

TRÆK AF REDNINGSMIDLERNES HISTORIE

Af

OTTO LUDWIG

For bare 150 år siden var besætningen på ethvert skib, der gik ned, næsten på forhånd dødsdømt. Det, man udrettede for at komme sømanden til hjælp fra land, var de fleste steder meget lidt, selv om forliset skete lige ud for stranden. Det, folkene om bord selv kunne gøre for at redde sig, var også kun lidt. Meget få søfolk kunne dengang svømme, og redningsmidler var et næsten ukendt begreb. Selvfølgelig havde man efter meget gammel sædvane altid en båd med om bord, men for det meste lå den surret godt fast med bunden i vejret og var vanskelig at komme til i en fart, ligesom der under eller i den lå gemt en masse ting, som man ikke kunne finde plads til andre steder om bord. Båden var først og fremmest beregnet til at sejle skipperen til og fra borde med, når skibet lå for anker på reden. Som redningsmiddel havde besætningen ikke megen tiltro til den. Blev den endelig brugt som redningsbåd, var den for det meste kun egnet til at trække besætningens lidelser ud, fordi den som oftest var læk som en si og slet ikke kunne bjerge sig i sø.

Den synkefri redningsbåd, som vel stadig må betragtes som det vigtigste stykke redningsmateriel til søs, var ganske vist blevet opfundet allerede i 1784, men det varede flere år, før den vandt ret mange menneskers tiltro og interesse. Forresten var den først og fremmest beregnet til redningsforetagender fra land.

Men hvem var så opfinderen af redningsbåden? – På kirkegården ved Hythe i Kent står en gravsten med følgende indskrift:

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

Lionel Lukin var en karetmager fra Long Acre. Han var født i den lille landsby Dunmow, langt fra havet. Han havde aldrig været i særlig kontakt med søfarten. Ikke desto mindre gjorde mange beretninger om skibsforslis et dybt indtryk på ham, og i 1784 viste han den daværende Prince of Wales (den senere George IV), som kendte ham godt, et udkast til en redningsbåd. Prinsen var meget interesseret og opfordrede Lukin til at prøve sin opfindelse i praksis. Ja, han tilbød endog at bekoste alle udgifter ved eksperimenter med den.

Så købte Lukin en norsk yawl, der byggedes om efter hans princip. Langs lønningen anbragte han hele skroget rundt en slags fender af kork, og inden borde forsynede han båden med lufttanke langs siderne samt for og agter. Denne redningsbåd var praktisk taget synkefri.

Senere byggedes flere både efter samme princip, og den 2. november 1785 blev der taget patent. Lukin ombyggede bl. a. en båd for en dr. Shairp fra Bamborough, der interesserede sig meget