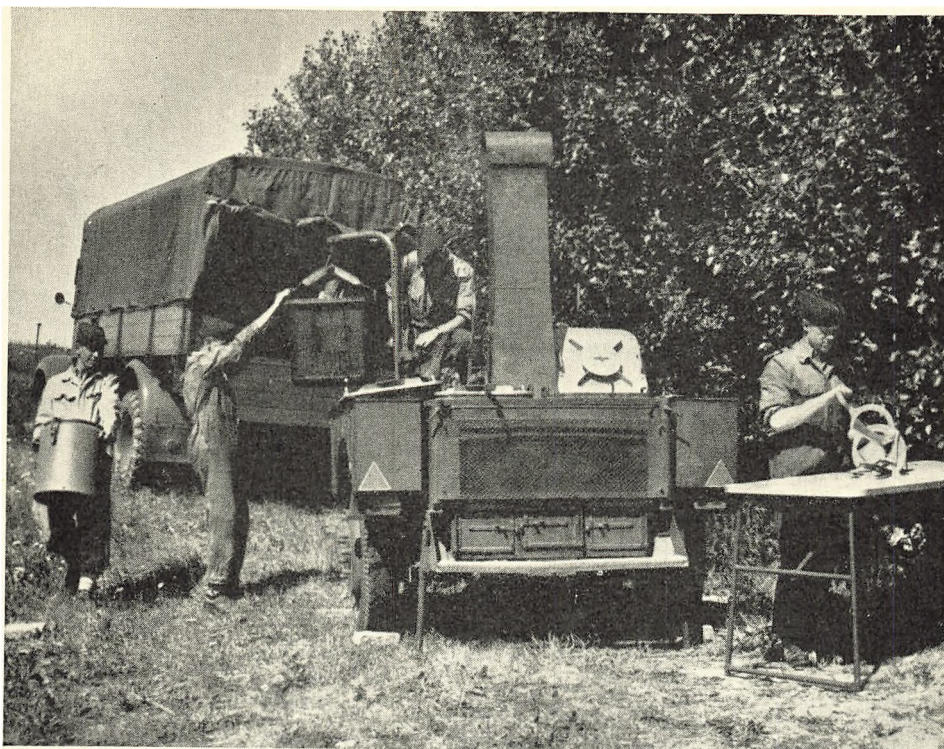
CF-korpsets normerede samlede slangelængde er ca. 430 km, hvortil må føjes ca. 45 km -04 mm koblingsrør („pipe-line“).

På rydningsvognene medføres rydningsmateriel: Treben. taljer og tovværk, dunkrafte af forskellig art, autogenskæreapparater, lænsepumper, belysningsmateriel, grebe, skovle, spader og andet håndværktøj. Det elektriske udstyr, som kan forsynes fra generatorerne, omfatter belysningsmateriel og elektriske save og boremaskiner. Trykluftudstyret omfatter — foruden ovennævnte påhængsvogne — pneumatisk værktøj til murgennembrydning o. lign.

Tømmeret, der fremføres på brovognene, kan foruden til fremstilling af nødbroer anvendes til bygningsafstivning o. lign.

Radiomateriellet vil, når det er fuldt udbygget, skabe forbindelse mellem civilforsvarets faste radiostationer og CF-korpsets radiovogne, mellem disse og en del af de øvrige køretøjer samt mellem disse indbyrdes. Til brug på skadesteder disponeres desuden over bærbare radioanlæg („walkie-talkie“).

Foruden stamkøretøjerne skal CF-korpset ved mobilisering bruge ca. 1400



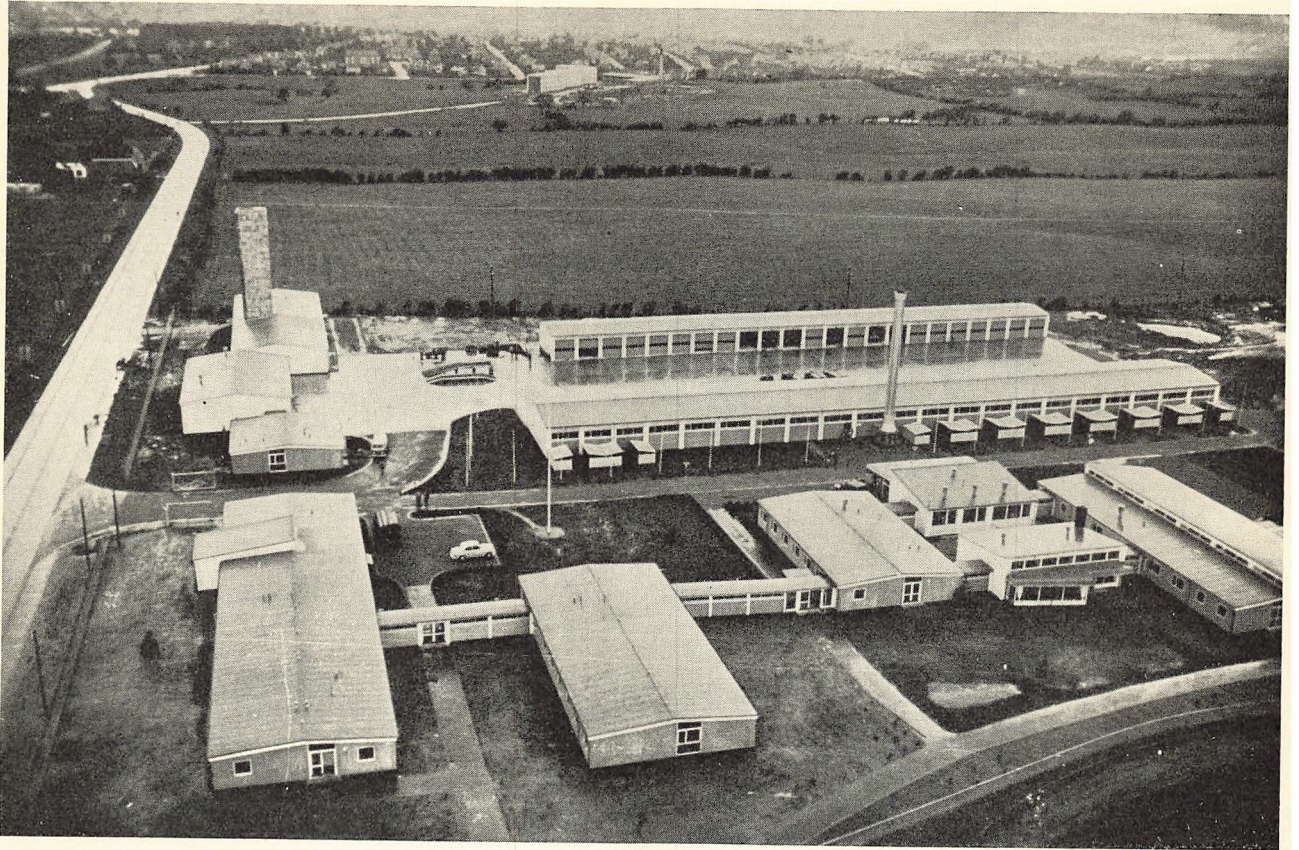
For ikke at vanskeliggøre forholdene i de områder, hvor CF-mandskab bliver indsat og for i givet fald også at kunne yde forplejning til en nødstedt befolkning, er kolonnerne i enhver henseende selvforsynende. Feltkøkkenet har en kapacitet til middagsforplejning til ca. 1200 personer.

automobiler og motorcykler. Med henblik herpå er der i fredstid afsluttet kontrakt med de pågældende ejere om, hvor de skal aflevere motorkøretøjet ved mobilisering, eller møde med det til eftersyn, når CF-korpset iøvrigt måtte ønske det.

Selvom CF-korpset er oprettet med henblik på krigsmæssige civilforsvarsopgaver, er der allerede i fornævnte civilforsvarslov fra 1949 tænkt på dets anvendelighed i fredstid. I civilforsvarsloven står nemlig, at „chefen for civilforsvarsstyrelsen kan træffe aftale med vedkommende myndigheder om, at korpsets styrker også i fredstid yder bistand ved foranstaltninger, der påhviler det offentlige“.

Som følge heraf er der mellem civilforsvaret og efternævnte *myndigheder*: Justitsministeriet, Rigspolitichefen, Direktoratet for Statsskovbruget, Dansk Skovforening, Generaldirektoratet for Statsbanerne, Forsvarsministeriet og Statens Flyveledertjeneste truffet aftale om almindelig bistand i tilfælde af brand eller





CF-korpsets afdelinger er garnisoneret rundt om i landet i kaserne opført til formålet eller indrettet i eksisterende bygninger. Den første til korpset opførte kaserne er Sydjydske CF-kolonnes kaserne ved Haderslev, der toges i brug i 1955.

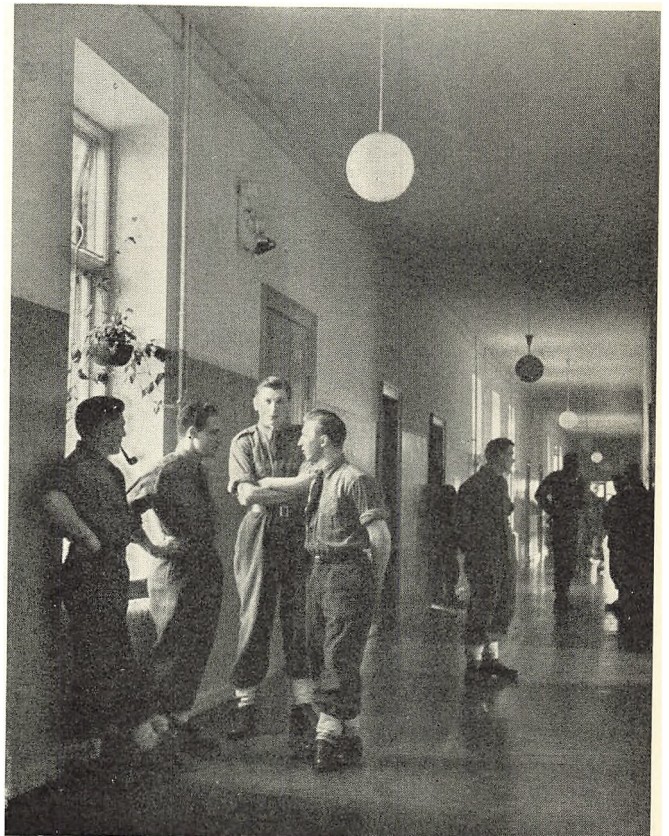
Modstående side:

Øverst.

I CF-korpset indgår frivillige kvinder, såkaldte korps-DKB'er, hvis opgave såvel ved mobilisering som under større øvelser er at betjene korpsets mobile signalmateriel: telefon og radio.

Nederst:

Andre korps-DKB'er uddannes i ambulancetjeneste og herunder specielt i motorkørsel og pasning af motorkøretøjer.



Belægningsstuer, spise- og samlingsstuer m. m. er på korpsets kaserne indrettet efter samme mønster som tilsvarende militære kaserne. Billedet er fra en anden nyopført kaserne i Hillerød.

andre katastrofer. Assistance til sådanne myndigheder ydes, når den rekvireres til afhjælpning af en øjeblikkelig katastrofe, uden vederlag.

Vederlag kræves ej heller, selv om rekvisitionen ikke sker gennem disse myndigheder eller instanser, der er underlagt de nævnte myndigheder, når rekvisition dog kan henføres under aftalerne, og forholdene har forhindret rekvisition gennem vedkommende underinstans.

Skal CF-korpsets hjælp til de nævnte myndigheder omfatte afhjælpning af videregående følger af en katastrofe, såsom lænsning af oversvømmede arealer, oprydning efter brand o. lign., må de dertil medgåede udgifter dækkes af den myndighed, til hvis fordel hjælpen har været ydet, efter takster, der fastsættes af civilforsvarsstyrelsen.

Assistanceydelse til *private*, der finder sted på privat begæring og tjener private økonomiske interesser, og som ikke har brand- eller katastrofemæssig karakter, vederlægges ligeledes efter takster, der fastsættes af civilforsvarsstyrelsen.

Som eksempel på tilfælde, hvor der skal ydes vederlag for den udførte assistance, kan nævnes:

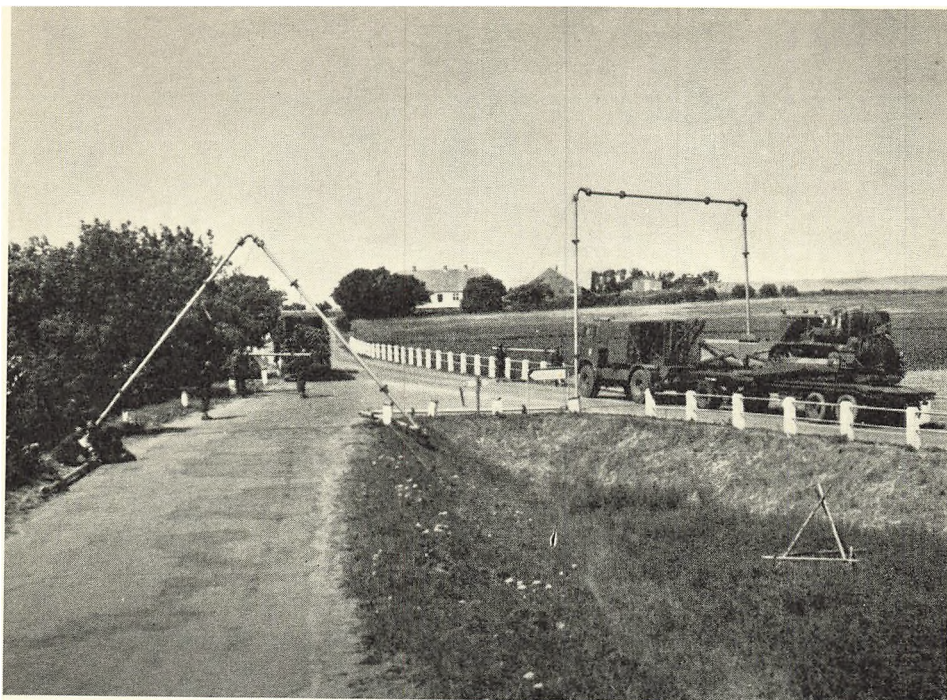
- a) lænsning ved oversvømmelser ,
- b) lænsning i brunkulslejer og tørvemoser,
- c) fyldning af brønde i tørkeperioder,
- d) vanding af marker,
- e) slukning af ild i brunkuls- og tørveoplæg, der ikke har karakter af brand,
- f) slukning af ild i tørvemoser, der kun kan medføre vanskeligheder for produktionen og ikke fare for maskiner, fast ejendom, plantager o. lign.

Ambulancehjælp til institutioner og private skal vederlægges, med mindre hjælpen er til ulykkestilfælde, eller der er tale om transport af fødselshjælperke i vanskeligt føre, af fødende kvinder, af akut syge eller af urolige nervepatienter.

For så vidt angår ambulancetransport må det tilføjes, at sådan vil foregå i ambulancer beregnet til feltbrug, hvorfor CF-korpset ikke er i stand til at yde den samme bekvemmelighed og komfort, som i så henseende ydes af brandvæsener, redningskorps og sygehuse.

Fra civilforsvarsstyrelsens side finder man det særdeles ønskeligt, at CF-korpsets enkelte afdelinger tilkaldes i videst muligt omfang ved brand og lignende katastrofer, af følgende grunde:

- 1) personel og materiel bliver anvendt under „virkelige“ forhold, hvorved der kan indhøstes erfaringer med hensyn til mandskabets uddannelse og materiellets anvendelighed,
- 2) personellet får lejlighed til under virkelige forhold at skulle præstere det, hvori det under uddannelsen på øvelsespladsen er opøvet,



Til fremføring af store mængder slukningsvand over længere afstande råder man over koblingsrør, der er lette at samle og adskille, og som uden større vanskelighed lader sig føre over veje uden gene for færdselen.

- 3) befalingsmænd og mandskab får lejlighed til under alvorlige omstændigheder at øve samarbejde med beslægtede myndigheder og institutioner, hvorved man lærer hinandens personel, materiel, ydeevne, arbejdsform og omgangstone at kende,
- 4) offentlighedens kendskab til CF-korpsets personel, materiel og ydeevne udvides, og
- 5) samfundet får allerede i fredstid en vis „forrentning“ af de økonomiske midler, der er investeret i CF-korpsets bygninger og materiel og af bevillingerne til korpsets drift.

For at give et begreb om *omfanget af CF-korpsets fredsmæssige assistance-ydelser* er opstillet omstående skema.

Om de i dette anvendte betegnelser er følgende at bemærke:

Ved „store brande“ forstås brande, hvor mere end 2 stk. C-rør (fra slanger med 52 mm diameter) eller 1 stk. B-rør (fra slanger med 75 mm diameter) har været i brug.

Ved „middelstore brande“ forstås brande, hvor 2 stk. C-rør eller 1 stk B-rør har været i brug.

Oversigt over omfanget af CF-korpsets fredsmæssige assistanceydelse

Driftsår	Antal udrykninger til							Antal ambulanceudrykninger	Antal andre udrykninger	Antal udrykninger ialt	Antal køre km	Antal transporterede personer i ambulance
	Store brande	Middelsore brande	Små brande	Hede- og skovbrande	Brande ialt	Rydningsopgaver	Læsningsopgaver					
1945-46 ¹⁾	123	37	71	11	242	35	69	1222 ²⁾	958	2526	386.654	6.798 ²⁾
1946-47	116	41	110	34	301	68	234	3618 ²⁾	811	5032	380.076	16.324 ²⁾
1947-48	110	48	125	179	462	130	149	2383 ²⁾	1360	4484	439.054	15.085 ²⁾
1948-49	70	35	89	87	281	4	78	1062 ²⁾	579	2004	308.039	8.182 ²⁾
1949-50	48	39	65	19	171	2	52	234	59	518	81.137	243
1950-51	20	34	63	11	128	3	19	152	26	328	108.164	294
1951-52	28	33	69	22	152	6	21	98	19	296	69.568	139
1952-53	22	26	64	23	135	3	21	120	46	325	41.143	136
1953-54	25	37	71	20	153	5	18	75	59	310	36.450	78
1954-55	40	34	14	21	109	13	10	40	121	293	60.270	46
1955-56	24	57	51	57	189	12	27	18	156	402	75.593	18
1956-57	32	3	82	44	161	0	2	32	56	251	44.581	31

¹⁾ I tallene for dette driftsår indgår udover fredsmæssige udrykninger enkelte udrykninger til brande efter luftangreb, sabotage- og schalburgtagehandling m.m. i tiden 1. april - 8. maj 1945.

²⁾ Ambulanceudrykningerne omfatter i væsentlig grad transport af syge og svagelige flygtninge for flygtningeadministrationen.

Ved „små brande“ forstås brande, hvor kun håndsprøjter eller mindre slukningsmateriel har været i brug.

Ved „andre udrykninger“ forstås udrykninger til f. eks. eftersøgning af bortgæede personer, bistand for politiet ved eftersøgning i brandtomter med henblik på opklaring af brandårsager, eftersøgning af druknede, vagttjeneste ved nedstyrtede fly og brandvagtjeneste i havne i anledning af benzindrevne motor- og torpedobådes tilstedeværelse.

Som det fremgår af skemaet, har CF-korpsets afdelinger i løbet af de 7 sidste driftsår (1. april 1950—31. marts 1957) foretaget gennemsnitligt 315 udrykninger ialt om året, heraf 147 udrykninger om året til brand, og herunder kørt gennemsnitligt mere end 62.000 km om året.

Af fredsmæssige hjælpeaktioner af særlig art må nævnes udsendelsen af CF-korpsets *Hollandskonvoj* i februar 1953 og af *transportkommandoet til Ungarn* i november—december 1956.

Anledningen til opstillingen og afsendelsen af *Hollandskonvojen* var ønsket om at hjælpe de nodstedte efter de store oversvømmelseskatastrofer i Holland den 1. februar 1953.

Til transport af beklædningsgenstande og tæpper blev der med indenrigsministeriets billigelse den 6. februar 1953 opstillet en konvoj bestående af 1 lukket mandskabsvogn, 15 dieseldrevne lastvogne med ruf og presenning og 1 dieseldrevet kranvogn og bemanded med 36 befalingsmænd og værnepligtige.

Trods glat føre kom konvojen heldigt igennem med sin velkomne last og fik denne afleveret i Rotterdam.

Efter den oprindelige plan skulle konvojen derefter være returneret til Danmark.

Imidlertid var der stærkt behov for transportmidler i Holland, og konvojen blev derfor efter aftale i landet indtil den 23. februar og foretog i den mellem-liggende tid udtransport af beklædningsgenstande, fødevarer, medicinalvarer, gummistøvler, gummihandsker, evakueredes reddede ejendele, evakueringsmandskab samt i et enkelt tilfælde evakuerede.

Den 25. februar 1953 var konvojen atter velbeholden tilbage i Danmark.

De i konvojen indgåede køretøjer havde da tilbagelagt ialt 58.422 km (ikke medtaget i foranstående skematiske oversigt).

Transportkommandoet til Ungarn blev oprettet efter Dansk Røde Kors' anmodning og med indenrigsministeriets tilladelse. Dets oprindelige opgave var at transportere et feltlazaret fra Danmark til Ungarn til hjælp for de mange sårede fra de der stedfundne uroligheder. Feltlazarettet var et af de ca. 30 hjælpesygehuse, dansk civilforsvar allerede i dag råder over, og som ligger opmagasineret forskellige steder i landet på en sådan måde, at det efter sygehusberedskabsrådets bestemmelse kan udtransporteres og opstilles i en egnet bygning i løbet af 24 timer. Det omfatter materiel og apparatur til et komplet medicinsk-kirurgisk sygehus på 200 senge.

Kommandoet bestod oprindeligt af 68 befalingsmænd og værnepligtige fra CF-korpset, men måtte senere forøges med yderligere 10 værnepligtige. Materiellet bestod af 34 af CF-korpsets køretøjer, deriblandt 27 lastvogne til transport af lazarettet og egne forsyninger af fødevarer og benzin m. m. Af specialkøretøjer indgik en køkkenvogn med feltkøkken, en værkstedsvogn, en kranvogn og et mobilt elektricitetsanlæg.

Transportkommandoet, hvis opstilling tog knapt to døgn, afgik — efter af Civilforsvarsstyrelsen at være afleveret til Dansk Røde Kors — den 1. november 1956 med ekstratog fra Odense til Wien, hvortil det ankom 2 dage senere.



CF-korpsets assistance indskrænker sig ikke til hjælp i Danmark, men har lejlighedsvis også været udstrakt til udlandet, således som det var tilfældet i februar 1953 med afsendelsen af en konvoj til Holland i anledning af den store oversvømmelseskatastrofe.

På grund af udviklingen af situationen i Ungarn måtte kommandoen indtil videre forblive i Østrig, og personellet deltog i den følgende tid i bespisningen af og indretningen af baraklejre for de mange ungarere, som flygtede til Østrig.

Midt i november måned lykkedes det Internationalt Røde Kors, som havde overtaget koordineringen af hjælpen til Ungarn, at få en levnedsmiddelkonvoj, omfattende bl. a. 22 civilforsvarsfolk og 10 civilforsvarskøretøjer, igennem til Budapest. På grund af vanskeligheder ved at få lov at passere landegrænsen og megen tidsspilde med militærpatruljers undersøgelse af personellens papirer og køretøjernes indhold tog turen 5 dage; men alle mand og alle vogne kom velbeholdne tilbage til Wien.

Efter mange forhandlinger lykkedes det endelig i de første dage af december at få mulighed for at transportere lazaretmateriellet til Budapest. Transportkommandoen omfattede 68 personer og 30 køretøjer.

Transporten og opstillingen af lazarettet forløb uden uheld, og på fjerdedagen for indkørslen i Ungarn var kommandoen atter tilbage i Wien.

Den 9. december 1956 afgik det samlede transportkommando atter med ekstratog fra Wien til Danmark, og først på aftenen den 11. december 1956 kunne



Efter urolighederne i Ungarn i 1956 blev, efter anmodning fra Dansk Røde Kors, opstillet et transportkommando, der bl. a. medførte et feltlazaret til opstilling i Buda-Pest.

Dansk Røde Kors ved en kort parade på Grønttorvet i København atter aflevere transportkommandoets personel og materiel til Civilforsvarsstyrelsen.

De i kommandoen indgående køretøjer havde ialt kørt 45.430 km (ikke medtaget i foranstående skematiske oversigt).

Medens CF-korpsets assistance i almindelighed kun omfatter mulig — ikke kontraktligt fastslået — hjælp til eksisterende myndigheder, er forholdene noget anderledes på *Bornholm*.

Her er nemlig oprettet overenskomster mellem civilforsvarsstyrelsen og henholdsvis Allinge-Sandvig og Nexø byråd om brandslukning (stor slukningshjælp) i en række bornholmske landkommuner. Overenskomsterne er af samme art som normalt anvendt ved købstadbrandvæseners og entreprisebrandvæseners overenskomster om stor slukningshjælp, og de er ligesom disse godkendt af justitsministeriet.

Brandslukningen (den store slukningshjælp) i de bornholmske landkommuner påhviler herefter kontraktligt det kommunale brandvæsen i Rønne, CF-korpsets sektion i Allinge og dennes detachement i Nexø, hver i sit slukningsområde.

Slukningsområdernes grænser er lagt således, at de så vidt muligt følger kommunegrænserne og — af hensyn til en sikker alarmeringsordning — fuldt ud følger grænserne for telefoncentralområderne.

Når civilforsvarsstyrelsen undtagelsesvis har ment at kunne gå ind for en



Blandt de mange opgaver korpset i fredstid bliver stillet overfor er ofte assistance til politiet f. eks. ved eftersøgning af forsvundne personer.

sådan overtagelse af en kontraktlig forpligtelse til at lade CF-korpset være oplandsbrandvæsen, skyldes det, at CF-sektion Bornholm altid forudsættes at være til stede på øen.

Andetsteds i landet vil det f. eks. under store øvelser kunne ske, at større dele af CF-korpsets afdelinger midlertidigt er fjernet langt fra deres normale garnison og derfor ikke vil være til fuld øjeblikkelig rådighed ved brande i garnisonens omegn.

Ordningen på Bornholm virker tilfredsstillende, men der agtes — af for-nævnte grunde — ikke etableret tilsvarende forpligtende overenskomster andetsteds i Danmark.

RØGBESKYTTELSE

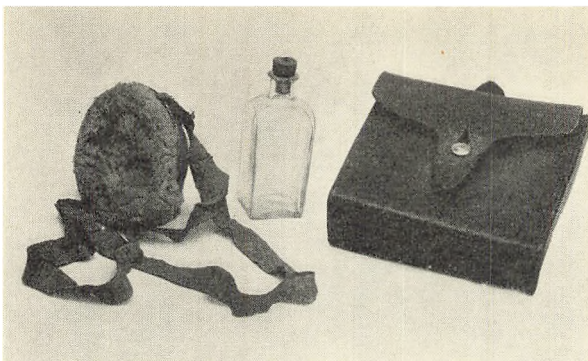
af Arne H. F. Stangerup

VED Christiansborgs første brand i 1794 omkom der mere end 70 mennesker under forsøg på at redde slottets kostbarheder; der berettes herom, at mange måtte betale med livet, at de var trængt for langt ind og havde forvildet sig i slottets indviklede og røgfyldte gange og gemakker, hvor de blev omringet af ilden eller bedøvet af røgen. Når mange af fortidens brande fik et så katastrofalt forløb, skyldtes det ikke blot brandmandens værgeløshed over for den svidende røg, men især den rædsel, som kan gribe en ellers besindig civilbefolkning ved lugten af brandrøg, og som bevirker, at den i panik begår de mest uoverlagte handlinger.

Røgen var brandmandens værste fjende indtil begyndelsen af dette århundrede. Blindet og hostende forlader han sin post og trækker sig tilbage på brandstedet vel vidende, at han i modsat fald pludselig kan gå omkuld uden udsigt til at blive frelst, eller i heldigere tilfælde måske pådrager sig en forgiftning, der gør ham uarbejdsdygtig i lange tider. Hvad fortidens brandmand ikke vidste, men muligt havde en anelse om, var at kvælning indtræder, når kun en fjerdedel af luftens ilt er forbrugt, at tilstedeværelsen af 11 pct. kulsyre i røgen medfører pludselig bevidstløshed og hurtig død, og at blot 0,3 pct. kulilte, som er ganske lugtløs, virker dræbende på kort tid. Han kendte kun den synlige røg, og beskyttede sig nødtørftigt med et vådt lømmetørklæde eller det pragtfulde overskæg stoppet i munden, eller endnu bedre, hvis han hørte til de udvalgte, der medførte en „røgsvamp“ fugtet i vand eller eddike til at tage for munden.

Datidens ledende brandfolk må med interesse have fulgt de sparsomme meddelelser, som fra tiden omkring midten af forrige århundrede fandt vej hertil fra udlandet om sindrige apparater til beskyttelse mod røgen. Det var apparater til brug for minearbejdere, der beskæftigede opfinderne, og at interessen for emnet var stor, fremgår af, at Det kongelige Videnskabernes Akademi i Bryssel udskrev en konkurrence i 1852. Der blev dog ikke uddelt præmie ved denne lejlighed.

Tidligere opfindelser havde det ikke skortet på; men de var næppe kommet længere end til papiret eller til fremstilling i enkelte eksemplarer. Efterhånden kom



Brandfuldmægtig Hyllers røgsvamp. Svampen blev fugtet med vand, som tilbageholdt noget af soden, eller med eddike, der muligt neutraliserede en del af ammoniakken i brandrogen.

der dog apparater på markedet, der kunne bruges, f. eks. en hætte af læder eller stof over hovedet, med en læderslange, der endte i et slags filter. Dette apparat fra 1858 var forløber for senere tiders meget anvendte *friskluftapparater*.

En anden type, Galiberts apparat, bestod af et gedeskind fyldt med luft til at bære på ryggen. Brugeren var udrustet med næseklemme og udåndingsslange; med tungen måtte han dirigere ind- og udåndingen. En senere udformning af dette princip har vi i nutidens *trykluftapparater*, hvor gedeskindet er erstattet med stålflasker med almindelig luft under 200 atm.s tryk. Næseklemmen er blevet til maske, og i stedet for tungen bruges nu ventiler til at dirigere luftstrømmen. *Trykluftapparatet* gennemgår for tiden en rig udvikling og bruges i skibe og af fabriksværn og mindre brandvæsener.

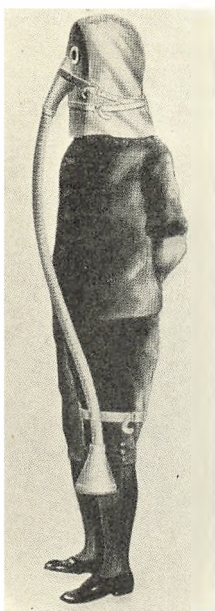
De første røgbeskyttelsesapparater i Danmark fik Københavns brandvæsen i 1867. I disse år var der grøde i udviklingen. Byen havde fået sin første damp-sprøjte (1864), og officererne anlagde læderhjelme i stedet for trekantet hat (1866). Hvordan de nye apparater har set ud, ved man desværre intet om; de er sporløst forsvundet. Man må antage, at de har været af samme type som Galiberts apparat. En sprøjtefabrikant havde fra Paris fremskaffet et såkaldt „Luftapparat, hvormed en Mand bliver i Stand til at bevæge sig i den tykkeste Røg“. Efter at have overværet forskellige forsøg med apparatet, bestilte brandkommissionen seks eksemplarer, eet til hver vagt. Apparaterne blev afleveret i november 1867, og allerede samme måned kom de første gang i anvendelse ved en brand i Læderstræde nr. 11, hvor de viste sig at svare til forventningerne, idet „det blev så meget lettere at opdage Ildens Oprindelse, navnlig på 2' Etage ved en brandfarligt opsat Kakkellovn.“

Det vides, at belgieren, dr. Th. Schwann havde udtænkt et apparat i den retning i 1852, men han kom for sent til den før omtalte konkurrence i Bryssel, og først i 1878 hører man atter fra ham. Denne gang udstillede han de første forsøg på *kredsløbsapparater*, apparater som medfører komprimeret ilt, og hvori

den udåndede kultsyre optages i en patron, medens iltmængden stadig cirkulerer. Teknikken var nu videre fremskredet, andre eksperimenterede uafhængigt af Schwann med de samme problemer, og det blev engelske og tyske firmaer, som i løbet af de følgende halvt hundrede år førte denne type frem til en høj grad af fuldkommenhed, således at den nu bruges overalt i gruber og ved større brandvæsener i Skandinavien og Centraleuropa. Ved Frederiksberg brandvæsen indførtes kredsløbapparatet omkring 1907, i København først i 1928. I mellemtiden var andre apparater taget i brug.

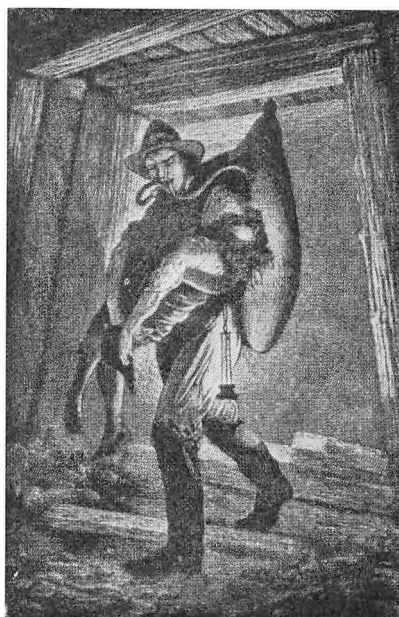
Friskluftapparaterne var i firserne og halvfemserne undergået en betydelig udvikling med lignende udstyr, som det fra dykkervæsenet vel kendte: Hjælm, slange og pumpe, og havde i mange tilfælde ydet fortræffelig tjeneste ved grubeulykker i Tyskland. I 1897 fik Københavns brandvæsen sit første friskluftapparat, Konges røghjælm, og snart medførte hver sprøjte i byen et apparat, hvilket var af uvurderlig betydning for slukningstjenesten. Strålemesteren kunne nu uden fare opholde sig på brandsteder, hvor han ikke tidligere havde haft en chance; han kunne stige ned i brønde med giftig luft, og var ved ledningsbrud uafhængig af udstrømmende lysgas, ammoniak etc. Slangens længde var ca. 20 m, men andre steder fra kendte man slangelængder op til et par hundrede meter. I Paris pumpedes frisk luft ind ved en turbine anbragt bag strålerøret.

I København blev disse apparater først afskaffet i 1938; de brugtes ikke meget de sidste år, og havde deres begrænsning i den relativt korte aktionsradius med luftslangen, der let kom i uorden eller kom i klemme. Hertil kom yderligere

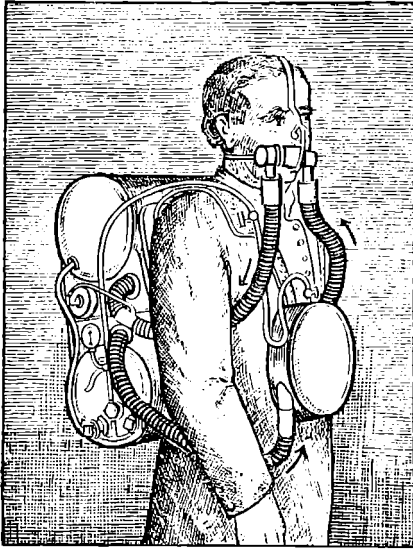


Robertsons apparat fra omkring 1860.

Slangen havde indånding ved gulvet, hvor røgen er svagest. Et klæde foran åbningen fungerede som filter.



Dramatisk situation fra en kulmine, der viser Galiberts apparat fra 1864.



Dr. Schwanns apparat. Ilten medførtes i 2 cylindre under 6 atm. tryk. Maske kendes dog stadig ikke.

Nederst til venstre:

Königs roghjelm indførtes i Danmark omkring århundredskiftet. Apparatet tilførtes luft gennem en 20 m lang slange ligesom ved en dykkerdragt. Udåndningsventilen fandtes foroven i hjelmen. Apparatet, der vejede ca. 50 kilo, var i brug mange steder indtil 1940, i København afskaffedes det i 1938 for at afløses af det mere praktiske kredsløbsapparat.

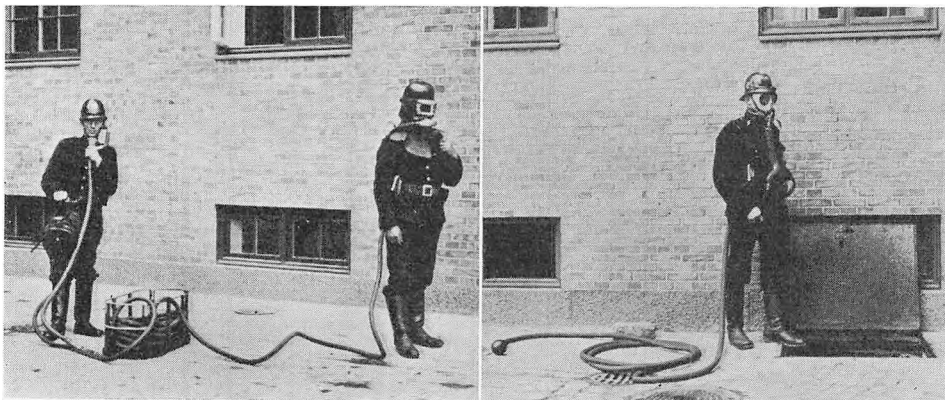
Nederst til højre:

Friskluftapparatet „Selvzuger“ var billig i anskaffelse og drift, men undertrykket i masken og den relativt korte slange begrænsede anvendelsesmulighederne.

faren for at få indpumpet røgblandet luft. Forbedrede typer af *kredsløbsapparatet* vandt i stedet mere og mere indpas.

Frederiksberg brandvæsen indførte i 1907 2 apparater fra fabrikken Dräger i Lübeck, der senere afløstes af 5 apparater af mærket Dräger-Tübben uden røghjelm, men med næseklemme, luftslange med mundbid og tætsluttende røgbriller. Det ansås for et fortrin, at brugeren havde hovedet frit tilgængeligt for alle sanseindtryk og dertil uhæmmet orienteringsevne; hertil kom at han havde ilttilførselen under direkte kontrol og kunne regulere den efter behov.

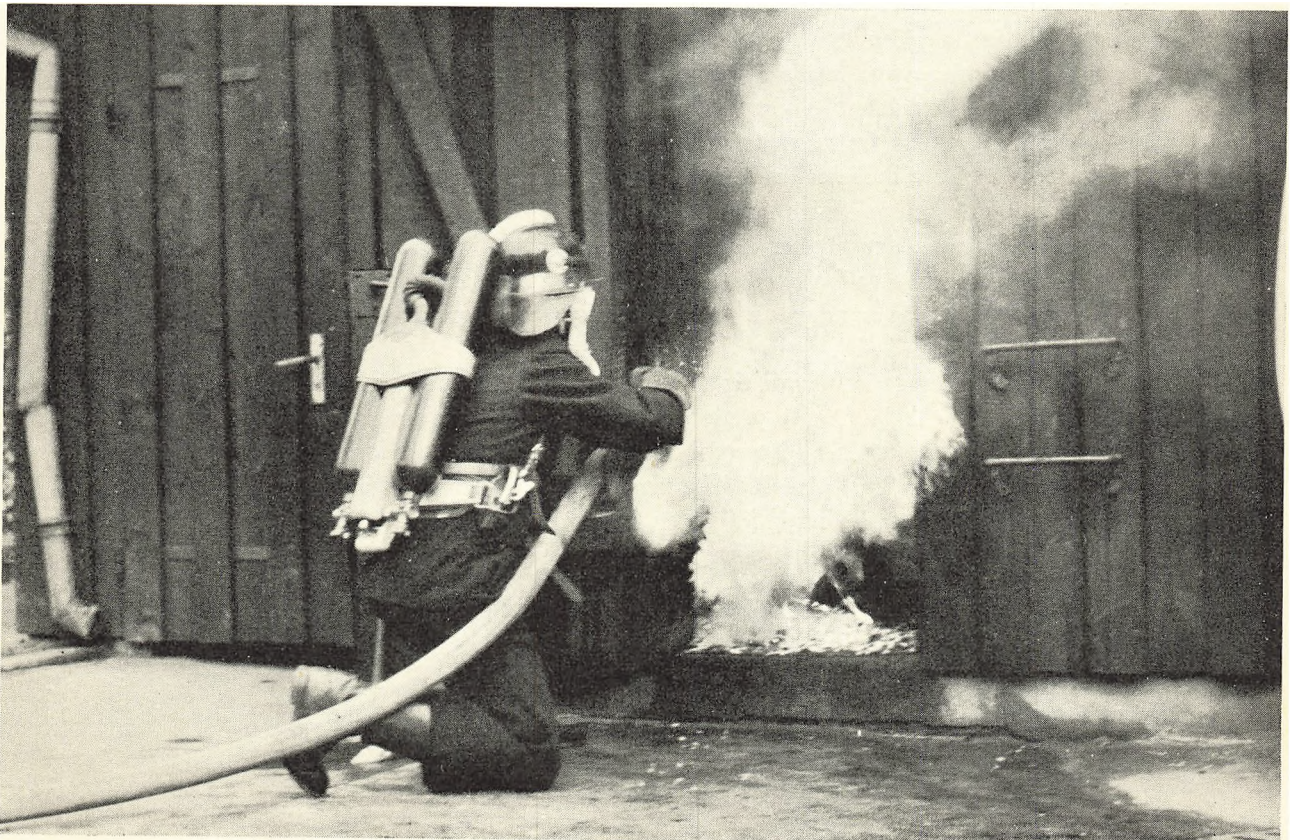
I København indøvede brandinspektør Wiese omkring 1928 brugen af kredsløbsapparater, men en stadig vanskelighed bestod i, at kun enkelte af mandskabet kunne øves i brug og vedligeholdelse af disse vanskelige apparater, der var både





Billedet øverst: Moderne røgdykkere med kredsløbsapparater. I de lukkede aluminiumskasser findes lungesæk og en lille stålflaske med ren ilt. Den udåndede kulsyre optages i en kalipatron. Apparatets anvendelsestid er ca. 1 time.

Billedet nederst: Røgdykker med friskluftapparat. I apparatets to flasker findes almindelig luft under 200 atm. tryk, tilstrækkeligt til ca. ¼ times forbrug. Luftforbruget, og dermed anvendelsestiden retter sig dog efter brugerens åndedræt.



for dyre, for tunge og stillede for store krav til bærerens konstitution. Det store flertal af mandskabet kunne kun anvende Kønigs røghjælm og savnede i høj grad et „allemandsapparat“.

Det var en nærliggende tanke at anvende de i første verdenskrig siden 1915 brugte *gasmasker* i brandvæsenerne, men de forsøg, der blev gjort hermed viste, at krigsmaskerne ikke helt egnede sig til et brandvæsens brug. Den del af masken, der stadig stod fyldt med udåndingsluft var for stor, synsfeltet for lille, og filterne fungerede ikke tilfredsstillende ved de giftkoncentrationer, der forekom ved brande. Senere blev der, navnlig fra tysk side, sat et stort arbejde ind på at skabe en brugelig maske, og i 1927 var man kommet så vidt, at man begyndte at diskutere filtermaske indført til brug for mandskabet. I 1928 sendtes to brandinspektører fra København og Frederiksberg på et studieophold hos Dräger i Lübeck, og resultatet af deres overvejelser blev i 1930 oprettelsen af den røgbeskyttelsestjeneste, som i store træk endnu er forblevet uforandret, og hvorefter en del af mandskabet specialuddannes og udrustes med hver sit kredsløbsapparat (i København ca. 110), for hvilket den pågældende har det fulde ansvar. Ud over denne „tunge“ røgbeskyttelse udrustes det øvrige mandskab med hver sin filtermaske, (den „lette“ røgbeskyttelse), som yder brandmanden en vis beskyttelse i almindelig brandrøg, men som dog ikke giver en absolut sikkerhed i alle tilfælde. Også de øvrige byer i landet fulgte denne linie; hvor man tidligere kun havde nogle filtermasker til fælles brug for hele styrken, og, når det gik højt, et par selvsugere, anskaffedes der nu i trediverne næsten overalt filtermasker til hver brandmand, og de større brandvæsener lod uddanne „røgdykkere“ i brugen af de tunge apparater til fuldstændig røgbeskyttelse. I årene indtil besættelsen anskaffedes i vid udstrækning *kredsløbsapparater*. Efter besættelsen fremkom der imidlertid nye og forbedrede typer af *trykluftapparater*, og mange især mindre brandvæsener er nu gået over til brugen af disse apparater, som er en del billigere i anskaffelse og simplere i opbygningen end de mere komplicerede kredsløbsapparater. En væsentlig ulempe ved trykluftapparaterne, hvor udåndingsluften passerer direkte fra masken ud i det frie, er dog stadig, at deres forbrugstid er noget for kort, med mindre man vil forøge vægten ud over det brugelige, men der er vel håb om, at denne hindring engang vil blive overvundet ved opfindelse af stållegeringer, der tillader et højere maximaltryk, i så fald er det sandsynligt, at trykluftapparatet vil afløse det gamle kredsløbsapparat, der nu i mere end 25 år har givet brandmanden den fuldkomne sikkerhed over for røg og giftige luftarter, som han i så høj grad tidligere måtte savne.

Under besættelsen uddeltes et stort antal filtermasker til brug for husvagter, karré- og fabrikkværn, og gennem vore dages civilforsvar er masken blevet almindelig, og kendskabet til røgbeskyttelse er ikke længere forbeholdt en snævrere kreds. På brandstedet er det ikke længere røgen, der i første række truer brandmandens liv og helbred, i dag er det gasflasker, stærkstrøm og brandfarlige væsker det gælder om at sikre sig imod.

AMBULANCE OG SYGETRANSPORT

af Aage Rørmark

DET er utvivlsomt, at der i ethvert kultursamfund fra Arilds tid har været brug for liggende transport af mennesker. Der ligger derfor bag den moderne ambulance og sygevogn en lang og bugtet udvikling, fra slæbning af sårede på en dyrehud eller bæring på en stige over transport på dyreryg, som i biblens beretning om den barmhjertige samaritan, til kørsel i hestevogn og senere ambulancebiler.

Bortset fra situationer under epidemier var transportbehovet i det daglige sikkert i ældre tid beskedent. Klostre og andre „milde stiftelser“ tog syge og sårede i pleje, men disse bragtes givet dertil i almindelige vogne. Egentlig hospitalisering i vor tids forstand fandt ikke sted til daglig, og selv ved ulykker på landet, som vådeskud, fald fra stænget og fra hest, drukning og løbskkørsel blev doktoren tiere hentet i sin doktorstol end man førte patienten fra hjemmet.

Under krigsforhold så man derimod pludseligt et stort transportbehov dukke op med uafviselig kraft og hast. På slagmarken kunne de sårede ikke blive, de skulle føres bort til forbindspladser og lazaretter. På Dybbøl virkede i 1864 Johanitterordenen, hvis rødder gik tilbage til korstogstiden og som senere fik betydning for det engelske og tyske ambulancevæsen. Ordenen anvendte her i området ved Nybøl og Vester Sottrup store, hestetrukne sygevoerne og hjulbårer. Afbildninger heraf findes på Sønderborg Museum. Da forholdene forværredes, gik man over til transport såvel ad jernbanen som med kystkuttere.

Hjulbårerne fandtes i 2 udgaver. Den ene var bygget af dr. Fr. Esmarch fra Kiel, den anden af fabrikant Johan Neuss i Berlin. Den blev senere indført i England af John Furley fra ovennævnte ordens britiske afdeling og havde indstilleligt hovedgærde og kaleche. De store sygevoerne lignede en omnibus uden bagvæg. 2 bårer kunne skydes ind bagfra og 2 andre ophænges ovenover. Der kunne sidde 2 letsårede inde i vognen og 3 på kuskesædet, når kusken red på en saddehest.

De danske sundhedsmyndigheder har haft et åbent øje for, at ulykker kunne ske, og at foranstaltninger til deres afværgelse burde iværksættes. Således fandtes

i 1944 på Rudkøbing sygehus' loft et „Rednings-Etui“, hvis indhold af flasker med oplivende midler, sugerør til fjernelse af slim, børste til at kilde ofret under fødderne med og Sundhedscollegiets vejledning af 1823 alt sammen var beregnet på at behandle druknende. Dette kan man vel vanskeligt forestille sig sat i scene, uden at det på et eller andet tidspunkt måtte ende med transport og indlæggelse.

Denne transport er dog næppe alle steder foregået med køretøj, men snarere — i hvert fald i byerne med de korte afstande — i bærekasse.

I Faaborg byhistoriske arkiv har man en samtidig tegning af byens „bærekasse“, en sort trækasse med „kikhul“ i låget over patientens ansigt, højtideligt transporteret gennem gaderne af to civile personer. Det er ganske interessant at vide, at man på nøjagtig samme måde helt ind i det første tiår af dette århundrede transporterede sårede fra Burmeister og Wain på Refshaleøen i København, idet man sejlede dem over til Ndr. Toldbod og bar dem gennem byen til det gamle Frederiks Hospital i Bredgade. Denne ordning afløstes ved Rigshospitalets oprettelse af en ombygget motorambulance, som B & W selv ejede, indtil man senere fik ambulanceoverenskomst med Falcks Redningskorps.

I hovedstaden oprettede „Foreningen for Lægevagtstationer“ i 1886 de såkaldte lægevagtstationer, hvorfra der sørgedes for natlægevagt, forbindskasser på politistationerne og hestetrukne sygetransportvogne på brandstationerne. Initiativet hertil udgik fra Københavns Lægeforening. Natlægeordningen består stadig og har bredt sig til en række provinsbyer, hvor alarmeringen er centraliseret hos brandvæsnet (som i København) eller Falck (som f. ex. i Odense). Foreningen ophævedes 1909 og fra 1910 overtog „Det røde Kors“ sagen, indtil ambulancetjenesten fra 1913 helt overgik til de kommunale brandvæsner i Storkøbenhavn, hvilket dengang betød Københavns og Frederiksberg kommuner.

I provinsen sluttedes i disse år en række aftaler mellem de lokale myndigheder og forskellige vognmænd, men af disse findes i dag kun ganske få tilbage, idet de fleste syge- og ambulancetransporter udføres af Falcks Redningskorps.

„Foreningen af Lægevagtstationer“ startede d. 16. dec. 1886 med 2 hestetrukne censpændervogne, der i det første tiår henstod på to politistationer, hvorfra man ved kørsel rekvirerede kuske og heste fra en nærboende vognmand, man havde aftale med. 1. april 1898 overgik vognene til brandvæsnet, som jo havde heste, der gerne af og til skulle „røres“. Hovedstationen og stationen på Fælledvej fik hver en vogn, der rykkede ud med kusk og brandmand på bukken. Fra november 1889 kørtes også til syge, hvis læge forlangte en hurtig indlæggelse. „Foreningen for ulykkeligt stillede mødre“ fik fra 1907 trods brandchefens betænkeligheder adgang til at lade ugifte barselspatienter køre med disse vogne, der efterhånden foretog 1100 kørsler årligt, hvilket var en

Sygetransport i forrige århundrede. Den lukkede bære, der anvendtes både til syge og i ulykkestilfælde, var i brug i Fåborg til omkring 1890, da der anskaffedes en sygevogn. Indtil første verdenskrig henstod børen i klokketårnet, men er siden sporløst forsvundet. Efter akvarel fra 1933 af maleren Carl Knippel. Den nu 90-årige kunstner har malet efter hukommelsen, men der er næppe tvivl om rekonstruktionens rigtighed.



Originalen i Fåborg bymuseum.

antagelig belastning. 2 år senere udvidede man til ialt 6 vogne, og senere gik man over til tospand.

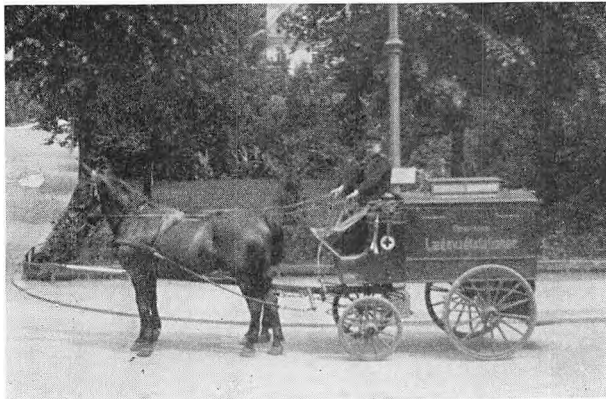
Ved overtagelsen i 1913 udsendtes 1 kusk og 2 brandmænd pr. vogn. En følge af denne tjeneste blev iøvrigt, at brandvæsenets læge, dr. Ammentorp, afholdt førstehjælpskursus for mandskabet og skrev en lille bog, der lagde grunden til det nuværende kommunale ambulancereglement. Denne undervisning begyndtes i 1909.

I 1919 var man efterhånden kommet op på 3000 udrykninger årligt, svarende til 20.000 km, og materiellet var slidt og utidssvarende, ligesom ventetiderne efterhånden gav anledning til klager. Man fik derfor på linie med anden motorisering i brandvæsenet for 166.000 kr. anskaffet 8 ambulanceautomobiler, og inden udgangen af 1921 var alle 8 i drift og de gamle hestevogne udrangeret. På Frederiksberg kørte Lægevagtens ambulancer under lignende forhold indtil 1923, da man overgik til motordrift og indkøbte 2 Scania-Vabis ambulancer.

Mens udviklingen således på privat initiativ hånd i hånd med offentlige institutioner gik sin gang i hovedstaden, lå sagen som før berørt på en lidt anden måde ude i landet.

Den 3. oktober 1906 stiftedes Falcks Redningskorps, eller som det dengang hed: „Redningskorpset for Kjøbenhavn og Frederiksberg A/S“. Efter nogen kørsel med kasse- og rufvogne som ambulancetype indkøbte korpset en speciel ambulancevogn, der blev den første motordrevne i sin art i Skandinavien.

Korpset havde i disse år visse besværligheder med båretyperne, idet et motor-køretøj dengang jo ikke var, hvad man forestiller sig herved i dag. Affjedringen var det store problem, og mange snurrede løsninger så dagens lys i de år. Den Furley'ske hjulbære kom også til ære og værdighed igen på steder, hvor biler ikke kunne færdes, som f. ex. på badeanstalter.



„Forening for Lægevagtsstationer“ oprettedes i København i 1886. Ambulancetjenesten besørgedes med vogne som denne, der kunne tilkaldes fra brandstationerne. Denne ordning ophævedes først i 1909.

En frisk udviklings blæst på dette område synes at stryge over landet i disse år. Hesteambulancernes dage syntes talte, selv om det gik langsomt. Korpset vandt frem rundt om, de lokale vognmænd forbedrede deres vognpark og Røde Kors satte efter 1. verdenskrig ind med en stor udstationering af automobilsygevogne gennem sine lokalafdelinger. Men endnu i 1925 havde f. ex. Helsingør trods sit store værft stadig hesteambulance.

Den første provinsby, der fik motorambulance gennem en overenskomst med Falck, var Odense, hvor man oprettede station 1. april 1919 og overtog en derværende sygetransportforretning, Steffen Mair, der siden 1912 havde haft overenskomst med Odense Kommune. Der forefandtes 3 sygevogne og føjedes i løbet af sommeren 1919 en ny Mercedesvogn til.

Som nævnt havde Røde Kors også i disse år gjort en indsats for indførelsen af automobilsygevogne i Danmark. I 1919 afholdt man landet over en Røde Kors-uge med øvelser, demonstrationer og festligheder, hvis indtægter anvendtes til indkøb af 10 ambulancer. Hertil kom, at en del lokalforeninger også indkøbte sådanne vogne, så der ialt udstationeredes 25 vogne landet rundt.

Man kunne måske undres over dette tilsyneladende private konkurrencemoment, og der er vel heller ikke grund til at tro, at parterne altid har været lige enige om, hvem der burde løse opgaverne. Men man må retfærdigvis bedømme sagen ud fra tidens forudsætninger. Røde Kors havde jo tidligere været engageret i ambulanceopgaven i København, og man vidste ikke dengang, hvorledes redningskorpseudviklingen ville gå. Fra Røde Kors' side synes hensigten alene at have været at sikre de tilskadedkomne den bedst mulige transport, idet man netop i de år satte meget ind på en god samaritteruddannelse. Det var da naturligt, at det lå en samaritteruddannende institution på sinde, at god førstehjælp kunne følges op af god transport. Måske lå der også bag et ønske om at forhøje beredskabet. Jernbanculykken ved Vigerslev 1. nov. 1919 havde jo vist, at ved store ulykker var der utilstrækkeligt af alt, selvom samtiden fuldt ud anerkendte den af alle ydede indsats ved den lejlighed.

Udviklingen gik senere derhen, at ambulance- og sygetransport opsugedes af de professionelle. Og Røde Kors fulgte sin linie som igangsætter og slap efterhånden denne opgave til fordel for andre.

I 30'erne begyndte tanken om ambulanceflyvning at tage form. DDL's Fokkere, der gik i indenrigsfart, kunne efter aftale mellem Falck og Luftfartsselskabet få fjernet sæderne og indsat bårer, men senere opstod der som omtalt andetsteds i dette værk, bl. a. i forbindelse med krigens Røde Kors-flyvninger en decideret ambulanceflyvning, der efter krigen har udviklet sig derhen, at Falck står som landets største private luftreder med 8 maskiner, hvoraf een 4 motorers og 4 tomotorers ambulancefly til brug i såvel ind- som udland.

Til søs har man også haft opmærksomheden henvendt på nytten af ambulancemotorbåde, der foruden at tjene sanitære formål bruges som brandenheder (det fynske øhav), eftersøgningsbåde (Sundalarven) og frømandsbåde. Fra Falcks første, „Lilian“, indregistreret i København d. 7. april 1921 er udviklingen gået frem til forhenværende militærhurtigbåde med radio- og lyskasterinstallationer.

Man skønner, at det samlede antal patientbefordringer her i landet andrager omkring 300.000 årligt. Henved 70 % heraf betales af det offentlige og resten af rekvirenterne selv, som oftest på den måde, at de på abonnementsbasis har sikret sig kørslen gratis. Den del af kørslen, der ydes af det offentlige, er for størstedelen indlæggelseskørsler, d. v. s. befordring fra patientens hjem til nærmeste sygehus, eventuelt et centralsygehus. Denne kørsel ydes i henhold til folkeforsikringsloven, og retten til den har ethvert nydende medlem af en statsanerkendt sygekasse. Kørslen er altså ret begrænset, og bliver et sygekassemedlem syg et andet sted end på sit hjemsted, har han kun krav på at blive gratis befordret til nærmeste sygehus, ikke til det sygehus eller hospital, der ville være hans normale indlæggelsessted.

Falck's vagtstation i Ny Kongensgade i København. Foran stationen en ambulance, model 1906—1907.



Derudover ydes der frikørsel efter forsorgsloven, hvis hovedregel er, at det offentlige skal hjælpe enhver, der ikke er i stand til at hjælpe sig selv. Der skal altså foreligge en virkelig trang til hjælp, og det er kommunernes sociale råd, der træffer afgørelsen i hvert enkelt tilfælde. Men intet menneske her i landet kan altså blive nægtet befording til et behandlingssted af økonomiske grunde. I forsorgsloven findes særlige regler om patienter, der lider af kræft, tuberkulose, leddegigt og lignende alvorlige sygdomme. Sådanne patienter har ofte et langt større behov for lange og hyppige transporter end andre mennesker, og for dem ville frikørselsreglerne i folkeforsikringsloven slet ikke slå til.

I de senere år er frikørslen udvidet noget. Det gælder kørslen mellem to sygehuse, når en patient mere hensigtsmæssigt kan behandles på et andet sygehus end det, hvorpå han først er blevet indlagt. Denne frikørsel er ikke lov-hjemlet, men den praktiseres efter henstilling fra indenrigsministeriet, som har ment, at det aldrig bør komme en patient økonomisk til skade, at behandlingen af ham mest hensigtsmæssigt bør henlægges til et andet behandlingssted end det for ham normale.

Sygekørslerne er så langt de talrigste i forhold til ambulancekørslen. I 1957 androg de af Falck udførte sygeture således for hele landet 164.227, mens tallet for ambulanceture var 47.433. Ude om i landet varetager Falcks Redningskorps langt den største part af ambulance- og sygetransporten. Kun en ringe del foretages af brand- og sygehusambulancer eller andre. Formerne kan være lidt forskellige overenskomstmæssigt, men virkningen overfor publikum er den samme.

I Storkøbenhavn er billedet lidt mere broget. Organiseringen af disse to transportarter — sygekørslen og ambulancekørslen — har udviklet sig på forskellig måde inden for hovedstadens enkelte områder. Ved ambulancekørsel forstår man i almindelighed transport af en patient, der ikke har været lægetilset. Men da begge kategorier kan foregå med og uden udrykning og begge udtryk bruges i flæng af befolkningen, kan det knibe med befolkningens tolkning af problemet, så meget mere, som vogne og udstyr er det samme i begge tilfælde.

Den egentlige *sygetransport*, d. v. s. afhentning af patient til indlæggelse på hospital eller transport hospitalerne imellem, besørges i København af hospitalernes egne vogne suppleret med transport af et af redningskorpsene. Indbringning af ikke akutte tilfælde på Frederiksberg sker ved et redningskorps. I Gentofte kommune besørges sygetransporten af redningskorps. Disse formidler desuden over hele området transport til hospital, klinik og læge for abonnenter eller for regning.

Ambulancetjenesten foretages af de tre kommunale brandvæsners ambulancer, idet dog mange firmaer og fabrikker betjener sig af et redningskorps.

Døde transporteres i almindelighed ved politiets foranstaltning i særlig rustvogn af Falck i hele området.

Dog kører brandambulancerne en del akutte syge og ved fødsler efter rekvisition af læge eller jordemoder.

Der har i de sidste par år i aviserne jævnligt været omtalt en planlagt forbedring af ambulancetjenesten, og det har været understreget, at lægerne nærede ønske om at kunne lægge så meget som muligt af behandlingen på skadestuen ud på skadestedet i de situationer, hvor alt afhænger af hurtig indgriben. Hermed er bl. a. tænkt på skindøde patienter.

Da man i sin tid som tidligere berørt var kommet over affjedringsproblemet — noget, der jo løstes med tiden, da vejene blev bedre og bilerne ligeså — gav man sig til at ofre indretningen af det rum, hvor patienten skulle ligge, mere opmærksomhed. De nye ambulancer, Københavns Brandvæsen tog i brug ved overgangen til motordrift, var 4-cylindrede Mercedesvogne. Datiden noterede med berettiget stolthed, at de var udstyret med elektrisk lys og selvstarter. De blev opvarmet ved udstødningsskassen fra motoren. Indvendig kunne der anbringes to fjederophængte bærer, der var to siddepladser, medicinskab og vaskeindretning. Med andre ord, det var en fuldstændig omvæltning inden for ambulancevæsnet. Allerede det første år befordredes der 3800 personer. Vognene viste sig at være fortrinligt egnede til at bestride ambulancekørslen, og de var i brug i 15 år, men efterhånden blev også de mindre egnede, så i 1934—36 købtes 7 nye og i 1939 yderligere 2.

Krigen satte for alle ambulancevæsners vedkommende en stopper for en udvikling bort fra indretningsnormen. Fornyelse var umulig, og efter krigen stod især redningskorpserne med en gasgeneratorslidt park. Da måtte man tage, hvad der bød sig, og det gik i mange år ud over ensartethed og fremskridt. Med de ovenfor omtalte nye lægeønsker var der endda tale om tilbageskridt, idet man af sparegrunde ofte fik tildelt vogne, der vitterligt var for små til transport af skadede efter moderne principper.

Radioen har betydet en del for ambulancetjenesten på flere måder. Ikke blot har radiotjenesten gjort vognparken mere effektiv, fordi man kan udnytte vognene bedre. Men man har også mulighed for under kørsel mod sygehuset at sende situationsmeldinger og varsle sygehusets læger. Man har desuden mulighed for at kalde læge til stedet, når man er ankommet og har taget et skøn over sagernes stilling.

Udviklingen vil gå i retning af større ambulancevogne. De kirurgiske erfaringer har givet lægerne behandlingsmetoder i hænde, der på mere effektiv måde end tidligere vil kunne afbøde ulykkestilfældes virkninger. Disse installationer kræver plads.

Men kravene vil ikke være ens overalt i landet. I byen med de korte køretider til sygehus er kravet om den store vogn ikke akut. Anderledes med landdistriktet med de store afstande, der kan blive større i tid under sneperioder.

De store trafikskader rummer farer, som den hyggelige hesteambulance ikke skulle leve op til. De hyppige kranie-læsioner fremkalder opkastninger, der

kræver, at tilskadekomne kan lægges i sideleje, såsnart han tages ombord i ambulancen. De store brud, blodtab, forbrændinger m. m. rummer mulighed for udvikling af chock, der kræver en kørsel, hvor den sårede lejres med løftet benende. Denne tilstand kan medføre, at han stadig bør bevare denne stilling, når han tages ud af vognen og bæres ind på skadestuen, d. v. s. en helt ny båretype, som er konstrueret i Falcks Redningskorps og forevist lægerne. Opkastninger, drukninger m. m. kræver sugesystemer i vognen, dels et stationært, automatisk virkende, under visse omstændigheder også et transportabelt, f. ex. på en badestrand eller en fjerdesal, hvor ambulancen jo ikke kan komme tæt på.

Det kan være, der skal gives kunstigt åndedræt i ambulancen. Det kan dels være det gamle kendte efter Holger Nielsens metode, men det kan også være det nye, af narkoselægerne indførte, med Rubens ventilationsapparat. Det vil populært sagt sige, at redderen — men først efter en særlig uddannelse ved en narkoselæge på regionalsygehuset — trækker patientens vejr med en åndepose, der enten er tilsluttet ambulancens iltflaske (den skal der altså også være plads til) eller med en skumgummipakning i posen, så man udnytter den atmosfæriske lufts ilt.

Men uanset, hvilken type genoplivning, der anvendes, så kræver det et vist albuerum.

Den hårdt medtagne patient behandles nu anderledes på det lokale hospital end tidligere. Dengang gjaldt det om at ile til specialafdelinger som neurokirurgerne eller den kunstige nyre. Nu gør man patienten transportklar først. Man værner ham mod chocket, han får blødovertøring, og man vil sende læge og måske sygeplejerske med til specialafdelingen. Man vil ikke have, at han skal have dårligere kår i ambulancen end på skadestuen. Det må ikke være truende for hans tilstand, at han skal flyttes. D. v. s., at der skal være plads til transfusion (det kræver en vis højde, for at blodet kan løbe ind), sugning, genoplivning m. v. i en sådan vogn, der overfører en medtaget patient.

Så stor en vogn behøves jo kun i et vist område, f. ex. et amt. Tiden er ikke afgørende her, hvor patienten er i lægens hænder. Om den skal kaldes fra en anden by for at udføre denne kørsel til specialafdeling (og selvfølgelig uden udrykning) betyder intet. Bare den er til rådighed inden for en rimelig radius.

Falck vil derfor i den kommende tid udstationere sådanne enheder på egnede steder landet over.

I Københavns kommune, Københavns amt og Århus ser man ved drukneulykker og andre skindødstilstande en narkoselægeudrykning blive fremført af en ekstra ambulance, såfremt den pågældende afdeling på sygehuset kan afse personale. Det er sammen med frømand ved drukninger et forsøg på at skaffe skadestuehjælpen så langt frem „i frontlinien“ som gør ligt, her altså helt ud til kajen eller søbredden for at udnytte tiden til gavn for den forulykkede.

Det kræver megen omskoling af ambulancepersonalet. Normalt foretager et kyndigt personel sig ikke meget med en skadet på stedet, når der kun er kort

til skadestuen. Er det ikke nødvendigt at gribe til for at hindre en forværring, som ved storblødning og skindød, er tilskadekomne bedst tjent med at være urørte. Men er der virkelig fare på færde, må man vide præcis, hvad man skal. I København følger der fra Falcks hovedstation i den periode, der arfaringsmæssigt er farligst (kl. 12—18) ambulancelæge med i visse tilfælde. Det drejer sig principielt om tre situationer: 1) indeklemte, 2) flere sårede, hvor en sortering er påkrævet og 3) pludseligt syge, hvor indlæggelsespapirer skal udfærdiges eller hvor et skøn skal tages, en let behandling og henvisning til egen læge senere gives.

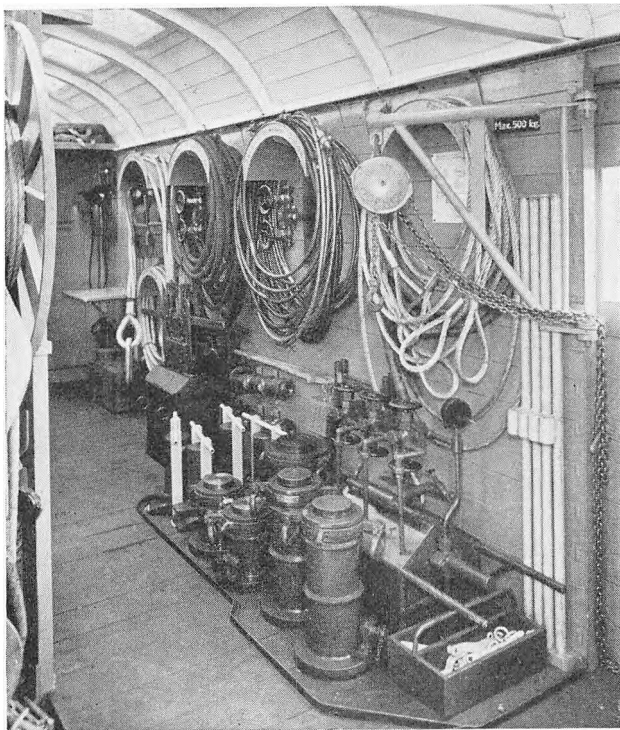
Som man vil se, skrider udviklingen af ambulance- og sygetransportvæsnet tekniske og lægelige principper stadig frem. Samarittergerningen er flere gange blevet radikalt ændret i dette århundrede. Transportmetoderne har holdt sig ret konservative indtil 1955. Da kom der ved en omfattende lægevidenskabelig undersøgelse og ved narkoselægernes fremmarch som speciale og indgribende betydning i hospitalstjenesten skred i udviklingen af ambulancens udstyr og udformning.

Tilbage er der kun at sige til læseren: Alt dette nytter intet, hvis vi ikke får en fornuftig alarmering.

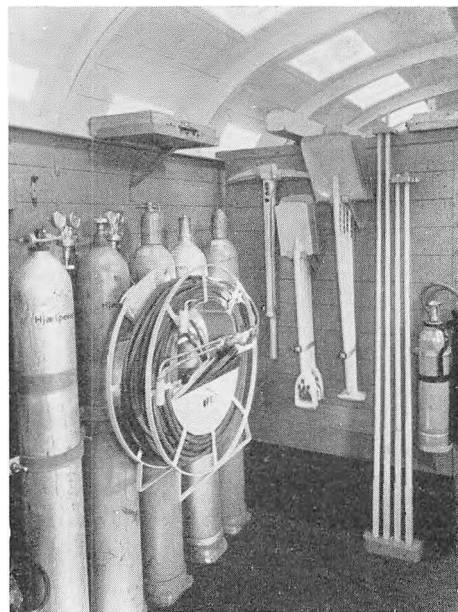
Vi skal nødvendigvis have at vide, hvad der er sket, og hvor det er sket. Ellers kan vi ikke hjælpe, selv med det bedste udstyr.



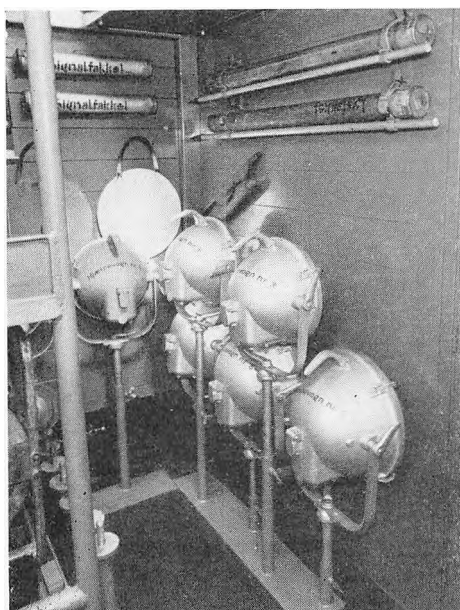
Ambulancevogn model 1958 fra Københavns brandvæsen. Bårerummet har dobbeltdør bagtil og en dør i højre side. Båren er anbragt i rummets venstre side og i højre findes et klapsæde samt en lænestol, der kan sænkes til vandret stilling, hvorved der skabes mulighed for at medføre endnu en patient.



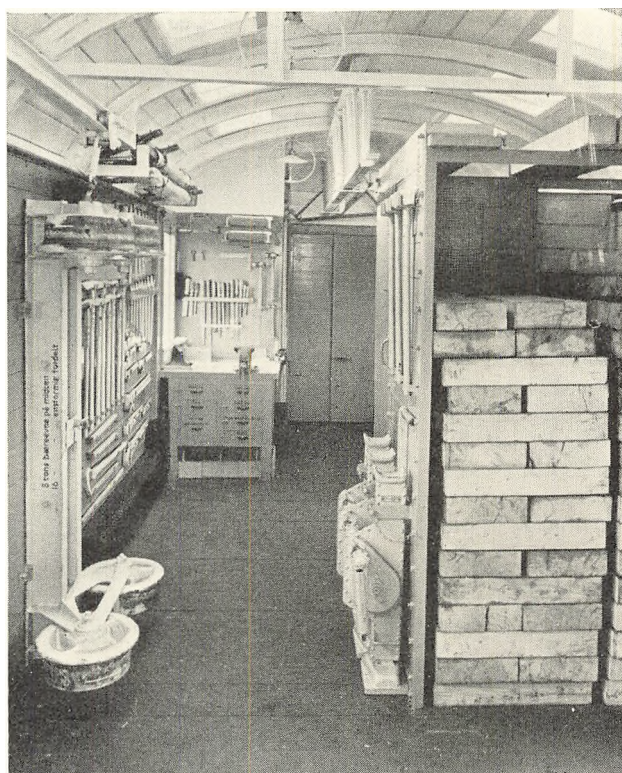
Ved de fleste jernbaneuheld skal der løftes på tungt jernbanemateriel. Det sker nu let og sikkert ved hjælp af hydrauliske donkrafte. Det hydrauliske tryk på indtil 300 atmosfærer frembringes af en trykluftdrevne pumpe.



Acetylen skære- og svejseapparat er uundværligt ved mange uheld, hvor materiellet er indfiltreret i hinanden. Hakker, skovle, spader og loftstænger hører også til det uundværlige materiale.



Det er afgørende for redningsarbejdet, at der hurtigst muligt kan etableres en god belysning af uheldsstedet. Hver vogn medfører to transportable generatorer og 14 projektorer på ialt 5000 watt.



I uhelds- og katastrofetilfælde må der ikke spildes tid med at lede efter værktøjet. I hjælpevognens værktøjsrum har hvert enkelt stykke værktøj sin ganske bestemte plads. „Skygebilleder“ på væggen viser på iøjnefaldende måde, når et stykke værktøj er fjernet fra sin plads.

STATSBANERNES UHELDS- OG KATASTROFEBEREDSKAB

af E. Helmø

SELV de omhyggeligste sikkerhedsforskrifter kan ikke forhindre, at der ved jernbanedrift — ligesom ved al anden virksomhed — på grund af menneskers eller materialets svigten vil indtræffe et antal større og mindre driftsuheld. De større uheld er jo heldigvis langt de færreste, men vækker til gengæld altid stor opmærksomhed. Alle jernbaner må tage denne uheldsrisiko i betragtning og må derfor være forberedt på at kunne imødekomme de krav, der med rimelighed kan stilles med hensyn til hurtigt og effektivt katastrofeberedskab.

Den sidste virkelig store katastrofe ved DSB, hvorved mange mennesker dræbtes og såredes, er Vigerslevulykken, der skete i 1919. Denne ulykke gav i sin tid anledning til, at der blev foretaget en grundig gennemgang med påfølgende ændring og forbedring af Statsbanernes hjælpe- og ambulancetogtjeneste. Siden da er der naturligvis lejlighedsvis sket forbedringer og anskaffet nyere værktøjer m. v. til hjælpevognsarbejdet, men en samlet og konsekvent gennemgang af hjælpevognsberedskabet har ikke været foretaget.

Da man fandt, at der nu kunne tiltrænges en revision og modernisering, nedsatte generaldirektoratet et udvalg, der skulle foretage dette.

På grund af den nære sammenhæng mellem DSB's ambulancetogs- og hjælpevognstjeneste, måtte det først og fremmest klarlægges, om ambulance-togsinstitutionen, der med hensyn til såvel organisation som materiel var forældet, skulle bibeholdes. Det måtte herved tages i betragtning, at de to private redningskorps „Falck“ og „Zonen“ i de sidste 20—30 år her i landet har etableret en effektiv ambulancetjeneste ved hjælp af biler. Det viste sig da også, såvel ved øvelser som ved forekommende uheld, at redningskorpsets ambulancer kunne komme til uheldsstedet før DSB's ambulancetog. Under hensyn hertil og til landets klimatiske forhold, terrainforhold og meget stærkt udbyggede vejnet, kan der næppe forekomme tilfælde, hvor ikke behandling og transport af sårede sker hurtigere og bedre ved de hertil specielt udrustede redningskorps. Man har derfor afskaffet ambulancetogene ved DSB og i stedet udvidet de overenskomster, man i forvejen havde med redningskorpserne, til at omfatte al ambulancekørsel.

Derefter har DSB koncentreret sig om en udbygning af hjælpevognstjenesten, og det ovennævnte udvalg har navnlig beskæftiget sig med hjælpevognsmateriel-

lets stationering og indretning samt udrustning med værktøj og grejer af forskellig art. Herunder er det også undersøgt, om de nuværende 30 tons hjælpekraner er tilstrækkelige, og om der ved konstruktionen af rullende materiel bør træffes særlige foranstaltninger med henblik på sporsætning efter uheld.

Hjælpevogne anvendes ved egentlige jernbaneulykker og ved uheld, hvis art eller omfang gør det nødvendigt eller ønskeligt, henholdsvis når der af trafikale hensyn er grund til efter et uheld straks at træffe særlige foranstaltninger til at afhjælpe dettes følger. De findes i 2 typer, der benævnes store henholdsvis små hjælpevogne. Betegnelsen stor eller lille henviser til vognens indhold af inventar og de rydningsopgaver, hvortil den som følge heraf vil kunne anvendes. I hjælpevognene findes i øvrigt de hjælpemidler (værktøj, belysningsanlæg m. v.), der er nødvendige, når materiel skal bringes på spor, et uheldssted ryddeliggøres eller tilskadekomne personer frigøres o. s. v.

Udrykningsbiler anvendes ved mindre uheld samt ved ydelse af hurtig førstehjælp. En udrykningsbil kan enten supplere hjælpevognsberedskabet på en hjælpevognsstation, hvor der forefindes en stor hjælpevogn, eller erstatte en lille hjælpevogn. I sidstnævnte tilfælde er udrykningsbilen forsynet med påhængsvogn.

Udrykningsbiler og påhængsvogne kan køre såvel på vej som på skinner.

Værkstedsvogne findes ved visse vognopsyn og maskindepoter til brug ved vognmesterens henholdsvis lokomotivmesterens almindelige arbejder (reparation af vogne, vandforsyningsanlæg m. m.) såvel lokalt på stations- eller havneområde som på strækningen. Disse værkstedsvogne kan også benyttes ved afhjælpning af mindre uheld, hvor indsats af materiel og personale i det omfang, der medfølger ved tilkaldelse af hjælpevogn, er unødvendig og navnlig, dersom afhjælpningen ikke er presserende. Værkstedsvogne udsendes som regel med ordinære tog.

Værkstedsvognenes inventar afhænger af de arbejdsområder, som hver enkelt vogn skal kunne bestride og afgøres derfor lokalt.

Kørekraner til brug for hjælpevognstjenesten er stationeret i København og Århus. Begge steder disponeres over en 30 tons og en 10 tons kørekran. Til hver kørekran hører en værkstedsvogn, hvori forskellige hjælpegrejer til kranerne er anbragt bl. a. til brug ved udførelse af montagearbejder, aflæsning af tunge genstande eller lignende. Endvidere indeholder disse værkstedsvogne specielt svært trykluft-hydraulisk løftmateriel, elektrisk belysningsmateriel og transportabelt højtaleranlæg.

Det ovennævnte materiel er stationeret således, at hjælpevognsmateriel af tilstrækkelig kapacitet altid vil kunne komme til stede indenfor en rimelig tid på et vilkårligt uheldssted. For hver hjælpevogn er det fastlagt, hvilke strækninger den normalt skal betjene.

For at sikre, at det nødvendige mandskab også vil kunne fremskaffes, er der ved visse hjælpevognsstationer etableret fast hjælpevognsvagtordning. Disse

stationers hjælpevogne kan også alarmeres til uheld udenfor de strækninger, de normalt skal betjene, såfremt det drejer sig om presserende udrykninger, og hjælpevogn derved i hvert enkelt tilfælde skønnes at kunne komme hurtigere til uheldsstedet.

Store hjælpevogne bemannes med en leder og et mandskab på mindst 5 og højst 8 mand, hvoraf mindst 1 er håndværker, resten ufaglærte. Små hjælpevogne bemannes med en leder og normalt 4 mand. Udrykningsbiler bemannes med en leder og 1 à 2 mand, medens endelig værkstedsvognenes bemanning afgøres i hvert enkelt tilfælde af den pågældende vognmester henholdsvis lokomotivmester. Kørekranerne betjenes af hjælpevognspersonalet fra den hjælpevognsstation, hvor kranen er stationeret.

Gennemførelsen af nyordningen har medført, at DSB i årene 1954—55 har måttet indrette 12 helt nye store hjælpevogne. Anbringelsen af de ca. 1150 større og mindre udrustningsgenstande på en sådan måde, at de er let overskuelige og let tilgængelige, har naturligvis været et puslespil, der har givet tegnestue og værksted adskilligt hovedbrud. Resultatet heraf må dog siges at være blevet en hjælpevogn, der fuldt ud svarer til de stillede forventninger.

Ved de fleste uheld er det af betydning, at der er nøje kontakt mellem hjælpevognslederen og distriktsledelsen. Ved større uheld etableres derfor telefonforbindelse umiddelbart til uheldsstedet. Der er i hjælpevognen anbragt telefoner, der er beregnet til, at hjælpevognspersonalet selv kan forbinde telefonen til luftledninger på en stangrække. Hvor telefonledningerne er nedlagt i kabler, må der dog tilkaldes en telefontekniker. Man har naturligvis overvejet etablering af radioforbindelse, men mener, at den nytte, man vil have af radioforbindelsen til hjælpevogne, under ingen omstændigheder alene vil kunne modsvare anlægs- og driftsudgifterne til de nødvendige radiostationer.

I forbindelse med Statsbanernes telefoncentral i København findes imidlertid allerede en station, der benyttes ved radioforbindelse med køreledningstilsynets vogne, og som har en rækkevidde på 25—30 km.

Hjælpevognene i København er de stærkest benyttede, og effektiv kontakt med hjælpevognslederen er særlig vigtig på de københavnske nærtrafikstrækninger. Der er derfor installeret radioanlæg i de københavnske hjælpevogne.

Den beskrevne nyordning er nu gennemført i fuld udstrækning, således at Statsbanerne er i stand til at opfylde de krav, der med rimelighed kan stilles med hensyn til hurtigt og effektivt katastrofeberedskab. Tilbage står så kun at ønske, at der ikke må blive alt for meget brug for alt det gode værktøj og andet materiel.

For fuldstændigheds skyld skal til slut blot tilføjes, at togføreren i alle tog medfører forbindspakker, at alle personførende tog — bortset fra S-togene — desuden medfører lægekasse og bære, og at statsbanerne foruden aftale med redningskorpserne også har aftale om assistance ved store uheld fra sanitetskolonner, udrykningskolonner under civilforsvarsstyrelsen og fra militæret.



Danmark har takket være system og personel været forskånet for de mange togulykker. Katastrofen den 1. november 1919 udenfor Vigerslev blokpost ved indkørslen til København er den største, vi har haft. At den skyldtes en række samstodende uheld gør den dog ikke mindre sørgelig.



Det bagtra kommende Korsørtogs lokomotiv pløjede sig ind i det holdende Kalundborgtog og styrtede ned ad dæmningen. 5 overfyldte personvogne fra de to tog fulgte efter.

VIGERSLEV-KATASTROFEN — DEN UAFVENDELIGE

I VIGERSLEV blokpost gik en overportør Hansen og arbejdede, støt og rolig. Det var ved 21-tiden den 1. november 1919. Udenfor rugede en barsk, mørk efterårsaften, uudgrundelig som selve skæbnen. Hansen vidste, at der som så ofte før forelå en lidt kompliceret situation, han skulle klare, men den gjorde ham ikke nervøs. Han kendte sin metier til bunds, og hans nerver og hele psykiske apparat var i bedste orden. Han satte stopsignal for et brandtog, der kom fra hovedbanegården og skulle videre til en større historie i Køge. Forinden skulle det skære et spor, hvorpå der kom et tog fra Kalundborg. Bag dette igen lå langt borte et iltog fra Korsør. Begge disse sidstnævnte tog var stopfyldte med passagerer i anledning af skiftedagen. Hansen arbejdede rutinemæssigt og efter forskrifterne.

Så skete der ude på linjen noget, som foranledigede, at Kalundborgtoget bremsede op. Et barn var faldet ud af en vogn. En kupédør havde givet sig. Og Kalundborgtoget bakkede langsomt tilbage til ulykkesstedet. Det gav en chance for brandtoget til at komme igennem. Hansen satte signalet: „Fri bane“ for dette tog, hvilket var rimeligt, da man jo ikke kunne vide, hvor katastrofal branden i Køge var. Imidlertid lå situationen sådan, at Kalundborgtoget ikke havde passeret signalkontakten. Derfor kunne Hansen ikke hejse udkørselssignalet for brandtoget på normal vis. Han måtte for at kunne give fri bane foretage en kunstig ændring af signalerne. Det var i sig selv en ganske farefri manøvre.

Men så var det, Hansen, den ellers besindige og dygtige mand, begik sin skæbnesvangre fejl. Han benyttede sig af et forkert håndtag, hvilket foranledigede, at en elektrisk strøm til blokposten i Brøndbyvester ophævede stopsignalet for Korsørtoget, der derefter kørte frem. Forgæves ringede Hansen til Brøndbyvester. Det var for sent. Og alt, hvad han senere foretog sig, var ligeledes forgæves. Lavinen rullede uimodståeligt videre med det frygtelige resultat, at Danmarks største togulykke, både før og siden, fandt sted ved Vigerslev. 40 mennesker mistede livet, og lige så mange blev alvorligt såret.

Et enkelt fejlgreb, javel, men ledsaget af flere ulykkelige hændelser, højst mærkværdige ting. Ikke så underligt, at folk bagefter sagde, at katastrofen ligesom var forudbestemt. Stakkels mennesker, der blev ramt af ulykken! Men også — stakkels Hansen!

Hansen gjorde en sidste fortvivlet anstrengelse for at oprette den fejl, han havde begået. Lykkedes det ikke, vidste han alt for godt, hvad der ville ske: en rædsel over alle rædsler. Han greb sin lygte og styrtede ud ad jernbanelinjen. Han nåede det sted, hvor Kalundborgtoget var standset. „For Guds skyld, kør,

kør frem!“ råbte han til lokomotivføreren. „Korsørtoget er i hælene på jer!“ Han løb videre i retning af det kommende tog svingende sin lygte i håb om, at lokomotivføreren på det frembrusende tog ville se ham og nå at få standset, før det var for sent. Derude på linjen traf han de to togbetjente, som var blevet sendt tilbage for at se efter det udstyrte barn, hvilket de også havde fundet. Den otteårige dreng havde fået kvæstet hovedet. Togbetjentene havde hver sin lygte, som de havde brugt ved eftersøgningen af drengen uden tanke for et kommende tog. Den ene lygte var taget fra Kalundborgtogets bagende. Toget var på den måde blevet ufuldstændig markeret og unddraget en sikrings-mulighed. Om nu de to togbetjente havde assisteret Hansen med deres lygter! Tre lygter i sving måtte vel være blevet set af lokomotivføreren på Korsørtoget? Men denne så hverken Hansens lygte eller den enlige lygte på Kalundborgtoget, der så småt havde sat sig i bevægelse fremefter. Et brag! Ulykken var sket.

Ovenstående enkeltheder er det særegne ved Vigerslev-ulykken. De vil alle dage stille katastrofen som noget helt for sig selv. Resten var det kaos, som nødvendigvis må komme til at foreligge, når en svær togstamme med mindst 50 km's fart støder ind i et andet tog, der knapt har nået at sætte sig i bevægelse. Korsørtogets lokomotiv væltede ned ad den bratte skråning og kom til at ligge med hjulene i vejret. De efterfølgende tre vogne, der var blevet trykket sammen, fulgte efter. Det samme skete med de to sidste vogne i Kalundborgtoget.

Ved sammenstødet slukkede naturligvis lyset i hele Korsørtoget. Et tungt mørke bredte sig omkring det. I det første chokerende øjeblik hørtes kun en susende lyd af udstrømmende damp, men så lød der skrig og råb fra de mange kvæstede mennesker. Folk råbte højt efter forsvundne familiemedlemmer og venner, og fra de uskadede vogne sprang folk ud og øgede forvirringen. Fra blokposten blev der ringet til alle verdenshjørner efter ambulancer og læger. Hospitalerne blev alarmeret og gjorde alt klart til behandlinger og operationer af enhver art.

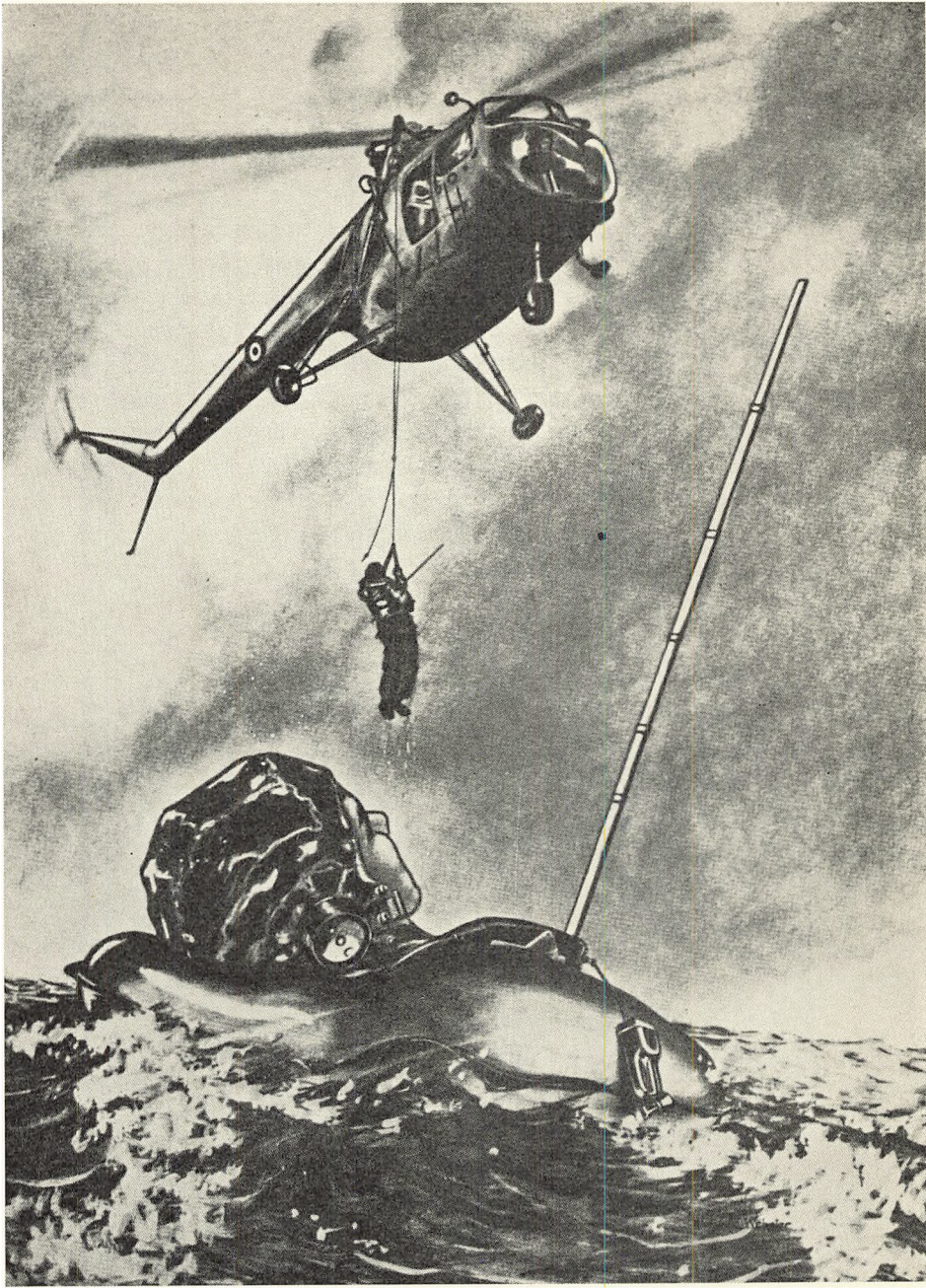
På ulykkesstedet udspandt der sig hjerteskrærende scener. „Hvor er mit stakels barn?“ lød det klagende. Mange mennesker sad fast i ruinerne. Lægerne krøb ind og gav dem morfin. En ung mand bad, om man ikke ville hæve en jernbanevogn, der ludede ned over ham, lidt, „den trykkede hans ene ben“. Han anede ikke, at han ikke mere havde dette ben. En ældre, blodig bondemand, der skulle graves frem, bemærkede heroisk smilende. „I kan ikke grave, bitte børn.“ Det svære hjælpemateriale manglede dengang. Mange af de sårede måtte henligge indeklemt og begravet lige op til seks timer. Redningsvæsenet i dets forskellige afskygninger lærte, hvad der krævedes af materiel, når man havde med en katastrofe at gøre. Men en dyr lære i menneskelige lidelser var det. Gamle Sofus Falck, som var mellem de mest energiske redningsmænd, erklærede lige ud, at noget af det første, han ville gøre, var at anskaffe katastrofebelysning. Man kunne dårligt klare sig med den medbragte carbiddelysning.

Der blev nedsat en kommission til undersøgelse af det skete og til fordeling af erstatningerne. Statsbanerne fik et og andet at tænke på, hvad angik det tekniske. Overportør Hansen havde villigt erklæret sin skyld, men dog anført en enkelt ting til sin undskyldning. Han ville påstå, at et altfor indviklet sikrings-system ikke virkede efter hensigten, men tværtimod bidrog til at øge usikkerheden. Fjorten dage før Vigerslevulykken var systemet blevet forøget med endnu en anordning, der holdt sporskifter bundet, til toget passerede forbi. Det, mente han, var farligt. Hans kolleger havde givet ham medhold heri. Man havde erklæret, at en dag måtte det gå galt. Med den nye anordning kunne man nemlig umuligt genoprette en fejl. Og fejl kunne ikke helt undgås trods al påpasselighed.

Her rørte han ved et problem, som stadig er under diskussion: Maskiner kontrolleres af mennesker, men hvor megen mekanisme tåler den menneskelige psyke, hvis den ikke skal bryde sammen, når der en dag sker begivenheder, som stiller det hele på højkant. Togulykker vil ikke kunne undgås. Det er tilstrækkeligt godtgjort i tiden siden den 1. november 1919, både her og i udlandet. Men kan ulykker ikke undgås, så kan man dog med resultat arbejde på at formindske deres omfang. Det sker ved en stadig forbedring af redningsmateriellet.



Et omfattende og trist arbejde måtte gores, før døde, lemlæstede og sårede var befriet fra ruinerne langs banen.



Teknisk muligt og allerede indført i mange lande. Den forulykkede flyver er iført redningsvest og forsynet med radiosender, der på særlig bølgelængde kan tilkalde redningshelikopteren.

LUFTFARTENS EFTERSØGNINGS- OG REDNINGSTJENESTE

af A. G. T. Nielsen

STÅAR man i dag i Københavns lufthavn, Kastrup, og ser store, tunge passagerluftfartøjer, hurtige militære jetmaskiner og lette sportsfly lande og starte, vil man uvilkårligt gøre sig visse tanker med hensyn til den kontrol, der udøves, og de sikkerhedsforanstaltninger, der træffes med hensyn til flyvningen.

De fleste vil vel nok, efter at have kastet et blik på kontroltårnet, slå sig til tåls med, at det nok er derfra det hele foregår.

Denne tankegang er kun til dels rigtig. Naturligvis er kontroltårnets funktioner en vigtig del af hele den kæde af kontrolapparater, der er tilvejebragt for flyvningens sikkerhed, men tårnets funktion er begrænset til kontrol med trafik i lufthavnens umiddelbare nærhed. I tilknytning til kontroltårnet arbejder indflyvningskontrollen og kontrolcentralen, der overdrager landende luftfartøjer til tårnets varetægt og giver besked til tårnet, forinden man derfra lader luftfartøjerne starte.

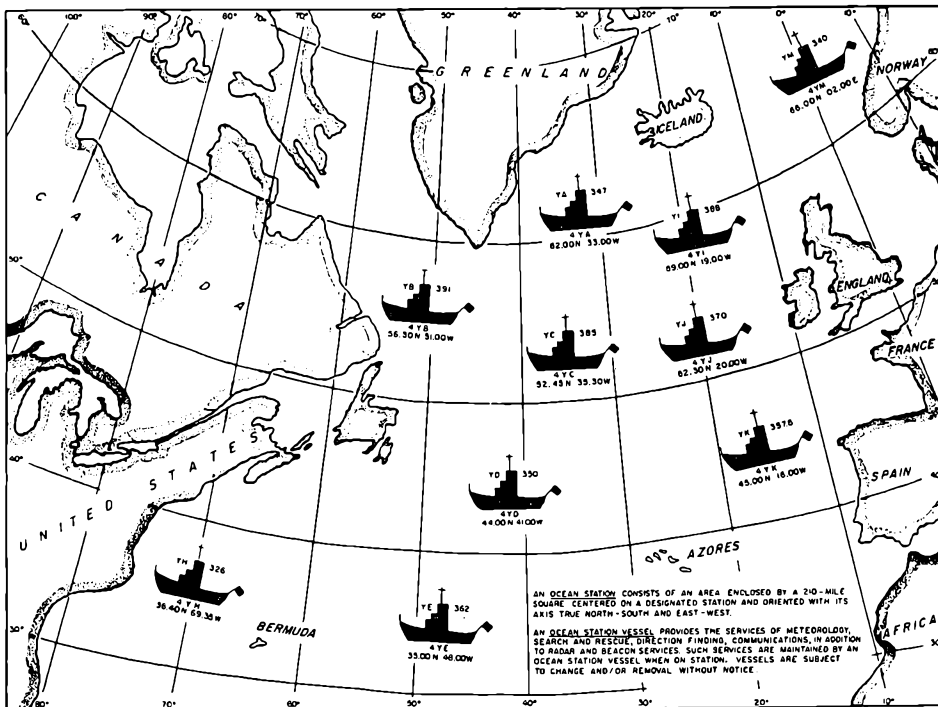
Foruden i Københavns lufthavn er der i Danmark indflyvningskontrol- og tårnkontrolltjeneste ved Aalborg, Aarhus og Rønne lufthavne samt ved de militære flyvestationer. For Odense og Esbjerg lufthavnes vedkommende ydes der, hvad man kalder flyveinformationstjeneste.

I kontrolcentralen holder man kontrol med luftfartøjer, der flyver til og fra danske lufthavne samt med „transit-luftfartøjer“, d. v. s. luftfartøjer, der gennemflyver dansk område uden landing.

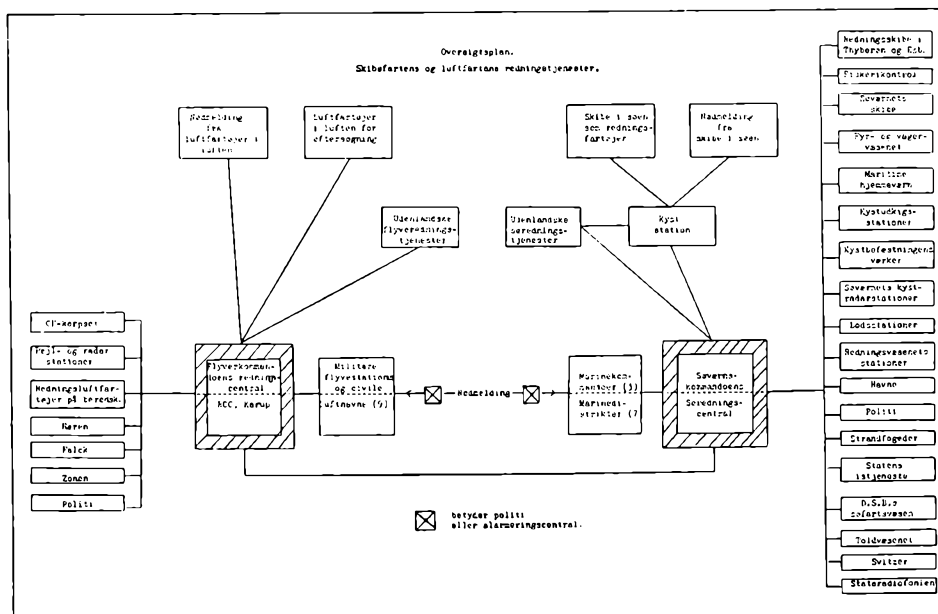
Kontrolcentralen er således det sted, hvor man har kendskab til den samlede lufttrafik, og det er derfor fra denne central, at der alarmeres, såfremt noget unormalt skulle hænde under en flyvning.

Den opdeling i kontrolorganer, som her er nævnt, finder sted på samme måde i alle ICAO-lande, d. v. s. lande, som er tilsluttet den internationale, civile luftfartsorganisation ICAO (International Civil Aviation Organization).

Denne organisation er oprettet i tilknytning til konventionen angående international, civil luftfart, som de fleste lande har tiltrådt. For Danmarks vedkommende skete dette i marts 1947.



ICAO's vejrstationsskibe i nordatlanten indgår som led i SAR's redningstjeneste.



Skematisk oversigt over skibsfartens og luftfartens redningstjeneste, der omfatter en lang række civile og militære myndigheder og private organisationer.

ICAO varetager og standardiserer den internationale organisering af sikkerheden for trafikken i luften. De af ICAO udarbejdede regler fremkommer som Annex'er til konventionen. Annex 12 omhandler således eftersøgnings- og redningstjeneste for den internationale civile luftfart. I daglig tale anvendes forkortelsen SAR (Search And Rescue). I henhold til disse regler opdeles luftområdet i SAR-områder, og i hvert af disse skal der oprettes en redningscentral — RCC — (Rescue Coordination Centre). Disse redningscentraler har hver — indenfor deres område — til opgave at sikre en effektiv organisering af flyveredningstjenesten.

Kort tid efter, at de ovennævnte internationale krav var opstillet, blev der for Danmarks vedkommende — i lighed med de andre nordiske lande — i tilknytning til kontrolcentralen oprettet en redningscentral, der trådte i aktivitet, når en kritisk situation opstod for et luftfartøj. Redningscentralen havde i henhold til forud godkendte aftaler bemyndigelse til at tilkalde hjælp fra de myndigheder, der var i stand til at assistere med redningsmateriel.

Det har været en udbredt opfattelse, at en redningscentral skal være udstyret med eget redningsmateriel. Dette behøver ikke at være tilfældet, men redningscentralen må have hurtige kommunikationsmuligheder og bemyndigelse til at kunne sætte organisationer, som har materiel til rådighed, i gang med redningsaktionen.

Af forskellige årsager kan det dog være yderst hensigtsmæssigt, at redningscentralen har direkte rådighed og operativ kontrol med redningsorganerne, og ved forhandlinger mellem forskellige myndigheder herhjemme er dette, som det vil fremgå af det efterfølgende, nu tilfældet for Danmarks vedkommende. Sverige har indført en lignende ordning, og i Norge arbejdes der for tiden med samme tanke.

Inden det danske flyvevåben var så udbygget, som det er i dag, måtte *Statens Luftfartsvæsen*, *Flyveledertjenesten*, sikre sig assistance med flyvemateriel fra private organisationer, FALCK, ZONEN og SAS. Senere oprettede flyvevåbnet en central, som skulle tage sig af eftersøgning af danske, militære luftfartøjer, samtidig med at de til denne tjeneste knyttede luftfartøjer blev stillet til rådighed for den civile redningscentral.

SAR-organisationen er altså oprindeligt et ICAO-krav for at sikre den civile luftfart på international basis, idet en effektiv redningstjeneste er en nødvendig sikkerhedsforanstaltning for at kunne gennemføre passagerflyvning over verdenshavene og kontinenterne med en rimelig chance for at kunne bringe undsætning til et luftfartøj i en kritisk situation.

Det ligger i sagens natur, at et luftfartøj, der nødlander på søen, hurtigst muligt kræver hjælp fra skibe i nærheden. Det er derfor ganske naturligt, at et intimt samarbejde må etableres mellem redningscentralen og maritime myndigheder og enheder. Fra ICAO's side er der, ved oprettelse af vejrstationskibe

i Nordatlanten, skabt mulighed for at have faste redningsskibe til delvis dækning af dette område, idet skibene indgår som et led i SAR-planerne og arbejder efter retningslinier fra ICAO. Det er imidlertid indlysende, at jo større antal skibe en redningscentral i en given situation kan disponere over, desto større er muligheden for at kunne indsætte det skib, som er nærmest ulykkesstedet, i SAR-operationen.

Faste retningslinier er imidlertid nødvendige for samarbejdet mellem sø- og luftorganisationerne.

I marts 1947 afholdtes i London på foranledning af den engelske regering et møde, hvor man drøftede muligheden for at koordinere de bestræbelser, der udfoldes inden for søfart, luftfart og telekommunikation med henblik på sikkerheden til søs og i luften.

Rapporten fra dette møde blev forelagt den i London i 1948 afholdte internationale konference om sikkerhed for menneskeliv på søen, og til den på konferencen vedtagne konvention knyttedes bl. a. en recommendation om, at staterne skulle koordinere deres sø- og luftredningstjenester.

På baggrund heraf blev der i 1952 af ministeriet for Handel, Industri og Søfart nedsat et udvalg, „Udvalget vedrørende skibsfartens og luftfartens redningstjenester“, der skulle overveje mulighederne for en koordinering af eksisterende redningstjenester.

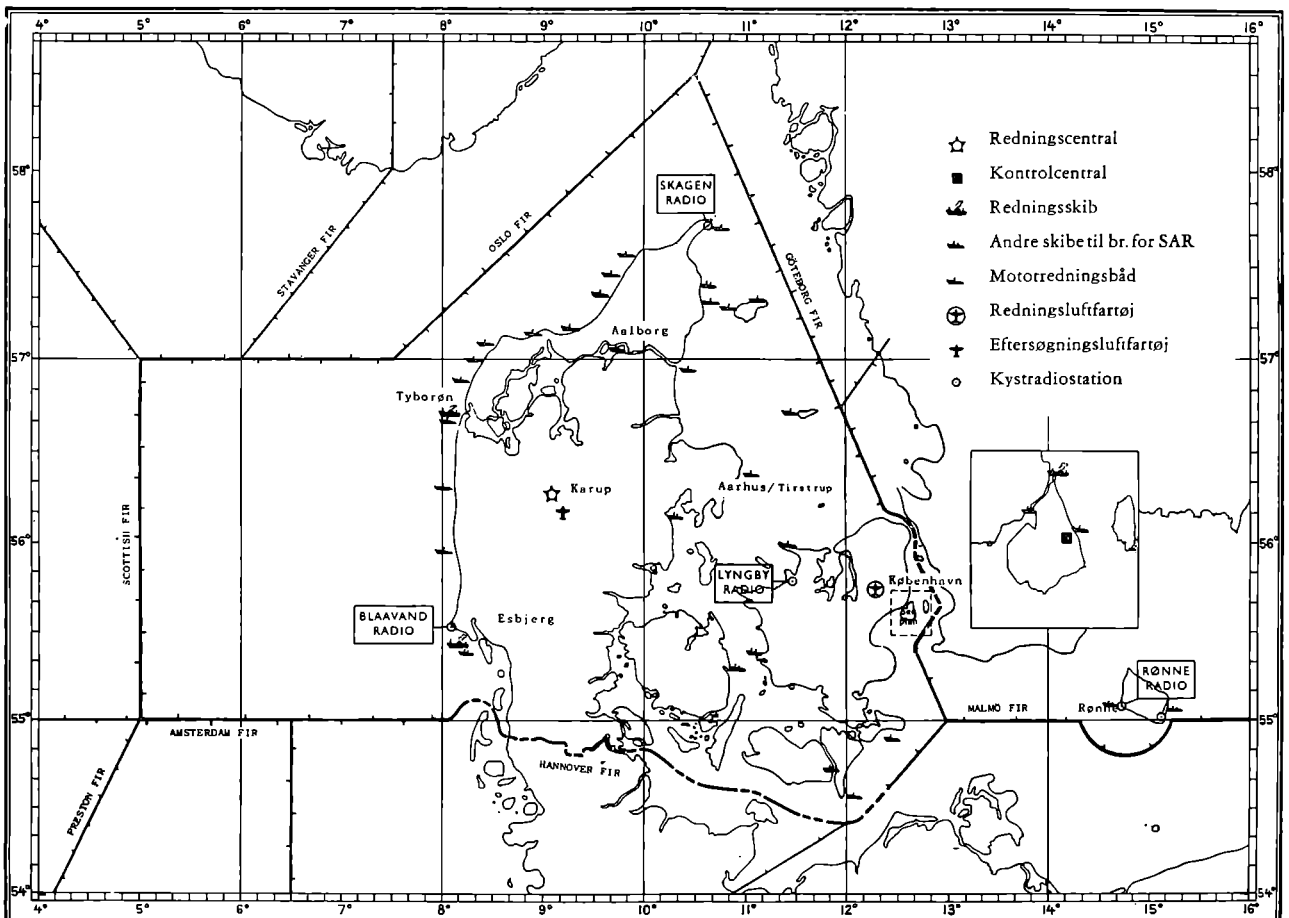
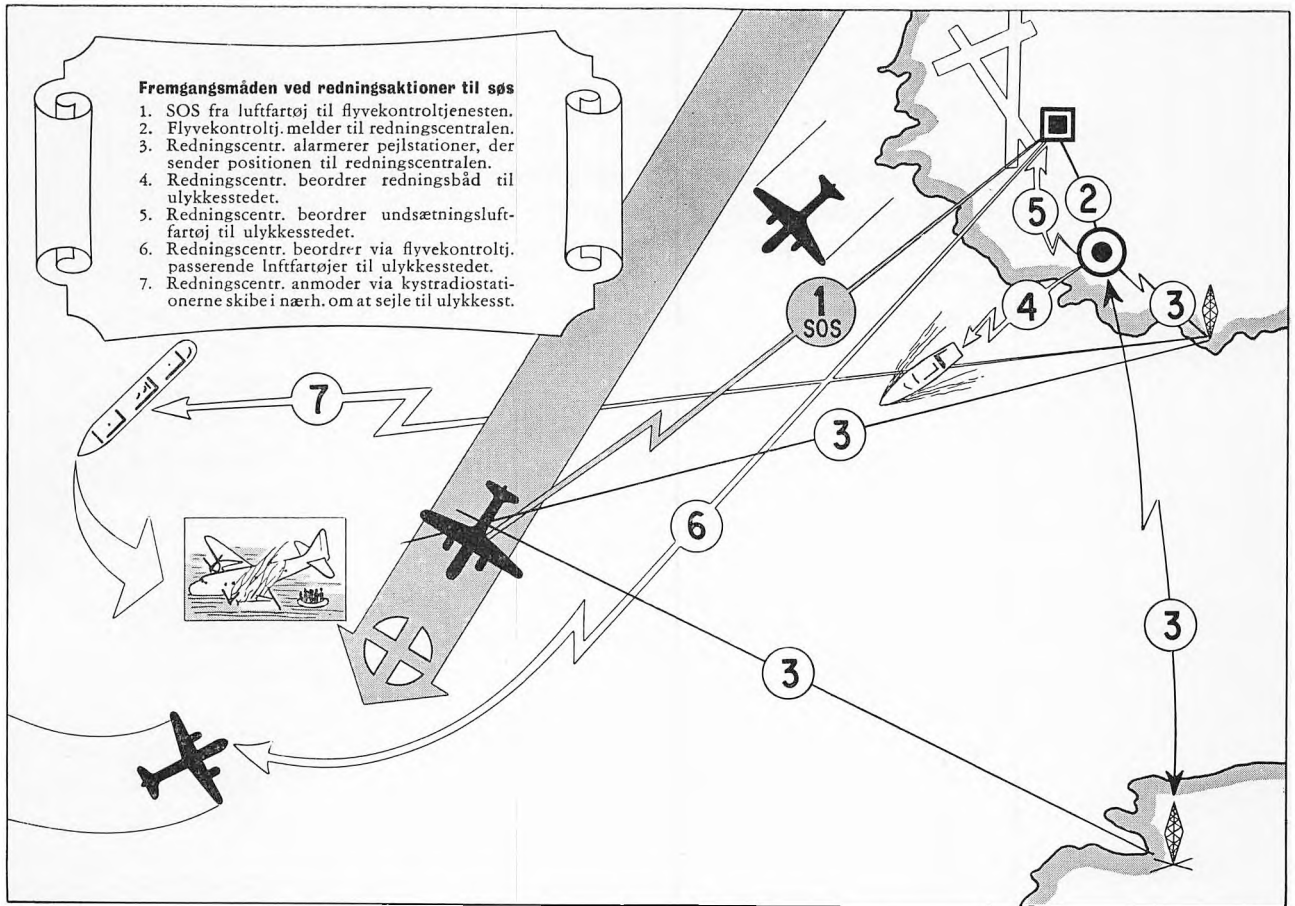
Sideløbende med udvalgets arbejde førtes forhandlinger mellem flyvevåbnet og Statens luftfartsvæsen vedrørende flyvevåbnets redningscentralers overtagelse af eftersøgnings- og redningstjenesten for al lufttrafik, civil og militær, i henhold til ICAO-reglerne for på denne måde at undgå opretholdelse af to tjenester (Luftfartsvæsenets ICAO-RCC og flyvevåbnets militære RCC).

Fra udvalgets side indstilledes til ministeriet, at flyvevåbnet og søværnet overtog det praktiske arbejde med den samlede redningstjeneste både for skibsfarten og luftfarten.

Statens luftfartsvæsen (ministeriet for offentlige arbejder), der er ansvarlig over for ICAO m. h. t. kravet om oprettelse af en SAR-tjeneste for civil luftfart, varetager som hidtil de internationale forhandlinger gennem denne organisation.

Den danske SAR-organisation i sin nye skikkelse daterer sig fra 3. september 1955, på hvilket tidspunkt den nye ordning iværksattes. Denne ordning har ført til et nært samarbejde mellem flyvevåbnet, søværnet, de civile flyvekontrolorganer m. fl., ligesom en omlægning af visse forbindelser, som statens luftfartsvæsen hidtil har haft med forskellige myndigheder, har fundet sted. Organisationens opbygning, der fremgår af den her viste oversigtsplan over skibsfartens og luftfartens redningstjenester, tilsigter ved koordinering af de til rådighed stående midler at yde hjælp så effektivt som muligt.

Ordningen har medført, at langt flere danske myndigheder og institutioner end tidligere har fået indblik i redningstjenestens organisation, idet detaljerede



Kort over det danske ansvarsområde: KØBENHAVN FIR.

bestemmelser for alarmeringstjeneste og eftersøgnings- og redningstjeneste er udarbejdet af de ansvarlige myndigheder.

For flyvekontrolorganernes vedkommende (både civile og militære) arbejder man efter fælles retningslinier, som indeholdes i en af flyverkommandoen i samråd med søværnskommandoen og flyveledertjenesten udarbejdet håndbog for eftersøgnings- og redningstjenesten.

Efter den nye ordning udføres redningstjenesten af henholdsvis RCC KARUP og SØVÆRNSKOMMANDOEN, Gernersgade, København. Principielt burde der kun være een redningscentral, men ved forhandlingerne har man fundet den nævnte ordning formålstjenlig, idet de to organer arbejder meget snævert sammen og udadtil fungerer som een enhed.

Arbejdsfordelingen vil normalt være således, at Flyvevåbnet (RCC) foretager eftersøgning og redning med luftfartøjer og alarmerer de organer, der kan yde hjælp til lands, og Søværnskommandoen foretager eftersøgning og redning med overfladefartøjer og alarmerer de organer, der kan yde hjælp til søs.

Drejer det sig om civile luftfartøjer, eller civilt kontrollerede luftfartøjer, vil kontrolcentralen i Kastrup i samråd med flyvevåbnets kontrolorganer og RCC foretage alarmering efter ganske bestemte regler.

Ansvarsfordelingen vil være således, at Flyvevåbnet (RCC) leder eftersøgnings- og redningsaktioner i forbindelse med savnede eller nødstedte luftfartøjer og kan under udførelse heraf anmode om assistance fra søværnskommandoen, og Søværnskommandoen leder eftersøgnings- og redningsaktioner i forbindelse med savnede eller nødstedte overfladefartøjer og under udførelse heraf kan anmode om assistance fra flyvevåbnet (RCC).

Under eftersøgnings- og redningsaktioner for civile, eller civilt kontrollerede luftfartøjer er kontrolcentralen forpligtet til at stille særligt mandskab til rådighed, samt indenfor bestemte områder helt at overtage ansvaret for redningstjenesten for de nævnte luftfartøjer.

Offentliggørelse om flyveredningstjenesten sker ved udgivelse af NOTAM (Notice To Air Men) eller i AIP (Aeronautical Information Publication). Denne offentliggørelse sker efter internationale regler, og for Danmarks vedkommende er en del af publikationerne sket i form af et kort, der viser KØBENHAVN FIR, d. v. s. den danske flyveinformationsregion, med en del af det redningsmateriel, der kan påregnes indenfor området.

Kortet og oplysningerne angiver ikke alle de hjælpemidler, der er til rådighed, idet der i en given situation vil kunne gøres brug af betydelig flere enheder end vist.

Eftersom behovet for redningshjælpemidler i de forskellige lande er forskelligt, fastsættes ved ICAO's regionale møder — under hensyn til landenes udstrækning og ansvarsområde — hvilke minimumskrav, der stilles til hjælpemidler og disses placering.

Derefter forsøger de pågældende stater ved forhandling med egne myndigheder at efterkomme disse krav på den måde, at allerede eksisterende hjælpemidler inddrages i redningstjenesten. Det kræves således ikke, at der skal være redningsmidler udelukkende til brug for luftfarten, idet man naturligt har indset, at et sådant krav for mindre lande vil medføre uoverskuelige udgifter.

For det egentlige Danmarks vedkommende er minimumskravene således:

- a) Et redningsskib i den vestlige og et i den østlige del af området. — Dette krav er opfyldt på den måde, at fiskeriministeriets redningsskibe ved Esbjerg og Thyborøn („F. V. Mortensen“ og „Vestkysten“) er stillet til rådighed, og således „dækker“ det vestlige redningsområde; medens Søværnets skibe, statens isbrydere m. fl. kan påkalde til hjælp i det østlige område.
- b) Et langdistance luftfartøj, et middeldistance luftfartøj og en helikopter. Placeringen er ikke nærmere angivet. — Dette krav er opfyldt ved RCC's mulighed for at disponere over alle flyvevåbnets luftfartøjer i forbindelse med en SAR-opgave. Det kan dog anføres, at med den af flyvevåbnet foretagne faste placering af et Catalina l/f ved Værløse og Pembroke og helikopter luftfartøjer på flyvestationerne Aalborg, Skrydstrup og Værløse findes en fortræffelig „dækning“ af det danske SAR-område, så meget mere som disse luftfartøjer er klar med ganske kort varsel.
- c) Redningsbåde ved følgende lufthavne, hvor indflyvningen foregår over vand: København/Kastrup, Aalborg, Århus/Tirstrup og Rønne. — For Kastrup, Aalborg og Rønne lufthavnes vedkommende råder lufthavnene selv over bådmateriel til brug ved ulykker i lufthavnens umiddelbare nærhed. For Århus/Tirstrups vedkommende indgår redningsbåden ved Grenå i planen over hjælpemidlerne. Samtlige lufthavne kan efter behov anmode om assistance fra Søværnskommandoen, Toldvæsenet, Lodsvæsenet m. fl.

Som det fremgår af kortet, ligger Bornholm i Malmø flyveinformationsregion. SAR-mæssigt hører det dog til Københavns SAR-område, hvorfor et snævert samarbejde mellem den danske og svenske redningscentral er nødvendig.

Det blev i begyndelsen af dette afsnit anført, at de nævnte minimumskrav var gældende for det egentlige Danmark, der ICAO-mæssigt hører under Europa/Middelhavsområdet (EUM).

Hvad angår Grønland, vil det komme til at høre under ICAO's Nordatlant-området (NAT), og der er for tiden forhandlinger i gang vedrørende oprettelse af flyveinformationsområder og SAR-områder. Med den stadig stigende lufttrafik til og over Grønland samt udvidelse af besejlingen i grønlandske farvande er der allerede i dag behov for en organiseret redningstjeneste. Uofficielt har USA gennem flere år udført eftersøgnings- og redningstjeneste i Grønland og har påtaget sig at oprette en redningscentral i Thule samt være til rådighed

med materiel stationeret på Grønland. For at kunne dække det uhyre land- og havområde, der her er tale om, vil det være nødvendigt, at redningscentralen i Thule koordinerer opgaverne med redningscentralerne i Island og i Canada.

Søværnets Grønlands-kommando vil også deltage i SAR-operationerne med det materiel, som til enhver tid måtte være til rådighed.

Hvorledes sættes nu hele SAR-organisationen i gang?

Dette kan bedst illustreres ved et tænkt eksempel:

Et to-motoret luftfartøj flyver fra Amsterdam til Oslo. På kortet side 471 ses det, at flyvningen går igennem dansk ansvarsområde. Luftfartøjets fører har forud for flyvningen udfyldt en flyveplan, der indeholder oplysninger om flyvetid, flyvehøjde, brændstofbeholdning m. m. Disse oplysninger er fra Amsterdam kontrolcentral tilstillet Hannover, København og Oslo kontrolcentraler, eftersom luftfartøjet vil passere de områder, der kontrolleres af disse centraler. Kort tid efter indflyvning i dansk flyveinformationsregion meddeler luftfartøjet, at den ene motor er i uorden.

Indenfor luftfarten taler man om 3 forskellige kritiske situationer for et luftfartøj; i korte træk følgende:

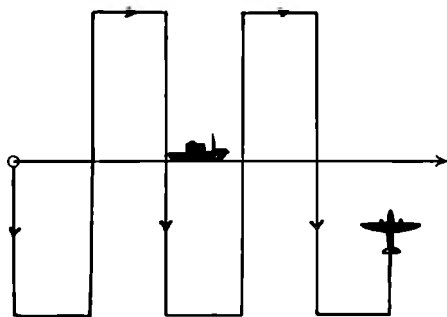
1. *Uvishedssituation* — når der ikke er modtaget melding fra luftfartøjet senest 5—30 minutter efter beordret eller anmeldt tidspunkt for rapportering — afhængig af forholdene.
2. *Beredskabssituation* — når der modtages meldinger om vanskeligheder, som kan føre til en nødsituation.
3. *Nødsituation* — når nødmelding modtages, eller luftfartøjet helt udebliver.

I det ovennævnte tilfælde kan det fastslås, at man befinder sig i Beredskabssituationen.

Fra kontrolcentralen alarmeres RCC KARUP, samtidig med, at man eventuelt reserverer en særlig frekvens til forbindelse med luftfartøjet. RCC gør omgående et luftfartøj klar til at gå på vingerne, og på samme tid alarmeres redningsskibene ved Vestkysten med anmodning om at være klar.

I mellemtiden er både civile lufthavne og militære flyvestationer samt pejls- og radarstationer underrettet. Er tidspunktet om natten, bliver der givet ordre til at tænde banelys og eventuelt være rede til at modtage en nødlanding. Fra kontrolcentralen undersøger man, hvilke luftfartøjer, der befinder sig i nærheden af det nødstedte, og man anmoder eventuelt et af disse om at flyve til den opgivne position for, i tilfælde af at en nødlanding på havet skulle indtræffe, at være i stand til at opgive det nødstedte luftfartøjs nøjagtige position.

Kontrolcentralen og føreren af luftfartøjet bliver enige om, at luftfartøjet tager direkte forbindelse med redningscentralen, og efter at de fornødne kontrol-



Til venstre:

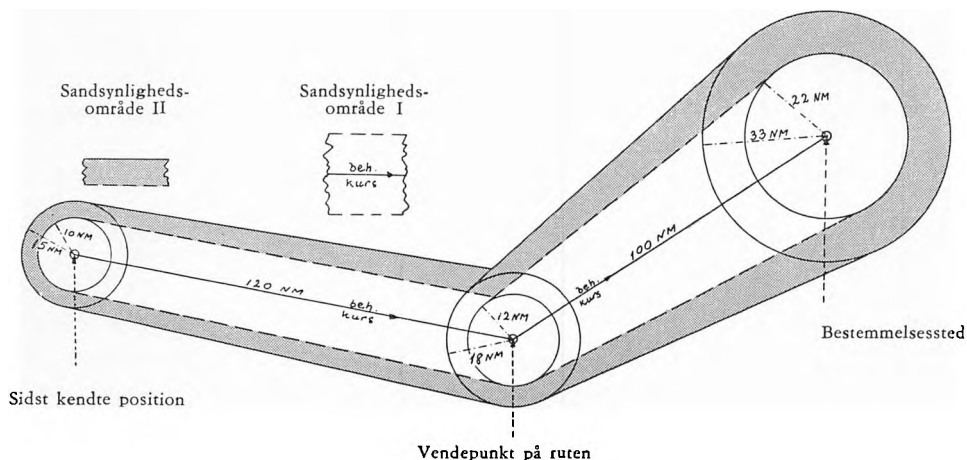
Kombineret eftersøgning med skib og fly.

Nederst:

Diagram, der viser eftersøgningsområderne.

Område I: Første radii 10 NM (Sømil), følgende radii 10 % af tilbagelagt distance.

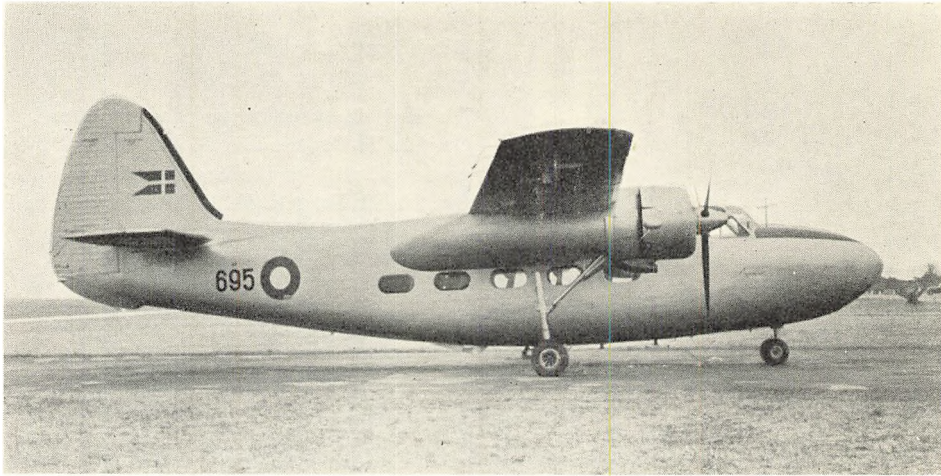
Område II: Første radii 15 NM, følgende radii 15 % af tilbagelagt distance.



hensyn til anden lufttrafik er truffet, bliver forbindelsen mellem luftfartøjet og RCC oprettet. Fra RCC kan luftfartøjet dirigeres til landing på den efter forholdene bedst egnede landingsplads, og luftfartøjet lander i god behold på Skrydstrup flyveplads, hvorefter alle de instanser, der har været alarmeret, underrettes om, at den kritiske situation er ophørt.

I det ovennævnte eksempel kunne man hele tiden holde forbindelse med det „kritiske“ luftfartøj og modtage eller selv bestemme dets positioner under flyvningen. Anderledes stiller det sig, når radioforbindelsen svigter.

Lad os antage, at luftfartøjet har rapporteret indpassage i KØBENHAVN FIR. Ansvarsområdet er således klart bestemt, og luftfartøjet melder, at ny positionsrapport vil blive afgivet ved passage af breddeparallel 56° N. Positionsrapporten udebliver, og kontrolcentralen vil af kontrolmæssige årsager forsøge at opnå forbindelse på en hvilken som helst af sikkerhedstjenesternes frekvenser, og hele det interne kommunikationsnet er derfor impliceret. Samtidig forespørges de tilstødende kontrolcentraler, om disse har haft eller har forbindelse med det pågældende luftfartøj. Kontrolcentralen har for en sikkerheds skyld givet besked



Pembroke-maskine fra Flyvevåbnet. Maskinen anvendes til transport og eftersøgning.

til pejle- og radarstationerne om at rapportere evt. oplysninger. Muligheden for radiofejl i luftfartøjet kan foreligge, og for sådan hændelse er der ganske særlige regler at følge, både for luftfartøjet og for kontrolorganerne.

Har luftfartøjet radiofejl, vil det følge de oplysninger, som før start er angivet i flyveplanen. Disse oplysninger er sendt til København og Oslo kontrolcentraler. Såfremt luftfartøjet flyver under gode vejrforhold, klar af skyer og med god sigtbarhed, vil det antagelig forsøge at lande på nærmeste lufthavn med gode vejrforhold — i dette tilfælde f. eks. Aalborg; flyver det derimod i skyer, vil det holde den højde, der er angivet i flyveplanen, indtil over Oslo, hvorefter nedstigning til landing vil blive foretaget så nær som muligt på det forventede landingstidspunkt, der er angivet i flyveplanen. I Oslo vil man holde lufthavnen klar til at modtage „radiofejl“ maskinen i 30 minutter efter det ovennævnte tidspunkt.

I mellemtiden må kontrolcentralen i København se i øjnene, at der nu er gået 30 minutter efter det tidspunkt, da luftfartøjet skulle rapportere ved rapportpunktet, og man alarmerer efter reglerne til RCC KARUP, der samtidig underrettes om, hvad der fra kontrolcentralens side er foretaget. Man er efter 30 minutters forløb i „Uvishedssituationen“, der, såfremt ingen oplysninger er modtaget fra radar- eller andre stationer, straks går over til „Beredskabssituationen“ eller „Nødsituationen“.

RCC bestemmer på baggrund af oplysninger om flyvningen det sandsynlighedsområde, der må eftersøges.

Selve eftersøgningen kan foretages som vist på tegningen, hvor skib og luftfartøj i fællesskab afsøger sandsynlighedsområdet.

Medens eftersøgningen af havområdet foregår, er der endvidere søgt indhentning af oplysninger fra alle de organisationer og myndigheder, som indgår

i SAR-planen for derigennem at finde frem til et mere begrænset eftersøgningsområde. Der er bl. a. sendt anmodning ud til skibsfarten over kyststationerne og statsradiofonien om at holde skærpet udkig og rapportere alt, hvad der kan have betydning for eftersøgningen.

Medens eftersøgningen er i fuld gang, indløber der melding om, at det eftersøgte luftfartøj er landet i god behold i Oslo med radiofejl, og afblæsning af eftersøgningen kan derfor foretages. I dette, som i så mange andre tilfælde, er et stort apparat sat i gang; men det må understreges, at intet må overlades til gætninger eller tilfældigheder. Flyveredningstjenesten har strenge krav, som må følges, ellers vil man en dag blive stillet over for spørgsmålet: „Hvorfor blev der ikke gjort noget?“

Man må tage i betragtning, at de regler, der følges, er resultatet af indhøstede erfaringer fra mange lande; men da de forskellige redningsaktioners hændelsesforløb sjældent er de samme, kræves der en god portion sund sans hos det personel, der skal lede en eftersøgning.

Den alvorligste situation for et luftfartøj — den pludseligt opståede nødsituation — kræver en hurtigt handlende og effektiv flyvekontrol og redningstjeneste.

Sker nødsituationen over land, vil det, såfremt uheldet ikke indtræffer i et tæt bebygget område, være muligt at foretage en heldig nødlanding med luftfartøjet.

Sker ulykken indenfor en lufthavns område eller nærhed, vil hjælpen normalt være organiseret på lokal basis uden redningscentralens medvirken; men uden for disse områder er flyveredningstjenesten til lands på trods af redningskorpsets og politiets store effektivitet noget af et problem, fordi der kræves meget hurtig hjælp og derfor helst alarmering med angivelse af forventet nødlandingsposition, forinden nødlanding har fundet sted.

Et snævert samarbejde mellem politi og redningskorps på den ene side og flyvekontrolorganer og RCC på den anden side må derfor finde sted, helst med besøg i hverandres afdelinger, således at personlig kontakt mellem lederne oprettes til gavn for samarbejdet den dag, da der er brug for en fælles indsats.

Såfremt en nødsituation for et luftfartøj sker over søen, vil en hurtig indsats af de forskellige redningsenheder være af uhyre vigtighed, og en god koordinering af disses indsats vil være af afgørende betydning for et heldigt udfald af redningsaktionen.

Efterhånden som udviklingen indenfor luftfarten skrider frem, bl. a. med større brug af helikoptere også i redningstjenesten, vil det ved et godt samarbejde mellem maritime myndigheder og luftfartsmyndigheder blive muligt at udøve en meget effektiv redningstjeneste både for skibsfarten og luftfarten. Elektroniske hjælpemidler, som anbragt i redningsbåde, redningsflåder eller redningsveste, giver eftersøgningsluftfartøjer og -skibe mulighed for at be-



Catalina fra Flyvevåbnet. Maskinen anvendes særligt til langdistance eftersøgninger.



Med Flyvevåbnets Sikorsky helikopter er det muligt at tage direkte del i et redningsarbejde. Maskinen kan ved hjælp af en hejseanordning optage forulykkede fra havoverfladen eller fra vrug. Den har plads til indtil 6 personer.

stemme de overlevendes nøjagtige position, vil sikkert i fremtiden vinde større og større indpas.

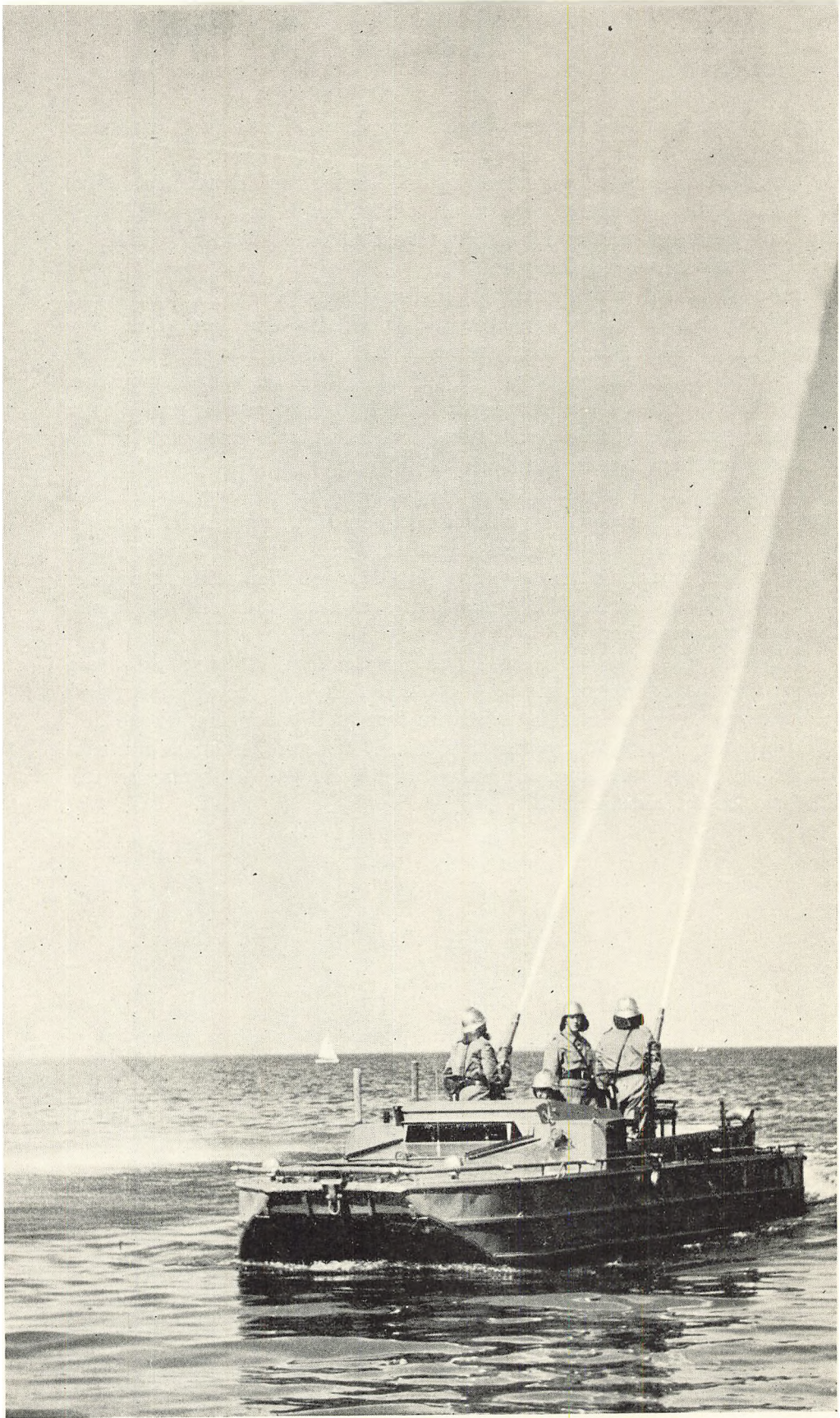
Flere vellykkede forsøg, hvor disse hjælpemidler har været anvendt, er blevet udført herhjemme, og takket være et målbevidst og dygtigt arbejde fra flyvevåbnets og søværnets side er den danske redningstjeneste af i dag fuldt ud på højde med tilsvarende udenlandske.

Man må imidlertid være opmærksom på, at redningstjenesten ikke kan baseres på luftfartøjsassistance alene, og at en enkelt afdeling ikke kan nå at følge udviklingen på alle felter. I forståelse heraf har „Udvalget vedrørende skibsfartens- og luftfartens redningstjeneste“, ved afgivelse af sin betænkning i året 1957, foreslået oprettelse af et redningsråd, der skulle følge udviklingen indenfor det redningsmæssige område og fremkomme med forslag til udbygning og forbedring af redningstjenesten i takt med udviklingen.

Man må oprigtig håbe, at dette redningsråd snarest bliver en realitet. Der ligger mange betydningsfulde opgaver forude, som skal løses ved fælles hjælp. En fuldt udbygget og hurtigt virkende redningstjeneste samlet i en redningscentral er af stor samfundsmæssig betydning, idet redningscentralens opgaver kan udvides til organisering af hjælp også ud over det område, som var grundlaget for dens oprettelse.

Flyvevåbnet har siden oprettelsen af redningscentralen i Karup både i ord og i gerning vist, at man er rede til — og i stand til — at yde en indsats, også på områder, som ligger udenfor det snævre begreb „Flyveredningstjeneste“.

Når man når frem til, at „flyveredningstjeneste“ ikke opfattes som en redningstjeneste for flyvere, men som en redningstjeneste, der ydes af flyvere, er man ikke langt fra det endelige mål.



„Søbilen“ i aktion med 2 vandkanoner.

LUFTHAVNS-REDNINGSVÆSENET

af Einar Schrøder

DER oinkommer året rundt mange mennesker ved trafikulykker. Også lufttrafikken kræver sine ofre ved nedstyrtningsulykker. Disse ulykker virker ved den uhygge, som beretningerne herom uvilkårlig fremkalder, forstemmende og foruroligende på befolkningen og dermed på luftens trafikanter. Ser man imidlertid rent statistisk på forholdene, vil det vise sig, at antallet af ulykker ved flyvning er forholdsvis meget ringe sammenlignet med ulykker ved visse andre trafikformer.

Hele spørgsmålet om sikkerheden i luften er navnlig under og efter den sidste verdenskrig taget op til undersøgelse og deler sig i en række forskellige opgaver, der løses hver for sig. Eksempelvis kan nævnes: Luftfartøjernes flyvedygtighed og sikring imod nedstyrtning, sikring af maskinerne imod ilds opståen under flyvning og indretning af brandslukningsforanstaltninger ved eventuel opstået ild under flyvningen, sikkerhedsforanstaltninger ved maskinernes start og landing, navnlig under ugunstige vejrforhold o. s. v., altsammen omfattende og vanskelige opgaver, der har til formål at hindre ulykker i at indtræffe.

Takket være ihærdige anstrengelser på disse områder har den relative sikkerhed været stadig stigende, således at forstå, at antallet af km, der flyves, for hver ulykke, der indtræffer, har været stadigt stigende. På den anden side syntes man nu at have nået en sikkerhedsgrad, som det ikke vil være let at forbedre væsentligt, og som der derfor må regnes med også ud i fremtiden.

De tal, man for brand- og redningstjenestens vedkommende må regne med, er imidlertid ikke den relative sikkerhed, men det samlede antal nedstyrtningsulykker, og dette må forventes at blive noget stigende i forhold til forøgelsen af trafikens intensitet.

Af andre statistiske undersøgelser har det vist sig, at en meget stor del af samtlige ulykker sker på eller i umiddelbar nærhed af lufthavnene, hvilket åbenbart er en følge af, at faren for uheld er større under start og landing end under den egentlige transport i luften. Det følger heraf, at det er særligt lønnende at udbygge en effektiv brand- og katastrofetjeneste på selve luft-

havnene, således at man her kan gribe hurtigt og effektivt ind overfor en meget stor del af samtlige indtrufne nedstyrtningsulykker. For de tilfælde, hvor ulykker indtræffer længere borte fra lufthavnene, træder S. A. R. organisationen i funktion, men her omtales særligt brand- og redningstjenesten på selve lufthavnene.

Lufthavnenes brand- og redningstjenestes opgaver omfatter dels sluknings- og redningshjælp ved nedstyrtningsulykker, dels slukningshjælp ved brand i lufthavnens bygninger og anlæg. Hjælp ved nedstyrtningsulykker kan ydes ved ulykker, der indtræffer på selve havnearealet, eller ved ulykker udenfor dette areal indenfor en rimelig afstand.

Ved ulykker udenfor havnearealet skelnes der atter imellem ulykker, der indtræffer på land, og nedstyrtningsulykker på vandet, idet det nødvendige materiel og den anvendte taktik naturligvis vil være forskellig i de to tilfælde.

Foruden de egentlige nedstyrtninger regnes der med „forventede ulykker“, i de tilfælde hvor en maskine i luften giver meddelelse om konstaterede fejl ved eller brande i maskinen, der kan give anledning til uheld eller ulykker ved landingen.

Slukning af brand i lufthavnens bygninger og anlæg kan kræve meget hurtig og effektiv indsats med særlige slukningsmidler på grund af den særlige brandfare, der vil være til stede i de store hangarer, reparationsværksteder, benzinanlæg m. v., der findes på havnearealet, men den slukningstjeneste, der etableres alene af hensyn til nedstyrtningsulykker, vil i sig selv være egnet til i forbindelse med særlige stationære slukningsanlæg (sprinkleranlæg m. v.) at bekæmpe brande i sådanne anlæg.

Da sluknings- og redningshjælp i tilfælde af uforudsete nedstyrtningsulykker vil give de vanskeligste situationer, er katastrofetjenesten i første række indrettet på og dimensioneret efter sådanne tilfælde.

Risikoen ved indtrufne nedstyrtningsulykker kan være meget betydelig, idet der indenfor ret snævre rum kan befinde sig et større antal personer samtidig med, at maskinen medfører betydelige mængder brændstof — sædvanligvis benzin —, ligesom et net af elektriske installationer øger faren for antændelse af brændstoffer i tilfælde af nedstyrtning.

Ved nedstyrtningen vil passagerer og mandskab i første række være udsat for tilskadekomst ved selve faldet og yderligere vil denne risiko i mange tilfælde øges betydeligt ved samtidig opstået brand.

Ud fra de forudsætninger, der er stillet op for tilrettelæggelsen af en brand- og redningstjeneste, har man derfor regnet med et betydeligt antal personer, herunder tilskadekomne, der muligvis kan have vanskeligt ved at frigøre sig fra maskinen, og som kan være i overhængende fare på grund af en samtidig hurtigt opstående brand i maskinen.

Den tid, der vil være til rådighed for redningstjenestens indsats, må regnes

at være meget kort, således at tjenesten må tilrettelægges med henblik på, at alarmering, udrykning og indsats kan gennemføres på nogle få minutter.

Alarmeringen forudses gennemført så at sige momentant, og man kan i så henseende nå vidt ved at lokalisere alarmeringen hos flyveledertjenesten, der altid er i nøjeste kontakt med, hvad der foregår på havnearealet og i luften, og som i tilfælde af ulykker umiddelbart kan udløse optiske og akustiske signaler til alarmering af brand- og redningstjenestens personale. Så snart alarmeringen er foretaget, kan nærmere oplysning om katastrofestedet meddeles direkte fra flyveledelsen til brandstationen ved hjælp af højttaler. Da det har betydning for den først udrykkende styrke at få så mange oplysninger som muligt om den forulykkede maskine med hensyn til type, passagerantal, benzinmængde m. v., men tiden ikke tillader udrykningen at afvente sådanne oplysninger, er udrykningskøretøjerne forsynet med radiotelefon i forbindelse med flyveledertjenesten, således at supplerende oplysninger kan meddeles under kørslen til ulykkesstedet.

For at nedbringe udrykningstiden må det mandskab, der skal bemane de først udrykkende køretøjer, til stadighed opholde sig i disses umiddelbare nærhed og være iklædt til udrykning. Tiden, indtil udkørsel finder sted, kan herved reduceres til 10 à 15 sekunder. Brandstationen må være beliggende således, at køreafstandene indenfor havnen bliver de mindst mulige, og det kræves, at køretøjerne kan bevæge sig med en hastighed af mindst 70 km i timen, i hvert fald på betonbanerne. Maksimalhastigheden skal kunne nås i løbet af 35 sekunder.

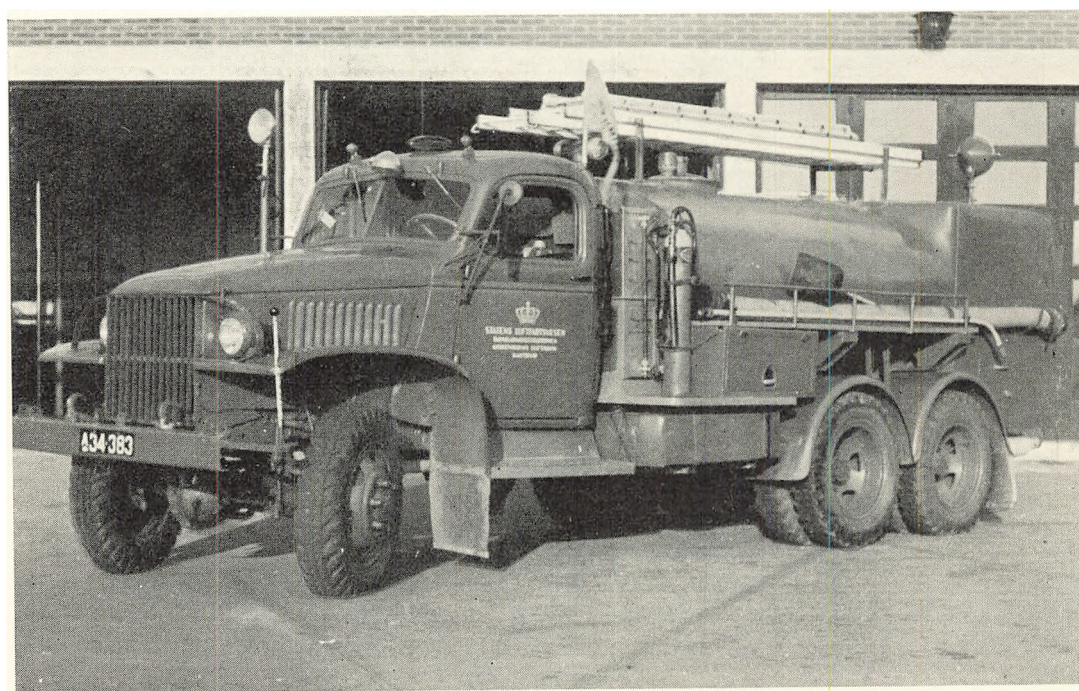
Ved bedømmelsen af den indsats, der skal ydes på ulykkesstedet, har man først gjort sig klart, hvilke opgaver der kan foreligge. Det er herved fastslået, at opgaverne først og fremmest er redningsopgaver i den hensigt at bjerge nødstedte personer ud af nedstyrtede eventuelt brændende luftfartøjer. Brandslukning er i denne forbindelse en sekundær opgave således at forstå, at den i første række kun skal tjene til at muliggøre redningsmandskabets adgang til maskinen. Herudover vil brandslukningen naturligvis også kunne tjene til redning af en del af de værdier, som det nedstyrtede luftfartøj repræsenterer.

Med hensyn til det rene redningsarbejde fra et nedstyrtet luftfartøj byder dette — også i tilfælde, hvor der ikke er opstået ild — på betydelige vanskeligheder. Arbejdet må udføres hurtigt, af hensyn til passagerernes tilstand og den latente fare, der er til stede for, at ild opstår under redningsarbejdet. Arbejdet må samtidig udføres med stor forsigtighed for ikke at volde unødige lidelser for de nødstedte personer, og arbejdet kan besværliggøres ved maskinens beskadigelse og på grund af, at de sædvanlige adgangsveje samt nødudgange kan være vanskeligt tilgængelige eller blokeret. Redningsmandskabet har derfor til rådighed et righoldigt udvalg af redningsværktøj, blandt hvilket særligt kan fremhæves specielt fremstillede rundsave, drevet ved elektricitet eller trykluft. Disse apparater er så effektive, at man selv ved de største maskiner



Brand- og redningsstationen i Københavns lufthavn.

Fra venstre ses *udrykningsvogn* for lederen, *automobilspøjte* med skum- og vandpumpe, *skumtender* med vandtank, vandpumpe og 2 skumgeneratorer, 2 *vandtendere* med vandtank og vandpumpe — kan også producere skum — og endelig „*Søbilen*“, en amfibiebåd med vandpumpe og 2 vand- og skumkanoner. Alle køretøjer er udrustet med radio.



Ældre model af skumslukningskøretøj — crash-tender — med vandtank til 3800 liter vand. Der produceres 10.000 liter skum pr. minut eller ialt 30.000 liter i løbet af 3 minutter.



Den moderne crash-tender kan med sine 3900 liter vand producere 22.500 liter skum i minuttet eller 56.250 liter skum på 2½ minut.



Redningsarbejde i lufthavne kræver special-værktøj af forskellig art. For omgående at kunne befri indelukkede passagerer anvendes en elektrisk rundsav, der i løbet af få sekunder kan frembringe den fornødne åbning ind til kabinen.



Amerikansk tank-sprøjte specielt konstrueret til brug i lufthavne. Fra 2 vandkanoner ud-sprøjtes vand ved højt tryk, hvorved man navnlig opnår at skylle udstrømmende, brændende benzin bort fra maskinen.

på få sekunder kan skaffe åbninger i kabinen tilstrækkelig store til, at passagerer kan reddes ud ad denne vej.

De brandslukningsopgaver, der kan forekomme i forbindelse med nedstyrtningssulykker, frembyder særlige vanskeligheder på grund af den voldsomme udvikling, de kan nå på kort tid, og de betydelige mængder brændstof, der i givet fald kan nære branden.

De ved sædvanlige bygningsbrande anvendte slukningsmidler (hovedsagelig vandstråler) og fremgangsmåder vil her ikke strække til, og man har derfor nærmere undersøgt, hvilke slukningsmidler og hvilken taktik, der med held kan anvendes i de her omhandlede tilfælde.

De slukningsmidler, der kan være tale om, bliver herefter: *vand, skum, kul-syre, visse organiske slukningsvæsker og slukningspulver.*

Vand er som almindelig bekendt ikke egnet til slukning af ild i benzin, når det udsprøjtes i samlede stråler. Ikke destomindre kan der med vandstråler opnås en tilsigtet virkning, når det drejer sig om benzin, der flyder frit ud, f. eks. på en betonoverflade (startbaner). Man kan således med et par kraftige vandstråler bortskylle den brændende benzin, således at den fjernes fra den nedstyrede maskine og herved ikke mere frembyder fare for denne. Forstøvet vand (vandtåge) kan anvendes, men virker ikke sikkert, når det drejer sig om større brændende overflader af benzin.

Man har forsøgsvis anvendt vandtåge til beskyttelse imod strålevarme for det fremtrængende redningsmandskab, men ikke fundet denne fremgangsmåde særlig effektiv og ej heller særlig påkrævet.

Skum er et slukningsmiddel, der er anerkendt som virksomt overfor brændende benzin.

Skum til slukningsbrug fremstilles efter flere forskellige metoder, og kvaliteten af det fremstillede skum varierer med fremstillingsmetoden. Man er her i landet nået til det resultat, at skum, der skal anvendes imod brændende benzin, der i større mængder flyder ud over betonarealer, må være særdeles klæbrigt og stift samt meget modstandsdygtigt overfor ildpåvirkning. Kun ved anvendelse af denne skumkvalitet kan der opnås et tæt, sammenhængende skumdække, der klæber fast ved betonoverfladen og ikke skylles bort af yderligere udstrømmende benzin. Skummet skal endvidere kunne fremstilles på kort tid i meget store mængder, for at en effektiv slukning kan gennemføres på den korte tid, der vil være til rådighed for en sikker redningsaktion. Der kendes i øjeblikket et par metoder, hvormed de ønskede resultater kan opnås, nemlig den såkaldte pumpe-skummetode og injektormetoden. Apparaternes ydeevne er efterhånden øget fra et par tusind liter pr. minut til i øjeblikket 20—25.000 liter pr. minut, og der synes herved at være opnået en foreløbig tilfredsstillende effektivitet. Ved de nævnte metoder kan man fremstille ca. 14 m³ skum af 1 m³ vand tilsat skumvæske og herved få et meget stift, klæbrigt og finblæret skum, samtidig med at en given vandmængde omdannes til den størst mulige skum-

mængde. Dette sidste forhold har særlig betydning på lufthavne, hvor den til skumfremstillingen nødvendige vandmængde må fremføres af udrykningskøretøjerne, idet der ikke kan findes vandledninger overalt på havnearealet. På Københavns lufthavn medføres for tiden ca. 10.000 liter vand på tankvogne ved udrykninger, og der kan hermed fremstilles i alt 140.000 liter skum.

Kulsyre er et slukningsmiddel, der er kendt som virksomt til slukning af ild i brandfarlige væsker, navnlig i lukkede rum, idet kulsyren kvæler ilden.

I fri luft vil kulsyren, der er en luftart, hurtigt vejres bort, hvorved slukningseffekten nedsættes. Kulsyren kan dog ved hjælp af særlige fremgangsmåder omdannes til fast kulsyre (kulsyresne), der er mere bestandigt. Fremstillingen er meget enkel, idet man på trykbeholdere kan opbevare kulsyre i flydende form under højt tryk, og ved at lade kulsyren slippe ud gennem en særlig konstrueret udblæsningsanordning omdannes den under udblæsningen til en sky af kulsyresne, der kan udsprede over brændende væske, hvorved ilden kvæles. Sådanne apparater i større dimensioner kan monteres på udrykningskøretøjer, der benyttes af hjælpetjenesten på lufthavne. Metoden byder dog — efter dansk opfattelse — ikke på fuld sikkerhed, idet kulsyren selv i form af sne relativt hurtigt vil fordampe, og hvis ilden derfor ikke i første omgang slukkes fuldstændig med den til rådighed stående kulsyremængde, er der fare for, at ilden atter kan blusse op og brede sig. I modsætning hertil vil et areal med brændende benzin, der blot delvis er dækket med skum, i ret lang tid være sikret imod, at ilden atter breder sig.

Forskellige organiske væsker, såsom tetraklorkulstof, metylenbromid, klorbrommetan m. fl. har den egenskab, at de meget let fordamper, og deres dampe er tunge og virker kvælende på ild. Sådanne væsker anvendes i ret udstrakt grad i mindre ildslukningsapparater, f. eks. til slukning af ild i biler og luftfartøjer. Væskernes anvendelse i større stil — bl. a. ved nedstyrtningsulykker — har også været bragt i forslag, og et specialkøretøj med klorbrommetanslukningsanlæg er i 1957 sat til udrykning i Københavns lufthavn.

Slukningspulver har været kendt i mange år som slukningsmiddel ved mindre brande, navnlig i brandfarlige væsker. Pulveret består i hovedsagen af tvekulsur natron med visse tilsætninger, og i de bedre apparater slynges pulveret ud i en sky ved hjælp af trykluft eller kulsyre. I de senere år har man søgt at fremstille større apparater af denne art, monteret på påhængsvogne eller lastbiler, og prøvet disses anvendelighed overfor større mængder udflydende benzin eller andre brændbare væsker. De hidtil udførte forsøg syntes ret lovende, men der foreligger endnu ikke tilstrækkelig overbevisende erfaringer til, at man fuldt ud kan dømme om midlets anvendelighed som selvstændigt slukningsmiddel overfor meget store benzinbrande. Indtil videre anses det som et muligt supplement til andre slukningsmidler på lufthavne, der muligvis med fordel kan erstatte kulsyresne.



Tempex-branddragten, til arbejde i stærk strålevarme eller direkte i flammer, er udvendig beklædt med blank aluminiumsfolie og synsåbningen dækket med et særligt materiale, begge dele tilbagekaster strålevarmen i meget høj grad.

En lufthavns-brandmand i arbejde med „skumsprederor“ ved slukning af brændende benzin. Bemærk udrustningen, der består af letmetalhjelm, plasticskærm for ansigtet, nakkelæder, brandbeskyttende overtræksdragt, beskyttelseshandsker og brandmandsstøvler.





„Søbilen“ går i land efter endt arbejde.



Kulsyre-brandsprojten til brug ved brand i nedstyrkede luftfartøjer medførende flydende kulsyre under tryk. Kulsyren udsprøjtes dels gennem dyser anbragt drejeligt over vognens forparti, dels gennem slanger med tragtformede strålerør. Ved udsprøjningen forvandles den flydende kulsyre til kulsyresne.

Hele spørgsmålet om brand- og redningstjeneste på lufthavnene behandles internationalt af en komite, kaldet I. C. A. O. (International Civil Aviation Organisation), og der er herfra udgivet retningslinier for tjenestens organisation under hensyntagen til den enkelte lufthavns størrelse, d. v. s. størrelsen af de luftfartøjer, der benytter havnen, og flyvningens intensitet. Disse retningslinier er imidlertid kun vejledende og giver rum for særlige synspunkter udfra de lokale forhold og erfaringer. De af I. C. A. O. udgivne normer omtaler for tiden kun skum og kulsyre som slukningsmidler og angiver de kvantiteter, der bør være til rådighed på lufthavnene, idet disse er delt i 6 klasser efter deres størrelse.

På basis af disse retningslinier samt her i landet gennemførte forsøg og overvejelser har man for de danske lufthavnes vedkommende indtil nu valgt vand, skum og klorbrommetan som slukningsmidler, idet man har mulighed for at anvende midlerne enkeltvis eller i kombination, alt efter den foreliggende situation.

I tilfælde af nedstyrtningsulykker på betonflader (startbaner) foretrækkes i øjeblikket en taktik, hvorved kraftige vandstråler benyttes til bortskylning af udflydende brændende benzin fra den forulykkede maskine, medens skum udsprøjtet gennem særlige skumspredere benyttes til at dække det rensede areal med et skumtæppe, der skal hindre benzinen i atter at flyde tilbage og genantændes (back flash). Brand i selve maskinen kan slukkes med vand eller skumstråler, idet vandstrålerne ved en omstilling af strålerøret kan omdannes til vandtåge, der bl. a. kan bruges til hurtig afkøling af kabinen indvendigt, samtidig med redningsarbejdets påbegyndelse. Klorbrommetan benyttes fortrinsvis til hurtig slukning af pludselig opstående ild i en maskines motor, f. eks. ved start. Ved nedstyrtninger på marken benyttes skum alene til dækning af udflydende benzin, idet benzinen ikke vil flyde så frit og derfor hurtigere kan dækkes med skum.

Den seneste nyanskaffelse til Københavns lufthavn bestående af en Crash tender med en kapacitet på 22.000 l skum pr. minut vil give anledning til at søge taktikken ændret derhen, at slukning af nedstyrtede luftfartøjer på land generelt udføres med skum alene.

Ved nedstyrtning på vandet rådes der i Københavns lufthavn over midler både til fremstilling af skum og til kraftig vandstråling fra skum- og vandkanoner monteret på en amfibiebåd.

Ved sådanne ulykker udfør lufthavnen på lavt vand kan der være tale om, at brændende benzin flyder ud på vandet samtidig med, at maskinen er i brand. I sådanne tilfælde forudses anvendt en taktik, hvorved den brændende benzin sprøjtes bort fra maskinen med vand, medens selve maskinen slukkes med skum.

Til gennemførelse af redningsarbejde på dybere vand rådes der på Københavns lufthavn over 2 motorredningsbåde, der kan skyde en fart på henholds-

vis 10 og 20 knob. Bådene er udstyret med et betydeligt antal redningsveste og redningskranse, gummibåd, håndslukningsmateriel, belysningsmateriel, forskelligt værktøj til brug i katastrofetilfælde, og endelig radiotelefonianlæg. En aluminiumsbåd med plads til 10—12 personer er specielt beregnet til transport på is.

Til betjening af materiellet og udførelse af redningsarbejdet må der selvsagt rådes over et kvalificeret og veluddannet personale, hvoraf en vis del må være til stede til øjeblikkelig udrykning. Beregninger og forsøg har godtgjort, hvor stort personel der kræves til den første momentane udrykning, og hvilket der yderligere behøves til lidt senere assistance (fremføring af supplerende vand-tankvogne m. v.). På Københavns Lufthavn er der ialt ansat 18 mand ved brand- og redningstjenesten, hvoraf mindst 6 til stadighed er på vagt. Yderligere personale kan tilkaldes ved alarmering fra havnetjenestevagten, hvor fuldt uddannet personale er til rådighed.

Personalets udrustning har været genstand for særlige undersøgelser og overvejelser.

Mandskabet skal på den ene side være sikkert beskyttet imod den voldsomme strålevarme, der udstråles fra store, åbne bål, og på den anden side have fuld bevægelsesfrihed og frit udsyn. Man er her i landet blevet stående ved en dragt, bestående af en brandmandshjælm af letmetal, fortil forsynet med en plastiskskærm, der dækker hele ansigtet, og bagtil forlænget med et nakkelæder. Halsen beskyttes med et tørklæde.

På kroppen bæres en lys dragt af ravndug imprægneret imod antændelse, medens hænder og fødder beskyttes med henholdsvis langskaftede handsker og støvler af svært læder. Som personlig udrustning rådes desuden over brandmandsbælte med en specielt formet økse til hugning af huller i maskinernes metalplader, samt en særligt formet kniv til overskæring af de bælte, hvormed passagerer i maskinerne kan være fastspændt.

Til særlige opgaver, hvor det er nødvendigt at arbejde i stærk strålevarme eller direkte i flammer har man i Københavns lufthavn forsøgsvis anskaffet 2 Tempex-dragter. Disse dragter er udvendig påklæbet blank aluminiumsfolie, som i meget høj grad tilbagekaster strålevarme. Synsåbningen i dragtens hætte er dækket med et særligt, gennemsigtigt materiale, som ligeledes stort set hindrer strålevarme i at gå igennem. Der foreligger dog endnu ikke tilstrækkelige erfaringer til, at man sikkert kan bedømme, i hvilken udstrækning det er forsvarligt at anvende Tempex-dragten, og om dragten er tilstrækkelig holdbar.

Brand- og redningstjenesten i Københavns lufthavn råder yderligere over en del specialudstyr, hvoraf kan nævnes røgdykkerapparater (fortrinsvis til rekognosceringsbrug), båre og tæpper og — til ulykker i vandet — 2 sæt frømandsudstyr og et større antal redningsveste og redningskranse.



Det afgørende for effektiviteten af Lufthavnens redningsvæsen er hurtigheden. 3 minutter er den gennemsnitstid, der må gå fra en alarm lyder og til mandskab og materiel er på ulykkesstedet, heraf går de 15 sekunder til at komme fra opholdsstuen på 1. sal og at springe i støvler og overtrækstøj. I det 16. sekund kører den hurtigt accelererende crash-tender ud over landingsbanerne.



Fladvandet udfor Københavns lufthavn fryser hurtigt til, hvorfor man har en særlig isbåd til rådighed. Båden er monteret på automobilhjul og køres således hurtigt til kysten, hvorfra den skydes over den faste is og let søsættes, når isen bliver usikker for endelig at kunne anvendes som motorbåd på frit vand.



Det er allerede nævnt, at alarmering bør foretages af flyveledertjenesten, og dette princip er da også gennemført i Københavns lufthavn. Når flyveledertjenesten har konstateret eller formoder, at der er sket en ulykke, alarmeres brand- og redningstjenesten fra kontroltårnet ved sirenehyl eller direkte telefonalarm til brandstationen. Det er pålagt lufthavnens ordenstjeneste herefter at tilkalde assistance efter en forud lagt plan. Nabobrandvæsener, redningskorps m. v. møder med såvel slukningskøretøjer som ambulancer, og i tilfælde af nedstyrtning i vandet møder der yderligere vanddykkere og fremænd. De nærmeste hospitaler underrettes om ulykken, og man oplyser så vidt muligt antallet af tilskadede. Ved „forventede“ ulykker alarmeres kun lufthavnens brand- og redningstjeneste.

Det er naturligvis økonomisk uoverkommeligt i mindre lufthavne at etablere en brand- og redningstjeneste af samme effektivitet som brand- og redningstjenesten i Københavns lufthavn, specielt er det vanskeligt at fremskaffe det nødvendige personale. Som eksempel på forholdene i en mindre lufthavn skal brand- og redningstjenesten i Rønne lufthavn ganske kort omtales.

Havnen råder over et skumpåhængskøretøj, der fremføres af et lille, terrængående automobil. Skummet fremstilles efter trykluftmetoden, der i princippet er identisk med den tidligere omtalte pumpe-skummetode, blot er pumpen erstattet med trykluftbeholdere. På automobilen medføres yderligere en mindre kulsyrebeholdning. Til brug ved nedstyrtninger i vandet er indkøbt en aluminium-redningsbåd med påhængsmotor og udstyret med nødvendigt redningsmateriel.

Til betjening af materiel m. v. er der for øjeblikket 3 havnefunktionærer til rådighed, så længe der foregår offentlig trafik ekspedition. 2 af disse funktionærer afgår i tilfælde af ulykker med slukningsmateriellet, medens 1 mand bliver tilbage og foretager den videre alarmering.

Den vagthavende i lufthavnen alarmerer havnens personale med sirene. Nabobrandvæsener og redningskorps kaldes til assistance, og i tilfælde af nedstyrtning i vandet tilkaldes yderligere assistance fra Bornholms marinedistrikt og de lokale redningsvæsener.

Brand- og redningstjenesten i danske lufthavne er en ny institution og har gennemgået en stærk udvikling de seneste år. Den stigende flyveintensitet og de stadig større maskiner vil utvivlsomt medføre en yderligere udbygning af tjenesten i den kommende tid. Især kan man vente forbedringer af materiellet og indførelse af bedre, eventuelt nye slukningsmidler. Der arbejdes således ihærdigt verden over med fremstilling af principielt nye skumvæsketyper, nye slukningspulvere og nye organiske slukningsvæsker, og meget tyder på, at man snart vil råde over endnu bedre slukningsmidler til de stadigt mere krævende opgaver.

KATASTROFE

I KØBENHAVNS LUFTHAVN

VI HAR IKKE glemt Grace Moore, hverken hendes kunst eller hendes tragiske endeligt. Hele verden husker hende. Den 26. januar 1947 sang hun i K.B.-hallen med samme strålende succes som i Forum i 1936, efter hvilken begivenhed hun fik fortjenstmedaljen i guld. Endnu opfyldt af successen i K.B.-hallen omkom hun den følgende dag ved flyveulykken i Kastrup, der også kostede den svenske prins Gustav Adolf, de tre Haga-prinsessers fader, livet. Mellem de ialt 22 ofre for ulykken befandt sig den i Danmark så populære skuespillerinde Gerda Neumann. Katastrofen rystede den ganske verden.

Det foregående år havde været en af de mørkeste perioder i flyvningens historie. I løbet af fem måneder havde der fundet ikke mindre en 55 flyveulykker sted med ialt 713 dødsopfre. Mange mennesker undgik så vidt muligt at flyve. Den maskine, der lettede i Kastrup, førtes af den verdenskendte hollandske pilot Geissendorffer, der var kendt som en omsorgsfuld og forsigtig mand. Foran sig i cochpit'et havde han billedet af sin kone og sine to børn. Med Geissendorffer som fører skulle man være i de bedste hænder. Alligevel var således Gerda Neumann meget nervøs. På vejen til flyvepladsen udtalte hun nedtrykt: „Jeg ender såmænd nok ved en flyveulykke.“ Var det et udtryk for almindelig pessimisme, eller havde hun en forudanelse?

Prins Gustav Adolf havde været i Holland, hvor han havde dyrket jagt sammen med prins Bernhardt. I Amsterdam var han kommet forsent til den svenske maskine og havde i stedet taget den hollandske, en Dakota. Han skulle samme aften overvære et kirkespil i Stockholm. Maskinen mellemlandede i Kastrup. Grace Moore skulle også til Stockholm på sin afskedstourné verden over. Hendes impresario, direktør Dennon, og dennes hustru, Gerda Neumann, ledsagede hende. Gerda Neumann tog vare på en 3-årig dreng, Sorbon, som hørte til hendes broder Ulriks familie, og hvis forældre ventede barnet i Stockholm.

Der var intet usædvanligt at mærke ved starten i Kastrup. Grace Moore og andre af passagererne smilte og vinkede i vinduerne til venner og bekendte. Den tunge maskine steg, først jævnt, derefter brat, men syntes så pludselig at stå stille i 80 m's højde. Den drejede til venstre, vendte forenden nedefter, gik i spin og tørnede mod jorden. I næste øjeblik slog røg og flammer op om maskinen. 1800 liter benzin åbnede ligesom et ildsprudende krater, i hvilket de ombordværende forsvandt. Rædselsslagne så tilskuerne på bålet, som ingen turde nærme

sig, sådan en voldsom hede udbredte det. En dame, hvis søn var mellem de forulykkede, besvime. Og han, som havde været så lykkelig over snart at skulle giftes i Amerika! En sirene tudede uhyggeligt over pladsen. Katastrofe-alarm kaldte på hjælp fra alle sider.

Tre minutter efter alarmeringen indfandt de første ambulancer sig. Flyvepladsens eget slukningsmateriel magtede ikke kæmpebålet, men snart kom Københavns brandvæsen til hjælp. I udrykningen var inkluderet en katastrofevogn. Slukningstjenesten var i fineste orden, både hvad materiel, præcision og hurtighed angik. Bare ikke katastrofen havde været så eksplosionsagtig i sin udvikling. Man kunne nok slukke, men havde ingen muligheder for at redde.

Da man endelig nåede frem til ligene, var disse ukendelige. Kun prins Gustav Adolfs lig lod sig med sikkerhed identificere i første omgang. De jordiske rester af „Glædens Sangerske“, Grace Moore, var næsten udslettet. Men besynderligt nok eksisterede hendes nodetaske stadig. Den var ikke gået til i flammehavet — så lidt som hendes kunstnerry. Tasken lå ved siden af hende med et næsten uskadt indhold, bl. a. Mimis arie fra „Bohême“, et af de mange da capo-numre fra K.B.-hallen, der havde sat trumf på successen. Da folk var helt ellevilde, havde hun vendt sig til sin akkompagnatør, franskmanden Jean Loup Peltier og sagt: „Lad os tage Mimis arie. Her kommer jeg aldrig igen.“ Nej, heller ikke Peltier, hvis stjerne netop befandt sig i opgang, kom igen. Han var mellem de forulykkedes skare.

En ting, der rørte de ellers så hærdede redningsmænd til tårer var fundet af en tøjabe, som næsten var blevet lige så lidt angrebet af flammerne som Grace Moores nodemappe. Denne abe havde den lille Sorbon leget med ved starten og været så glad ved. Nu var bogstavelig kun aben tilbage efter „legen på vulkanens rand“.

Ligresterne samledes sammen og kørtes bort. Umiddelbart efter krydsede danske, engelske og svenske rutemaskiner hen over den afsvedne plet i flyvepladsens græs, hvor det frygtelige drama var udspillet. Hverdagen krævede sin ret. Den kolde triste vinterdag lukkede sig om sig selv.

Så kom opgøret med ulykken. Sverige var blevet hårdt ramt ved den populære prins' død under de frygtelige omstændigheder. Hans lig blev af faderen, nuværende kong Gustav Adolf, ført hjem på et krigsskib. De svenske aviser kom med voldsomme angreb på det hollandske flyveselskab. Man talte om samvittighedsløs udnyttelse af de gyldne flyveår efter krigen og gamle Dakota-vrag. Maskinerne havde ikke duet og var blevet overlastet. Der blev nedlagt startforbud mod overvægtige Dakota'er. Den herværende hollandske direktør Oldenburgh erklærede, at Kastrup-ulykken i hvert fald ikke skyldtes overbelastning, for han havde personlig kontrolleret vægten og fordelingen. Under den fremadskridende undersøgelse kom man til det resultat, at Geissendorffer, piloten, formentlig havde begået den utrolige fejl at starte med låset højderor. Fundet af rorlåsen 80 m fra den brændte maskine syntes at bekræfte teorien.

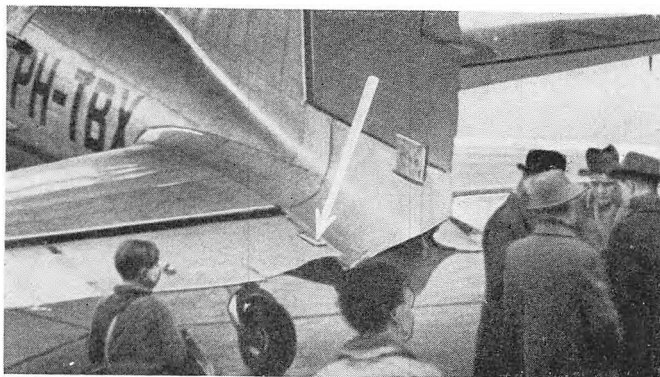


Fra 80 meters højde gik maskinen i spin, og sekunder efter, at den var tornet mod jorden, var alt et flammehav næret af 1800 liter benzin. Lufthavnens redningsvæsen og brandvæsenet kunne nok slukke, men der var intet at redde.

Alligevel vedblev der at være en vis mystik om årsagen. Ved kortvarige mellem-landinger bruger man ikke at låse højderoret. Maskinen var inden starten blevet mønstret udvendig, og den, der foretog eftersynet, hævdede med stor styrke, at han hverken havde set låsen eller i det hele taget haft noget at gøre med den. Hvem kunne have låset højderoret? Et vidne mente at have set en hollandsk mekaniker fem til otte minutter før starten sætte låsen, men det blev bestemt benægtet af andre vidner. En ting var imidlertid givet, at Geissendorffer ikke umiddelbart før starten havde prøvet højderoret, som han skulle efter forskrifterne. Måske havde han nøjedes med en flygtig berøring, og da der altid er lidt slør tilstede, kan han have fået indtrykket af, at alt var i orden og have nøjedes med dette skøn. Det er galt, hvis en mand udelukkende arbejder på rutinen — næsten lige så galt, som hvis han ikke er tilstrækkeligt øvet — for så

udviser han ofte en utilgivelig nonchalance. Og Geissendorffer havde fløjet i 30 år.

Flyverchef Emil Dam foretog en prøveflyvning med en Dakota som den forulykkede. Den var lastet på samme måde som Geissendorffers maskine, og højderoret stod i samme position, som hvis de havde været låset. Prøvemaskinen reagerede som ulykkesmaskinen. Heldigvis var der den forskel, at Dam formåede at rette sin maskine op, da den var ved at komme på afveje. Prøven måtte siges at sandsynliggøre formodningen om, at Geissendorffers maskine havde været låset. Men hvem, der kan have låset den, er stadig et spørgsmål og vil vel nok for stedse blive det. Der var dem, der satte det i forbindelse med, at der var en kongelig passager ombord, men en sådan tankes rigtighed modsiges effektivt af den omstændighed, at prinsen, som anført, kun ved et rent tilfælde var kommet med en hollandsk maskine.



Var det højderorets aflåsning, der var skyld i ulykken? De indgående og omhyggelige undersøgelser sandsynliggjorde det, men med fuld sikkerhed vil det næppe nogensinde kunne fastslås.



Fabriken „Torotor“s brand den 11. marts 1947. Efter en sabotage-sprængning i 1945 var gavlen midlertidig erstattet af en brædevæg, hvorfor ilden hurtigt bredte sig til hele bygningen.



Fra brand i en møbelfabrik på Saantesvej i 1951. Fra træbearbejdningsmaskinerne sugedes spåner og savsmuld til et særligt rum i gavlen. Her faldt gnister fra en skorstens ild ind i udsugningsanlægget, der antændte en blanding af savsmuld og luft hvilket forårsagede en kraftig eksplosion.

GENTOFTE BRANDVÆSEN

af J. Brade Jobansen

INDTIL 1902 blev brand i Gentofte kommune tilkendegivet ved ringning med kirkeklokker og udhængning af en stang med flag eller lygte fra kirketårnet pegende i retning mod brandstedet, hvorefter der: „fra et hvert beboelsessted indenfor en afstand af 2 km fra brandstedet skal gives møde med så meget mandskab, som står i passende forhold til det arbejdsdygtige beboerantal.“

Sådan hedder det i brandpolitiloven for landet, og da denne lov stadig er gældende for Gentofte, selvom kommunen er fuldt udbygget og har ca. 90.000 indbyggere, ville en håndhævelse af denne regel i dag sikkert give alvorlige trafikvanskeligheder ved brandstedet.

Omkring århundredeskiftet foregik der en kraftig byggevirksomhed omkring Strandvejen i Hellerup, der medførte, at et vandværk blev bygget. Ledninger med brandhaner under tryk gav nu betydelig bedre muligheder for en effektiv brandbekæmpelse, end man tidligere havde haft.

Brandvæsenet fik „station“ i Hellerup, der var den eneste tæt bebyggede del af kommunen, hvor også industrier som Tuborg, Strandvejs-Gasværket og Hellerup Glasværk var opstået.

Landsbyerne: Gentofte, Jægersborg, Vangede, Ordrup og Skovshoved beholdt dog stadig deres 4 mands betjente håndkraftsprøjte i de dertil opførte små sprøjtehus.

Vejassistent C. Bendz blev i 1902 udnævnt til brandinspektør og begyndte straks en højst tiltrængt modernisering af brandvæsenet.

Den første betydningsfulde forbedring fandt sted i 1903, da der blev installeret elektriske alarmklokker hos brandmandskabet.

Den anden skete i 1905, da der blev anskaffet et „Anglo Dane“-automobil, der kunne transportere 6 mand, 1 slangevogn, 2 krybestiger plus forskellige redskaber.

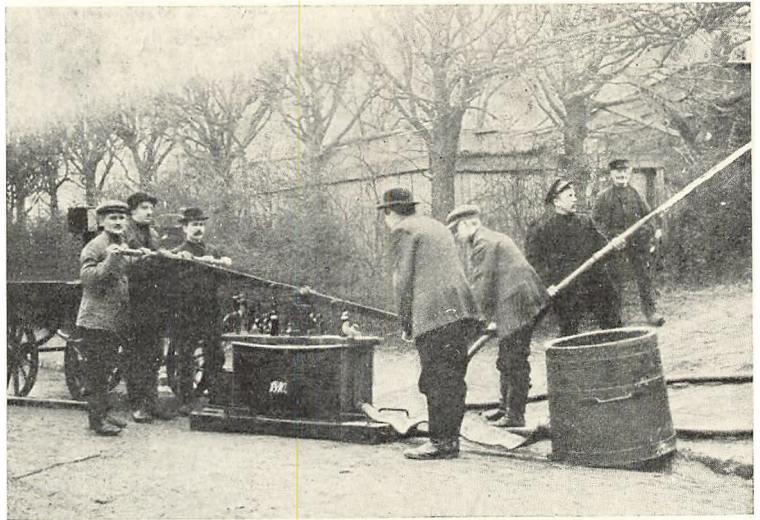
Den tredje skete, da man i 1907 anskaffede endnu en automobil. Man havde været godt tilfreds med automobilen fra 1905, og nu fik brandinspektør Bendz



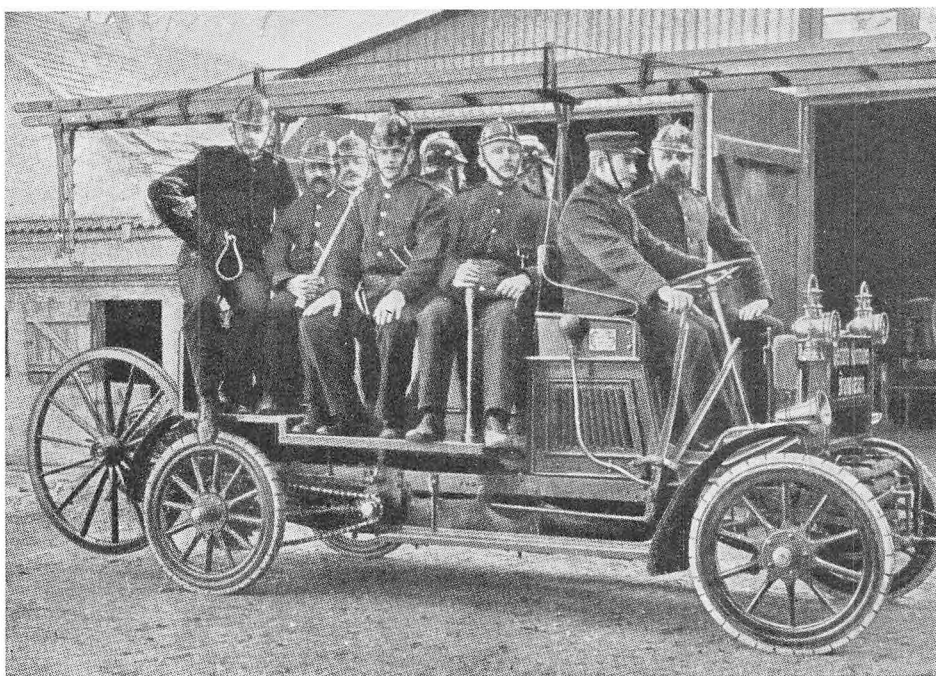
Tidligere vejinspektør C. Bendz, der blev kommunens første brandinspektør og bl. a. indførte den første motorsprøjte.

Øverst til højre:

Den hånddrevne sprøjte — en såkaldt kabinetssprøjte — fra 1840 betjentes af omboende borgere, idet disse, indenfor en fjerdingvej fra brandstedet, havde pligt til at møde.



Den første „brandstation“ var et bolgeblikskur på Hellerupvej. Herfra skete udrykningerne fra 1904 til 1909.



Den første automobilsprøjte i Norden blev taget i brug i 1907. Med sin 2-cylindrede, 12 hk motor kørte den med 8 mands besætning maksimalt 25 km i timen. Der nåedes dog til at begynde med megen ængstelse ved at lade vognen, der havde en tank med 20 liter benzin, nærme sig brandstedet.



En udrykning fra 1925 fra den i 1909 opførte brandstation på Hellerupvej.

sognerådets samtykke til at ladet det nye automobil forsyne med en af automobilfirmaet fremstillet centrifugalpumpe, der kunne sættes i forbindelse med motoren, når køretøjet holdt stille. Dette var her i landet noget helt nyt og uprøvet. Flere stillede sig skeptisk over for sagen som helhed, mens andre nærrede alvorlig betænkelighed ved på brandsteder at benytte benzindrevne køretøjer.

Sognerådet havde i leveringsbetingelserne stillet krav om, at automobilen skulle kunne transportere 6 voksne mænd, 1 påhæftet slangevogn og enkelte brandrekvisitter, samt være i stand til at køre i et snelag på mindst 6 tommer og med fuld belastning kunne overvinde vejstigninger på mindst 1:20. Endvidere skulle hastigheden under almindelige forhold være mindst 3 mil i timen, og motoren være således indrettet, at den øjeblikkelig kunne bringes i gang, så at udrykning kunne foregå øjeblikkelig.

Betingelserne blev rigeligt opfyldte, og denne første automobilsprøjte i Norden, der blev taget i brug 1907, var noget af en seværdighed. Den var forsynet med en 2-cylindret 12 hk motor, der var stærk nok til at drive køretøjet med en besætning på 8 mand. Den maksimale hastighed var $3\frac{1}{2}$ mil i timen. I stedet for gear benyttedes friktionsskiver, der muliggjorde regulering af udvekslingsforholdene. Der var kæde-træk til baghjulene og forbremse. Faren for punktering var udelukket, eftersom hjulene var forsynet med fast gummi. Pumpen var en såkaldt „lamepumpe“ udført i bronze med en ydeevne på 2 tønder vand i minuttet.

De gamle sprøjter i sprøjtehusene mistede herefter fuldstændig deres betydning, idet det motoriserede Hellerup Brandvæsen kunne yde langt hurtigere

og effektivere brandslukning i alle dele af kommunen end de stedlige sprøjtehold med deres håndkraftsprøjter.

Dagen før den nye sprøjte blev afleveret og med stor succes demonstreret for sognerådet og pressen, var sprøjtes „opfinder“ brandinspektør Bendz desværre død, og hans efterfølger i stillingen, arkitekt E. Norup, overtog brandvæsenets videre udbygning.

Brandmateriellet havde hidtil hovedsagelig været opbevaret i et bølgeblik-skur på Hellerupvej, så spørgsmålet om bedre stationsforhold var meget aktuelt.

Da bebyggelsen i Hellerup stadig voksede, var det naturligt at placere en brandstation her, selvom den derved fik en geografisk ucentral beliggenhed.

En ny brand- og politistation blev derfor opført på Hellerupvej lige ved Strandvejen, og denne station blev indviet i 1909, og omtrent samtidig blev 2 „heltids“ brandchauffører ansat til pasning og vedligeholdelse af materiellet.

Foruden brandinspektør, vicebrandinspektør og disse 2 brandchauffører bestod korpset i 1910 af 7 sprøjteførere og 38 mand, hvoraf dog kun en del hørte til det motoriserede Hellerup-korps, medens det øvrige mandskab dannede „sprøjtehold“ i deres „by“.

I årene herefter lagde flere store brande beslag på alt kommunens brandmateriel og -mandskab, og een gang rakte det ikke til, selvom der yderligere blev stillet stor assistance fra militæret.

Det var den 5. maj 1913, da en trøje var hængt til tørring for nær en kakkellovn i et lille stråttækt hus i den såkaldte „bondeby“ i Gentofte. Da trøjen blev antændt, fængede ilden hurtigt i huset, og gløder spredtes med vinden til de omkringliggende stråttækte huse, der på få minutter også antændtes. Branden opdagedes først, da det var over mands evne at slukke den.

Politivagten var i nærheden, og både brandskab og telefon toges i brug til alarmering, det var kl. 5 om eftermiddagen. Syv minutter efter kom brandinspektøren med motorsprøjten fra Hellerup, og 10 minutter efter alarmeringen gød 6 slanger deres vandstrømme over ildstedet, der i løbet af den korte tid var blevet til et kæmpebål.

Ilden havde så stærkt fat i de små hytter, at brandvæsenets arbejde kun kunne bestå i at begrænse den og derefter at slukke. Redningskorpset var mødt, men kunne kun udrette lidet. Der brændte 16 huse og 4 udbygninger (skure og lign.), og nogle og tyve familier blev husvilde.

En anden brand, der kunne have fået et endnu mere omfattende forløb, forekom 10 år senere, da brandvæsenet en novembermorgen ved 4-tiden alarmeredes fra „Det danske Petroleums Aktieselskab“, hvor en stor 2 etages træbygning med bødkeri var i brand, og allerede havde antændt taget på den 1900 m² store tapperbygning, der stod i forbindelse med 2 beholdere med hver 2½ mill. liter petroleum.

Så snart brandinspektør Norup havde set den farlige situation, blev det fremmødte mandskab sat igang med at slukke og beskytte den allerede antændte tapperibygning, og al den hjælp, der kunne opnås, blev tilkaldt, da menneskeliv og store værdier stod på spil.

Inden hjælpen fra Københavns Brandvæsen nåede frem, havde ilden allerede flere gange fænget i tapperibygningens tag, men var hver gang drevet tilbage.

Strålevarmen var voldsom og røgudviklingen enorm. Det var derfor kun med opbydelse af al energi og standhaftighed, at tapperiets antændelse blev undgået.

Da hjælpen fra Københavns Brandvæsen og Tuborgs private brandvæsen samt fra artilleristerne på Charlottenlundfortet kom i gang, blev der fra 16 strålerør sprøjtet vand på den brændende bødkerbygning, så ilden op ad formiddagen kunne slukkes.

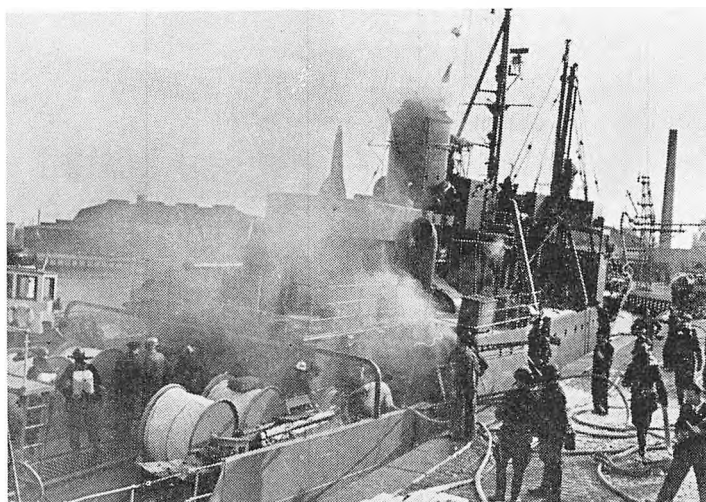
Branden var i flere dage „stof“ for pressen, der drastisk udmaledede, hvad der kunne være sket, hvis tapperi, petroleumslager og det nærliggende gasværk var blevet antændt.

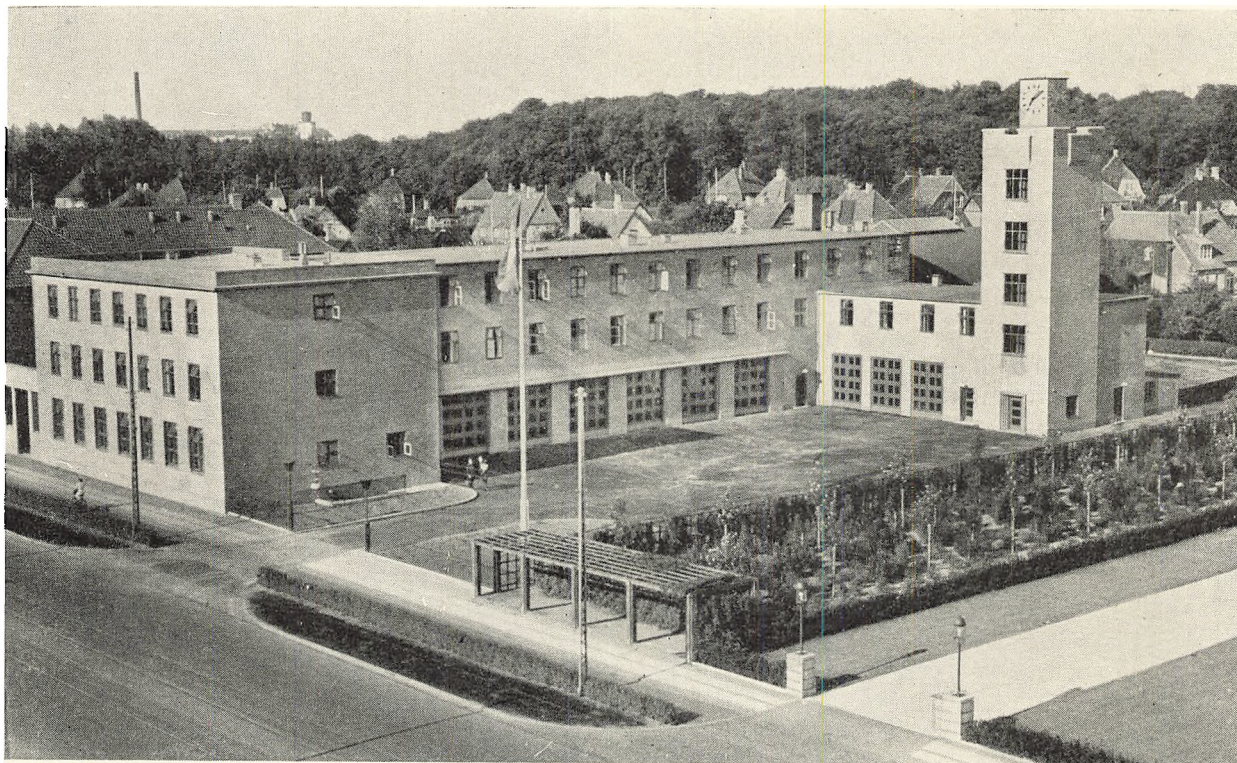
Som tak for indsatsen ved denne brand modtog korpset senere kommunalbestyrelsens skriftlige anerkendelse, og brandinspektør Norup blev dekoreret med ridderkorset.

Af de 64 brandudrykninger, der forekom i 1923 foruden „Petroleumskanden“, var også Klampenborg Badehotel. Det lå ganske vist uden for kommunegrænsen i Lyngby Kommune, men Hellerup brandvæsen kunne møde omtrent 1 time før det lokale brandvæsen, der ikke havde moderne materiel og vagtmandskab, der hurtigt kunne tilkaldes.

Den brand, der fik størst betydning for Gentofte Brandvæsen, forekom den 24. juni 1935 kl. 13,13 i en isolationsbarak på Københavns Amts Sygehus i

Mineskibet „Lindormen“ 21. oktober 1949 i Tuborg Havn. En farlig situation opstod på grund af mine- og ammunitionslasten, da olien i fyrrummet var kommet i brand. Branden slukkedes med skum og vandtåge samtidig med, at en slæbebåd holdt skibssiden afkølet med sine kraftige pumper.





Gentofte Kommunes brandstation opført i 1939 ved siden af det da nylig opførte rådhus.



Universalsprøjt fra 1953 forsynet med høj- og lavtrykpumpe, skumanlæg, „vådt-vands“ anlæg, 1500 liter vandtanke samt krybestige, udskydningsstige og italiensk stige.



Motorsproje med påhængs-skumvogn fra 1955 og en slangemængde på 1150 meter. Skumvognens ene skumanlæg får i første omgang vand fra motorvognen og kan dermed producere 5000 liter skum pr. minut i 15 minutter. Med det andet skumanlæg produceres 4000 liter stift skum i løbet af 4 minutter.



Et moderne slukningstog omfatter de foran nævnte 2 sprøjter samt ved brand i høje huse en drejestigevogn og den viste påhængsstige på 19 meter.

Gentofte. Barakken var en ca. 150 m² stor een etages træbygning, indvendig beklædt med træfiberplade, og med plads til 22 patienter, hvoraf 18 pladser var benyttet. Brandvæsenet alarmeredes efter et par minutters forløb fra sygehusets brandmeldere, og 8 minutter efter alarmen var udrykningen på stedet. Da var det meste af barakken i fuld brand. Heldigvis havde håndværkere i nærheden fået alle sengeliggende patienter ud, inden ilden gjorde ophold i barakken umuligt.

Trods det ret hurtige fremmøde var det ikke muligt at redde andet af barakken end en elevatorskakt, der førte til sygehusets tunnelgange.

Næsten hele barakken nedbrændte i løbet af ½—1 time, uden at brandvæsenet kunne have reddet patienter, der opholdt sig i den. Det var herefter klart, at træbarakker indebar alt for stor risiko til sygehusbyggeri, og endvidere, at brandberedskabet i Gentofte måtte yderligere forbedres.

Brandchef Carl Larsen, der kort forinden havde afløst Norup, fik da til opgave at modernisere materiellet og forbedre beredskabet.

I det følgende år blev derefter 2 sprøjter — den ene forsynet med en 22 m høj afprodsstige — indkøbt og året efter endvidere en 26 m automatisk drejestige. Samtidig forlod man mere og mere den „halvtlønnede“ brandmandsordning og gik over til efterhånden udelukkende at beskæftige professionelt mandskab, og endelig begyndte man at udarbejde planer til en ny brandstation, der skulle have en mere central beliggenhed i kommunen, eftersom der i de foregående år var sket en voldsom udbygning overalt i kommunen, og indbyggertallet i 1936 var steget til ca. 68.000.



E. Norup,
brandchef 1908—1935.



Carl Larsen,
brandchef 1935—1947.

Brandstationens ucentrale beliggenhed var ikke længer hensigtsmæssig, samtidig med at den større stationsvagt måtte have bedre pladsforhold.

En ny og moderne brandstation blev derfor bygget i kommunens geografiske centrum umiddelbart ved rådhuset.

Stationen indviedes i 1939. Samtidig tog den sidste „halvtlønnede“ brandmand sin afsked, og korpset bestod da af 39 personer, idet dog brandchef, vicebrandchef og 2 brandinspektører samtidig var ansat som civilingeniører i kommunens tekniske forvaltning.

Ved den nye stations indvielse skulle sprøjter og mandskab køre i procession fra den gamle til den nye station, hvor brandkommission og andre honoratiories var samlede for at modtage dem. Netop som køretøjerne skulle svinge ind på stationen, blev der meldt brand i en villa i den nordlige del af kommunen, så den flotte indsvingning blev i stedet til en forbikørsel til stor forundring for tilskuerne.

Den nye stations mange rum blev snart taget i fuld anvendelse og mere til, da krigen senere på året udbrød, og de indkaldte C. B.-brandmænd skulle indlogeres her.

De mange store — og farlige — brande i krigsårene stillede store krav til mandskab og materiel. Men det moderne materiel og det veltrænede „heltids“ mandskab var i stand til at opfylde disse krav. En brandmand måtte dog lade livet under en sådan „krigsbrand“. Brandchauffør Ewald Hansen blev under kørsel til sabotagebrand på „Torotor“ ramt i panden af et projektil, der formentlig affyredes af de stærkt ophidsede vagtposter.



N. G. Ammentorp,
brandchef 1947—1956.

Brandkorpsets størrelse blev i krigsårene forøget til 51 personer, og efter at ambulancetjenesten i kommunen den 1. maj 1946 blev overtaget af brandvæsenet, forøgedes mandskabsstyrken yderligere til 61 personer.

I de seneste år blev der under brandchef N. G. Ammentorp's ledelse påbegyndt en udskiftning af de nu 20 år gamle sprøjter, således at alle moderne tekniske hjælpemidler kunne tages i anvendelse ved brandslukning.

En hovedbetingelse for at storbrande kan undgås er, at materiellet er i bedste stand, og at mandskabet er velindøvede i dets betjening. Der er derfor året rundt 1 times daglig øvelse med materiellet og 1 times gymnastik eller røgdykkerøvelse.

Foruden brand- og ambulancemateriellets vedligeholdelse og mindre reparationsarbejder på brandstationen foretager brandmandskabet også vedligeholdelse og reparation af de ofte meget store slangemængder, der anvendes ved civilforsvarsøvelser. Den brandforebyggende virksomhed udføres dels ved brandsyn hvert 3 år i alle ejendomme — hvert år i mere brandfarlige virksomheder — dels ved behandling af byggesager, og sager om brandfarlige virksomheder og oplag, tilsyn med forsamlingslokaler, med hotel- og pensionatsvirksomheder, med oliefyr, med kommunens ca. 1700 brandhaner og i de senere år tillige med civilforsvarets såkaldte „egenbeskyttelse“, der omfatter karré- og bedriftværn, varetages også af brandvæsenet. Beskæftigelse for den vagtgørende styrke (ca. 20 mand) udover brand- og ambulanceudrykningerne (ca. 250 og 1600 årlig) er derfor ikke vanskelig at finde.

Indførelse af radio på samtlige køretøjer, så disse altid kan være i kontakt med brandstationen, har givet større bevægelsesfrihed inden for kommunens grænser, uden at beredskabet derved nedsættes.

Det store beredskab, der sikrer at der inden 6 minutter efter en brands anmeldelse kan møde 15 mand med 2 sprøjter og 2 redningsstiger, bevirker da også, at kun meget få storbrande forekommer, og den forholdsvis moderne bebyggelse — hvor hensyn er taget til beboernes sikkerhed ved brand — bevirker, at personredning ad stiger eller i springtæppe er en sjældent forekommende opgave. En passende kombination af forebyggende brandbeskyttelse og hurtig og effektiv slukningsindsats vil da også være det mål der fremover sigtes efter.

FREDERIKSBERG BRANDVÆSEN

af Jørgen Mygind

FREDERIKSBERG BRANDKORPS daterer sin tilblivelse til 2. sept. 1867. Kommunens brandhistorie strækker sig dog betydeligt længere tilbage. Den første bebyggelse i området opstod i 1651, da Frederik II ved et magtbud flyttede 20 hollandske familier fra Amager til en samling bondegårde, der var opført på en kongelig ladegårdsmark der, hvor Allégade nu er. Allerede 7 år senere under Københavns belejring afbrændte svenskerne både by og kirke. Med stort besvær og kun ved hjælp af almisser, indsamlet i alle rigets kirker, lykkedes det bønderne at genrejse deres by i 1611. I den næste konges tid gik det galt igen i 1697. Ved uforsigtig tobaksrygning kom byen i brand, og da ilden truede „Prinsessernes gård“, der var opført der, hvor hovedindgangen til Frederiksberg Have nu er, sendte Christian V sprøjter og mandskab fra København ud til hjælp for bønderne. Det lykkedes at redde kongens ejendom, men byen brændte og blev aldrig genopført i sin oprindelige skikkelse. Jorden blev udlagt til høbjergning for hofholdningens heste og de hollændere, der blev tilbage, måtte ernære sig ved havebrug. 1753 indhentede skæbnen den reddede lystgård. Der var indrettet et menageri ved gården, og en algierer, der havde bragt nogle dyr herop fra sit hjemland, fyrede så kraftigt i kakkellovnen til værn mod den nordiske vinterkulde, at både strudse og kameler og hele gården blev ildens bytte.

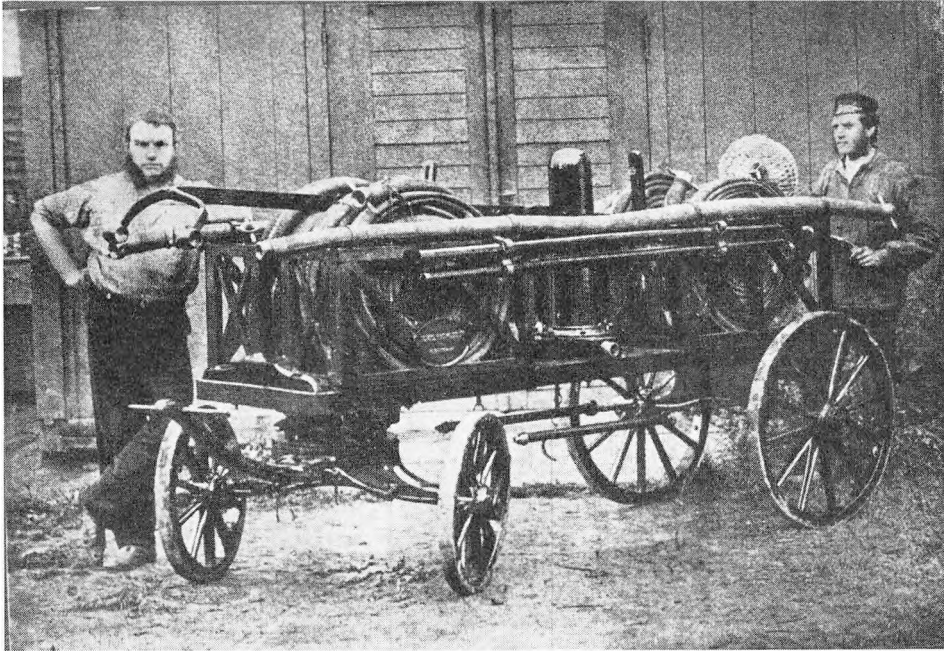
Når man tænker på, hvordan det i midten af det attende århundrede gik til, når det brændte i landets hovedstad (se s. 19), kan det ikke undre, at brandvæsenet ude på det åbne land ikke kunne stille noget op mod en brand i en større bygning. Ordningen i 1753 var, at byens mest fremragende og ansete mand, oldermænden, i påkommende tilfælde kaldte bymændene sammen ved at blæse på „byhornet“, som han havde i forvaring. Under indtryk af Københavns brand i 1728, var landets første brandforsikringsselskab blevet oprettet i 1731. Det tog sig også i nogen grad af brandslukningens organisation og trivsel, men først i 1761 forordnedes gennem brandforsikringsvæsenet bl. a., at der skulle være et „sprøjtehus“ med brandhager, håndpumper med tilbehør, kar og spande i hver by. Da sognefogedbestillingen oprettedes i 1791, fik denne myn-

dighedsperson blandt meget andet beføjelse som leder af brandvæsenet, og året efter gav den første lov om brandvæsenet på landet i Danmark ham eller eventuelt „en anden god mand“ et særligt tillidshverv som brandfoged. Det loven foreskrev var iøvrigt ikke et „pligtbrandvæsen“ i egentlig forstand, men en selvhjælpsorganisation, hvis opgave mest var at standse ildens udbredelse ved systematisk nedrivning af brændende og truede bygningsdele, hvilket ansås for det sikreste middel overfor brand i datidens brandfarlige, letbyggede bondehuse.

Frederiksberg var imidlertid ikke længere en ubetydelig landsby. 1703 havde Frederik IV bygget Frederiksberg slot, der gav stedet sit nuværende navn. Det havde trukket mange tilflyttere til den gamle bondeby ved foden af bakken, og allerede i 1769 havde befolkningstallet passeret 1000. Det var derfor med særlig henblik på Frederiksberg, at der på stiftamtmandenes foranledning i årene 1814—17 udarbejdedes en nyordning af brandvæsenet i Københavns amt. Ordningen gik ud på, at der udnævntes en overbrandmester som øverstkommanderende, ansattes brandmestre som ledere af sprøjtehold og anstilledes 2 strålemestre, 2 assistenter, 1 opsynsmand, 1 brandbud, 2 værkgeseller samt 16 brandsvende, ialt 24 mand til betjening af de store sprøjter. Endvidere „inddeltes“ et bestemt antal folk til at møde ved pumperne, og alle de beboere, der holdt hest og vogn, skulle møde til brand og til øvelser med køretøj, kusk og medhjælper samt vandtønder. Sluttelig skulle også de, der ikke var indskrevet, møde med deres egne spande og deres eget værktøj til brug ved nedrivning. Der foreligger ingen beretninger om, at dette storstilede borgerbrandvæsen i det idylliske slotssamfund udenfor voldene har været stillet overfor særlig betydningsfulde slukningsopgaver.

Da midten af det nittende århundrede var passeret, mærkedes, at tiden var ved at løbe fra de uhåndterlige og lidet effektive borgerbrandvæsener. Teknikens udvikling og dens indvirkning på byernes karakter stillede nye krav til brandvæsenerne samtidig med, at den skabte hidtil ukendte muligheder for forbedringer af brandredskaber og slukningsteknik. Anskaffelse af de kostbare nye tekniske vidundere såsom mekaniske stiger og dampsprøjter var naturligvis til at begynde med forbeholdt de allerstørste brandvæsener. Som anført s. 121 og 125 fik Københavns Brandvæsen de første 1860. En ny lov om brandvæsenet på landet af 1861 medførte imidlertid, at der kunne udarbejdes en ny vedtægt, hvorefter Frederiksberg Brandvæsen reorganiseredes, så det kom til at svare bedre til tidens krav og til den omstændighed, at indbyggerantallet nu var nået op til 10.000. Inden nyordningens formelle grundlag var kommet helt i orden ved den nye vedtægts ikrafttræden 2. septbr. 1867, fik det gamle Frederiksberg Brandvæsen lejlighed til at yde en virkningsfuld indsats ved den sørgelige brand, der i 1865 lagde Valby i aske og ved en farlig brand i Carlsberg Bryggeri 1867.

Ifølge 1867-vedtægten oprettedes en slags brandkommission, der forestod brandvæsenets forvaltning og et brandkorps under ledelse af en brandinspektør med en overbrandmester som næstkommanderende. Korpsets sprøjteafdeling



Frederiksbergs første bysprøjte fra 1861 var stationeret i et lille sprøjtehus, der formentlig har ligget på hjørnet af Bredegade og Allegade.

bestod af et vagtmandskab på 22 mand, der var fastlønnede og skiftedes til at være på vagt hvert andet døgn, 24 timer ad gangen, og et reservekorps på 117 mand med 8 heste. En vandforsyningsafdeling rådede over 51 mand med 16 heste, en nedbrydningsafdeling var på 42 mand, og en ordensafdeling udgjorde 34 mand, ialt 250 mand, der ikke var på fast vagt, men skiftedes til at være mødepligtige 3 måneder ad gangen. De tilkaldtes ved klemning med kirkeklokken, hornsignaler, trommen og piben, og ildens sted markeredes på kirketårnet, om dagen med flag og om natten med lygter efter gamle tiders skik (jfr. s. 36.).

Brandstation med vagtlokaler o. s. v. indrettedes Pileallé 2, hvor begravelsesvæsnet nu har kontor. Den kunne dog først tages i brug 1870. Stationen sattes i telegrafisk forbindelse med 4 alarmeringsstationer og med brandstationen på Vesterbro. Til at begynde med rådedes der til vandforsyning kun over private brønde og ialt 7 offentlige brønde med 3 m³-vandbeholdere. Da der i 1871 oprettedes et privat vandværk, forsynedes dets ledninger med brandhaner, og da kommunen i 1879 havde anlagt sit eget vandværk, blev brandhanenettet så omfattende, at de gamle vandsteder mistede deres betydning.

Af brandredskaber forefandttes i 1867: 1 stationssprøjte til hesteforspand, ældre brandsprøjter, 1 håndsprøjte og 8 vandvogne. I 1870 var Frederiksbergs



V. Seidelin,
brandinspektør 1867—69.



E. S. P. Hersom,
brandinspektør 1869—87.



C. J. Brodersen,
brandinspektør 1888—1923

befolkning 17.000, og det var ikke alene landliggere, der fandt de frie arealer udenfor hovedstaden tillokkende. Man ser af de årlige brandvæsensberetninger, at en meget betydelig del af brandene var i industrianlæg og større håndværksvirksomheder m. v. Da loven om Brandvæsenet i Kjøbstæderne, der fremkom i 1873, åbnede muligheder for at give Frederiksberg en brandordning, der fuldt ud svarede til byens størrelse og betydning, udstedtes 1. febr. 1877 et „Reglement for brandvæsenet i Frederiksberg sogn“, der næsten ord til andet følger den københavnske brandlov fra 1868, bortset fra de indledende paragraffer, der handler om brandvæsenets ordning og tjenestepligt. De følger den almindelige købstadsordning med en brandkommission med brandinspektøren som medlem. Der udstedtes også en ny vedtægt, hvorefter brandkorpset kom til at bestå af et fastlønnet mandskab med hverandendagsvagt på 16 mand, et honorarlønnet reservemandskab med mødepligt skiftevis 3 måneder ad gangen på 28 mand og et udskrevet forstærkningsmandskab på 192 mand. Materiellet var forøget således, at der var ialt 4 større sprøjter, og var tilkommet „en fritstående stige“.

I 1880 havde indbyggerantallet overskredet 25.000 og passeret både Århus' og Odenses, og brandvæsenet måtte følge med i udviklingen. 1882 stationeredes det første spand heste på brandstationen, 1884 forøgedes materiellet med endnu 2 stationssprøjter, og 1886 flyttedes brandstationen til bedre lokaler i kommunens nyopførte administrationsbygning, Lampevej (Howitsvej) 2, der hvor „Falkonercentret“ nu ligger. Ved denne lejlighed udvidedes vagtstyrken med 4 mand.

Året efter skred man til anskaffelsen af en mekanisk 18 m redningsstige til hesteforspand, men veg foreløbig tilbage for de store udgifter ved at holde fast vagtmandskab og stationerede heste til den.

1888 oprettedes en bystation på Herluf Trollesvej, og i forbindelse hermed anskaffedes flere sprøjter og flere heste, og samtidig med, at man opnåede en

større beredskabsstyrke ved at indføre vagtordningen to dages vagt og een dag fri, forøgedes vagtstyrken til 26 mand. Bistationen var i brug i 20 år.

I 1890 indrettedes et alarmeringssystem med 15 brandalarmer fordelt over byen, samtidig med at der oprettedes et telefonanlæg, der gjorde det muligt for borgerne at alarmere brandvæsenet gennem deres egne K.T.A.S.-telefoner.

I disse sidste tiår af det nittende århundrede foregik en omfattende bebyggelse med 5-etagers ejendomme af den for denne tidsperiode karakteristiske type, og indbyggerantallet overskred 50.000 i 1892. Det blev derfor vanskeligt for brandvæsenet at holde trit med de voksende krav, der stilledes til det. 10. december 1892 indtraf imidlertid en brandulykke, der bevirkede at forbedringen af brandvæsenet fik et betydeligt skub fremad. Om natten ved totiden kaldte en hunds tuden en patruljerende betjent ind på gårdspladsen, Falkoner Allé 94, hvor han så, at det brændte kraftigt i en 5-etagers mellembygningens kælder. Efter at have gjort anskrig for at alarmere stedets beboere, løb han 280 m til nærmeste brandalarm. Da brandvæsenet efter at have tilbagelagt en udrykningsdistance på 900 meter, nåede brandstedet, stod både hovedtrappe og køkken-trappe i flammer, foran huset lå en kvinde dræbt mod stenbroen, medens en anden kvinde og et barn var i overhængende livsfare på taget foran et kvist-vindue. Tililende var gået i gang med redningsforsøg, der med støtte af brandvæsenets håndstiger, liner og økser gennemførtes med stort heltemod og opfindsomhed. Den mekaniske stige befandt sig uden forspand på brandstationen under hele redningsarbejdet og blev først hentet og taget i brug under det påfølgende slukningsarbejde. Der omkom 7 personer, og opgangens lejligheder brændte ud. Begivenheden gav anledning til stort røre i pressen, protestmøder og henvendelser til kommunalbestyrelsen. Ved et kommunalbestyrelsesmøde blev der gjort meget ud af at bevise, at alle de omkomne måtte have været døde ved brandvæsenets ankomst. Det kunne nemlig oplyses, at den dræbte kvinde havde foretaget sit dødsspring fra femte sal, ikke af frygt for flammerne, men af fortvivlelse over, at hendes familie var dræbt af ilden i deres kvistlejlighed. Selv om man her, i modsætning til, hvad der hændte 6½ år se-



F. Folke,
brandchef 1923—1938.



Morten Bang,
brandchef fra 1939.

nerne på Nordvestvej i København (se s. 118), var så heldig, at der ikke hændte nogen ulykker ved de hasarderede redningsmanøvrer, der måtte gennemføres af mangel på den høje stige, erkendte man dog, at redningen af de overlevende havde været lettere og mindre farefuld, hvis stigen havde været med i førsteudrykningen, og man udvidede straks brandkorpset med 9 mand og et spand stationerede heste, så stigens beredskab blev ligeså effektivt som sprøjtes. Man standsede ikke herved. Der indstiftedes fast inspektørvagt, og brandalarmerne forsynedes med telefon. Endvidere gjordes en alvorlig indsats for at løse de problemer, der havde rejst sig, fordi man ikke mente at kunne undvære en dampsprøjte til brug ved større brande. Lige siden 1867 havde man, til stor nytte for begge parter haft en overenskomst med Vesterbros brandstation om gensidig hjælpeydelse med en sprøjte ved enhver ildløsudrykning i de to distrikter, og man var kommet på den tanke, at man muligvis kunne formå Københavns Brandvæsen til i stedet for den mindre sprøjte til enhver ildløs på Frederiksberg, at forpligte sig til at sende en dampsprøjte til de sjældne store brande. Dette ville Københavns magistrat imidlertid ikke indlade sig på, hvorpå Frederiksberg kommunalbestyrelse i 1896 gik et skridt videre og foranledigede, at der blev nedsat en kommission, der skulle undersøge, om det ikke var heldigst at søge Frederiksberg Brandvæsen sammensmeltet med Københavns. Kommunerne kom i 1897 til det resultat, at en sammenslutning var uden betydning for borgernes sikkerhed, at den vanskelig lod sig forene med Frederiksbergs selvstændighed, og at besparelserne ved en sådan foranstaltning var ret tvivlsom, samt at den ikke kunne overflødigøre nyanskaffelsen af en dampsprøjte til Frederiksbergs udrykningsområde. Herefter fik Frederiksberg i 1898 sin dampsprøjte, og hvad forholdet til Københavns Brandvæsen angår, blev alt ved det gamle.

Som følge af udvidelserne af det faste brandkorps og af udviklingen i det hele var reservekorpset i årenes løb trådt mere og mere i baggrunden. Det afskaffedes endeligt 1898.

I 1901 udvidedes brandvæsenets virksomhedsområde ved overtagelsen af lægevagtsstationens ambulancekørsel. I 1907 nedlagdes bistationen som nævnt, så hele brandtjenesten kunne centraliseres fra stationen på Howitzvej. Samtidig udvidedes korpset med 4 mand. I 1908 udvidedes igen med 13 mand, hvorved det blev muligt året efter at genindføre den lempeligere vagtordning med hverandendagsvagt, som man havde forladt 20 år tidligere.

Man var nu nået til det tidspunkt, hvor man stod overfor den mest revolutionerende udvikling i brandvæsenets historie: motoriseringen.

Straks da de første brugelige automobiler dukkede frem, veg man tilbage for at bruge noget så brandfarligt som en benzinmotor på et brandsted, og de første selvbevægelige brandkøretøjer havde elektricitet fra akkumulatorbatterier som drivkraft. I 1911 anskaffede Frederiksberg Brandvæsen en sådan elektro-



Stik fra „Illustreret Tidende“ af branden 1892 i Falkonerallé 94, hvor 7 mennesker omkom og alle opgangens lejligheder brændte ud. Indsat en af redningsmændene, hvis modige optræden sammen med brandmandskabet begrænsede tabet af menneskeliv. Branden gav stødet til en betydelig udvidelse og forbedring af det frederiksbørgske brandvæsen.



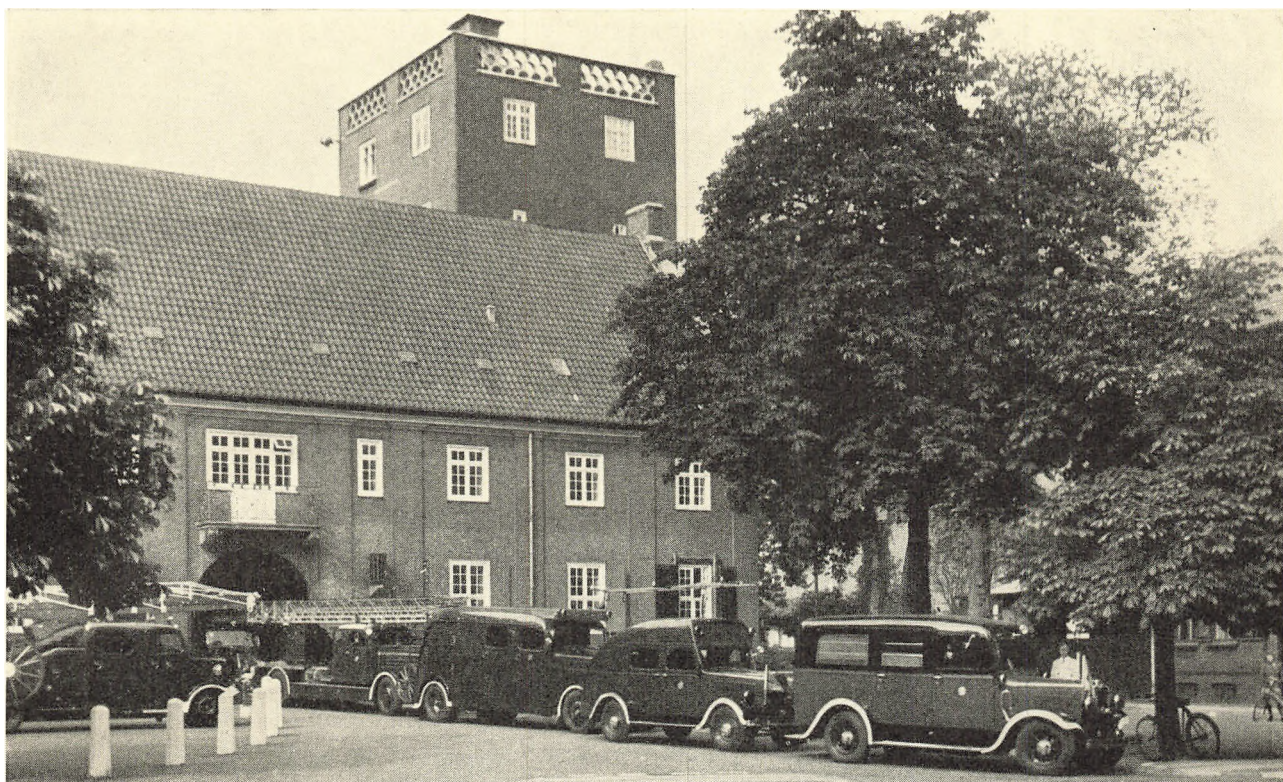
Med loven af 1861 om brandvæsenet på landet og den deraf følgende brandvedtægt som grundlag for en nyordning, indrettedes i 1870 brandstationen i Pilealléen ved Frederiksberg Runddel, hvor nu begravelsesvæsenet har til huse.



Udrykningsholdet med den håndtrukne sprøjte i gården til Frederiksbergs første brandstation i Pilealléen.



1886 flyttedes brandstationen til kommunens nyopførte administrationsbygning på Lampevej 2 (den nuværende Howitzvej), hvor nu „Falkonercentret“ er opført. Kort forinden var det første spand heste blevet stationeret hos brandvæsenet og materiellet føreget med endnu 2 sprøjter og vagtholdet udvidet med 4 mand.



Den nuværende brandstation på Howitzvej toges i brug 1932. Den firsøjede bygning med alarmcentral, administration og boliger i hovedflojen er rykket tilbage fra gadelinien for at give bedre udkorselsmuligheder. Medens garager og værksteder samt en stor gymnastiksal er henlagt til bagbygningen, indeholder de to sidefloje værksteder, vagtlokaler, sovesale og hobbyrum for brandmandskabet.



Under en ombygning i marts 1920 af Reeves Fabriker på Vodroffsvej, opstod en brand, der meget hurtigt udviklede sig faretruende, og som fik et ret stort omfang. Den frederiksbergske sprøjte, der ses til venstre, og som blev anskaffet i 1914, er af samme type som den på side 89.

mobil 26 m drejestige, der var i brug indtil 1939. Betænkelighederne overfor den til brandvæsnet brug så særlig velegnede benzinmotor var hurtig blevet overvundne, og i 1914 anskaffedes 2 Dennis automobilsprøjter, mage til den københavnske, der er afbildet s. 89. Motoriseringen fortsattes ved, at der i 1922 toges to automobilambulancer i brug, og 1923 anskaffedes en 26 m automobilstige, hvorefter den i 1925 afsluttedes med indkøbet af to 2000 minutiliter motorsprøjter, den ene bl. a. forsynet med 100 mm slanger og et 36 mm strålerør med 900 minutiliters vandydelse til brug som særlig stor slukningshjælp og den anden forsynet med en påprodset 22 m stige på kørestel. De sidste heste afskaffedes 1925.

Een af fordelene ved motoriseringen var, at køretiden nedsattes. For at udnytte denne mulighed til det yderste indførtes i 1924, at der sendtes en ambulance i forvejen ved alle ildløsudrykninger. Med ambulancen fulgte en særlig uddannet brandmand „Extinkteren“, der straks kunne angribe ilden med en 10 liter vandslukker. Det er denne mand, der slukker ilden i 95 % af tilfældene.

Et andet betydningsfuldt teknisk fremskridt, der meldte sig i disse år var apparater, der beskyttede brandmandskabet mod røg. Allerede ved århundredskiftet havde man forsøgt sig med de første primitive og meget besværlige røgdykkerapparater. I 1914 anskaffedes 6 Dräger-apparater, der ydede brandmanden fuldstændig beskyttelse mod røgen, idet han åndede i et lukket kredsløb, hvor den forbrugte ilt erstattedes fra en iltflaske, medens den udåndede kulsyre absorberedes i en kalipatron. Verdenskrigen fremskyndede den tekniske fuldkommengørelse af åndedrætsbeskyttelsen, og i årene 1924—1934 opbyggedes en røgbeskyttelsestjeneste, der rådede over filtermasker til hver mand i korpset og fuldautomatiske kredsløbsapparater til 10 røgdykkere, der var fordelt blandt betjeningsmandskabet på udrykningskøretøjerne. I 1938 indførtes en ordning, hvorefter det blev ambulancemandskaberne, der var røgdykkere. De ingår på brandstedet automatisk som betjeningsmandskab ved ildløskøretøjerne, men kan også i påkommende tilfælde udnyttes som røgdykkerhold i stil med de københavnske.

Sideløbende med de tekniske fremskridt var indførelsen af 8 timers arbejdsdagen på dagsordenen i århundredets første årtier. For brandmandskabets vedkommende fastsattes, at 48-timers arbejdsugen skulle svare til 24 timers-vagter i løbet af 7 døgn. Til dækning af denne arbejdstidsforkortelse forøgedes korpset i 1919 med 18 mand. 7 måneder senere indtraf i Reeves fabriker, Vodroffsvej 26, en brand, der udviklede sig så faretruende, at det let kunne være blevet skæbnsvangert for nogle af ejendommens beboere og for en gruppe af slukningsmandskabet, og hvor man først blev nogenlunde herre over situationen efter at der foruden den københavnske vesterbro sprøjte var indsat alt disponibelt materiel og 18 mand af frivagten. Dette var formentlig medvirkende til, at korpset ved den nye vedtægt, der trådte i kraft 1 juli 1923, udvidedes med yderligere 9 mand.

1923-vedtægten var afledt af et nyt reglement for brandvæsenet i Frederiksberg kommune af 1. april 1918, hvorved den oprindelige købstadmæssige ordning ophævedes, idet brandkommissionen bortfaldt og brandmyndigheden blev henlagt under kommunalbestyrelsen efter københavnsk mønster. Ved vedtægten oprettedes et fast ansat officerskorps med en brandchef som øverstkommanderende. Hermed var man nået til ende med udviklingen fra landsbybrandvæsen til hovedstadsbrandvæsen.

Til brandchef udnævntes civ.ing. F. Folke, der havde været ansat som „brandassistent“ siden 1905 og været med til at indlede motoriseringen. De to fast ansatte „brandfuldmægtige“ var civ.ing. Morten Bang, der 1939 efterfulgte brandchef Folke som brandchef på Frederiksberg og civ.ing. E. Schröder, der i 1956 udnævntes til chef for Københavns brandvæsen. I 1939 udvidedes det fast ansatte officerskorps, idet der foruden brandchefen udnævntes en vicebrandchef og to „brandingeniører“.

Siden 1923 er mandskabsstyrken ikke blevet forøget. Indbyggerantallet er kun steget med ca. 10 % fra 1923—1957, hvilket imidlertid ikke har forhindret, at brandværsopgaverne har fortsat deres vækst. Brandudrykningernes antal er forøget til det dobbelte, der passeredes 100.000 i 1917, og der køres fire gange så mange ambulanceture. Der har også måttet ofres mandskab på nye tjenesteområder som f. eks. den forannævnte røgdykkertjeneste og skaffes dækning for stedfundne forbedringer af mandskabets arbejdsvilkår, f. eks. forlængede ferier. Alt dette har måttet ske ved rationalisering og omplacering indenfor de fastlagte rammer, navnlig ved at tildele den samme mand forskellige udrykningspligter, som kun sjældent forekommer samtidig.

Efter at motoriseringen og røgbeskyttelsen var gennemført, er der ikke forekommet epokegørende tekniske fremskridt på slukningstjenestens område. Da det omkring 1930 blev aktuelt at skaffe brandvæsenet et slukningsmiddel til brug ved brand i store beholdninger af brandfarlige vædske, fik Frederiksberg brandvæsen lejlighed til at yde en særlig indsats, idet daværende brandfuldmægtig Schröder sammen med lektor van Deurs udeksperimenterede deres mekaniske skummetode på brandstationen og indbyggede deres første praktisk anvendte apparat på de to Dennissprøjter fra 1914. I årene 1932—1935 gennemførtes med støtte fra Dansk Brandværnskomité et arbejde på den brandtekniske grundlagsforsknings område ved gennemførelse af slukningsforsøg med forskellige slukningsstråler ved forskellige strålerørstryk og vandydelse samt skum og tetra. I 1933 udeksperimenteredes i samarbejde med firmaet L. Erichsen et sindrigt brandalarmeringsanlæg kombineret med politikaldesystem og trafikreguleringens lyssignaler. Det udmærker sig blandt andet ved, at alarmskabene har to trykknapper: een for ildløs og een for politi og ambulance. Det toges i brug 1934 og har siden fungeret tilfredsstillende. Radioforbindelse mellem ildløsudrykningerne og brandstationen indrettedes 1941. Overfor tågeslukning har Frederiks-



En af de typiske tagbrande, der koster forsikringselskaberne så mange penge. Tagetagens særlig brandfarlige konstruktioner medfører næsten altid meget omfattende brande.



De frederiksborgske tømmerpladser har altid givet brandvæsenet godt at bestille. Således var fabrikken „Silvan“ 2 gange i løbet af 1933 udsat for ildspåsættelse, men medens den første brand ikke fik så stort et omfang, udviklede den anden sig til gengæld med en utrolig fart og heftighed, hvorved hele tømmeroplaget, snedkerisal, tørrestuer m. m. blev ildens bytte.

Også industribrande hører på Frederiksberg til det oftest forekommende. Forårsaget af en eksplosion i en gas-tørre-ovn på cykellakeriet „Codan“, udvikledes en heftig og omfattende tagbrand, som det dog lykkedes at standse i den underliggende etage.



Kabelfabriken var i 1946 ude for en brand, der hvad skaderne angik blev en af de dyreste her i landet. En arbejder havde kort før fyraften banket sin pibe ud i nærheden af noget brændbart materiale, men først henimod midnat blev ilden iagttaget af passagerer i S-toget, hvis linie går langs fabrikens område, hvorefter brandvæsenet blev alarmeret fra næste station.



En særlig farlig brand indtraf i maj 1939 i Danmarksgade i en af de brandfarlige een-trappe ejendomme, der stammer fra før brandlovens tid. At branden fik et trods alt mindre omfang, end man skulle have ventet, var en bedrift af det frederiksbergske brandmandskab. Ad stigen, der på billedet ses sat til vinduerne på tredje sal, reddedes 18 mennesker.

berg brandvæsen været noget tilbageholdende. Dels har brusestråler været anvendt overfor egnede formål i stor udstrækning allerede i hestesprøjternes tid, dels overflødiggør den foran omtalte extinktørordning i nogen grad den hurtige fremføring af en førstehjælps tågestråle. Iøvrigt har opgaven været at vedligeholde og forny materiellet i overensstemmelse med den fastlagte standard. I 1932 toges en nyopført brandstation Howitzvej 26 i brug. Der er her i forbindelse med brandalarmeringsanlægget indrettet en stationsalarmering samt et telefonsystem, der sætter Frederiksberg brandvæsen i direkte forbindelse med samtlige brandstationer i hovedstaden og som tillader, at en telefonanmelder omstilles umiddelbart til Københavns brandvæsens vagtcentral og omvendt. Et særligt raffinement er en „fangsnor“, der kan fastholde forbindelsen til den telefon, der anvendes f. eks. ved en falsk alarmering. Brandstationen må stort set siges at være tidssvarende endnu i 1957. De fem store slukningskøretøjer er fornyet i 1939, og en ny udskiftning er påbegyndt 1956.

Hvad angår bemærkelsesværdige brande, der er indtruffet efter at brandvæsenet var fuldt udviklet, har fabriksbrande ligesom tidligere ydet et betydeligt bidrag. Tømmerpladsbrande, der vel kræver større slukningsindsats end noget andet, er i visse tidsperioder optrådt i serier. Snedkeriet Phönix brændte 20. maj 1915, og igen året efter 4. aug. og ligkistefabriken „Aurora“ i Hillerødgade i 1918. Phönix, der i mellemtiden var omdøbt til „Silvan“ og flyttet til Vagtelvej, brændte igen to gange i 1933. Den sidste af disse brande var den værste. Tømmeroplag, tørrelade og maskinsnedkeriet brændte, og der var indsat 7 sprøjter, 125 brandmænd samt en afdeling husarer for at redde staldbygninger og administrationsbygning og forhindre antændelse af villabebyggelsen på den anden side af Vagtelvej. På Den kongelige Porcellænsfabrik har der været 3 større brande, 2 på korkvarefabrikken, Nitivej, og talrige større og mindre industrielle virksomheder har krævet både hurtig og kraftig slukningsindsats.

På Kabelfabriken har sprøjterne været i brug flere gange. I 1947 havde en brand i et lokale ubemærket udviklet sig fra arbejdstidens ophør til kl. 24. Der indsattes foruden alt Frederiksbergs materiel sprøjter fra København samt civilforsvarskolonnen fra Roskilde. Skaden blev på 5 millioner kroner og ville være blevet dobbelt så stor, hvis det ikke var lykkedes at standse ilden ved en sektioneringslinie, der var indrettet nogle år tidligere.

Der er også forekommet tilfælde, hvor mange menneskeliv har stået på spil ligesom ved Falkonerallé 94 i 1892. Den eneste trappe i et korridorhus, Lykkesholm Allé var den 23. april 1921 antændt fra en stueejlighed, hvor der var opstået brand ved tobaksrygning i sengen. Der måtte reddes 16 personer ad stigerne, deraf de 10 fra kvistetagen. Ingen kom til skade. 27. maj 1939 var der påsat ild på den ene trappe i et korridorhus med to indbyrdes forbundne hovedtrapper, Danmarksgade 10. Her måtte 19 personer reddes ad stigerne fra forskellige vinduer og 4 ved hjælp af springtæppe. En kvinde kvæstede ryggen alvorligt

ved udspringet, men der var ellers ingen, der kom alvorligt til skade. I 1957 var 19 personer ved en brand, Helgesvej 16, indespærrede af røg, der var trængt op i både hovedtrappe og køkkentrappe fra en brændende 1. sals lejlighed. 11 blev reddet ad stigerne, uden at nogen kom til skade.

I denne sammenstilling er besættelsestidens mange store og farlige brande ikke medtaget, herunder den frygtelige brand i den franske skole, der kostede 115 menneskeliv, hvoraf 2 brandfolk.



Kombineret brandalarm og gaslygte fra 1891.
Karakteristisk for det gamle Frederiksberg.

INDHOLD

BEKÆMPELSE AF ILDEBRANDE I KØBENHAVN FØR 1870	7
af museumsinspektør <i>Steffen Linvald</i>	
Kristiansborg Slots brand	51
artikel af <i>Herman Bang</i> i „Nationaltidende“ og „Dagens Nyheder“ d. 3. oktober 1884	
KØBENHAVNS BRANDVÆSEN	59
af vicebrandchef <i>J. Bækgaard</i>	
Branden på Nordvestvej	117
af civilingeniør <i>A. Kreiser</i>	
KØBENHAVNS BRANDVÆSENS MATERIEL	121
af brandinspektør <i>J. Ammitzbøll</i> og brandinspektør <i>G. Haurum</i>	
Da „de fattiges kirke“ sank i grus	131
af redaktør <i>Vilh. Bergstrøm</i>	
Tre kæmpebrande omkring Kongens Nytorv	134
af redaktør <i>Vilh. Bergstrøm</i>	
Cirkus-branden, en folkesorg	141
af redaktør <i>Vilh. Bergstrøm</i>	
PIONERTJENESTEN, Københavns Brandvæsens ulykkes- og hjælpetjeneste....	144
af brandinspektør <i>A. Rasmussen</i>	
HJÆLPEN FRA KYSTEN. Træk af Det danske Redningsvæsens historie	153
ved fuldmægtig i Redningsvæsenet <i>G. Honnens de Lichtenberg</i>	
Hornbækstrandingen 1774	155
Søren Kanne	158
Jyllands vestkyst	159
Orlogsfregatten „Crescent“	159
Julestrandingen 1911	162
Barken „Vertumnus“	164

DEN DANSKE REDNINGSTJENESTE	166
Redningsmateriellet	172
Raketapparaterne	175
Strandvagtstjenesten	178
Redningsmandskabet	179
Briggen „Daphne“	182
Privat påskønnelse af redningsmandskabet	185
REDNINGSSTATIONERNE	190
af fuldmægtig <i>G. Honnens de Lichtenberg</i>	
Allinge s. 279 — Anholt s. 264 — Bjerregaard s. 243 — Blokhus s. 206 — Blaavand s. 247 — Boderne s. 276 — Christiansø s. 283 — Esbjerg s. 250 — Ferring s. 229 — Fjand s. 233 — Flyvholm s. 225 — Fornæs s. 259 — Gammel Skagen s. 194 — Gedser s. 272 — Grenaa Havn s. 260 — Gudhjem s. 281 — Hals s. 257 — Hanstholm s. 211 — Hasle s. 279 — Haurvig s. 241 — Hedegaardene s. 220 — Hennegaard s. 246 — Hirtshals s. 201 — Hundested s. 268 — Hvide Sande s. 239 — Jerup s. 190 — Juvre og Kirkeby s. 255 — Kandesteder s. 199 — Klinholm Havn s. 271 — Klitmøller s. 213 — Lild Strand s. 210 — Liløre s. 227 — Lyngby s. 217 — Løkken s. 204 — Lønstrup s. 203 — Manø s. 254 — Nyminde Gab s. 244 — Nørre-Tornby s. 202 — Nørre-Vorupør s. 214 — Odden Havn s. 266 — Rindby s. 252 — Rønne s. 276 — Skagen s. 191 — Skallerup Klit s. 203 — Slette Strand s. 207 — Snogebæk s. 273 — Stenbjærg s. 217 — Stevns s. 269 — Swancke s. 282 — Sæby s. 256 — Sønderho s. 252 — Sønderlyngvig s. 238 — Søndervig s. 235 — Tisvildeleje s. 268 — Torsminde s. 231 — Torup Strand s. 208 — Tuskær s. 229 — Tversted s. 200 — Tyborøn s. 223 — Vangsaa s. 214 — Vedersø s. 234 — Vejrs s. 246 — Vester Agger s. 220 — Vesterø s. 263 — Vigso s. 211 — Østerby s. 261 — Aalbæk s. 190 — Aalebæk s. 270.	
FALCKS REDNINGSKORPS	289
af direktionssekretær <i>Børge G. Johansen</i>	
DE SØNDERJYDSKE FRIVILLIGE BRANDVÆRN	319
af politimester <i>Erik P. Bøving</i>	
BRAND I BY OG PÅ LAND	353
af distriktbrandinspektør <i>J. V. Petersen</i>	
ZONE REDNINGSKORPSET	383
af direktionssekretær <i>Erik Wiboltt</i>	
ÅRHUS BRANDVÆSEN	401
af brandchef <i>E. Slot Nielsen</i>	
AALBORG BRANDVÆSEN	413
af brandchef <i>Gunnar Stampe</i>	

ODENSE BRANDVÆSEN	419
af brandchef <i>M. Rix</i>	
CIVILFORSVARSKORPSET	429
af korpschef <i>Harald Møller</i>	
RØGBESKYTTELSE	443
af brandinspektør <i>Arne H. F. Stangerup</i>	
AMBULANCE OG SYGETRANSPORT	449
af korpsinstruktør <i>Aage Rørmark</i>	
STATSBANERNES UHELDS- OG KATASTROFEBEREDSKAB	450
af afdelingsingeniør <i>E. Helmo</i>	
Vigerslev-katastrofen — den uafvendelige	463
af redaktør <i>Vilh. Bergstrøm</i>	
LUFTFARTENS EFTERSØGNINGS- OG REDNINGSTJENESTE	467
af flyveleder <i>A. G. T. Nielsen</i>	
LUFTHAVNENS REDNINGSVÆSEN	481
af brandchef <i>Ejner Schrøder</i>	
Katastrofe i Københavns lufthavn	494
af redaktør <i>Vilh. Bergstrøm</i>	
GENTOFTE BRANDVÆSEN	499
af brandchef <i>G. Brade Johansen</i>	
FREDERIKSBERG BRANDVÆSEN	509
af vicebrandchef, dr. techn. <i>Jørgen Mygind</i>	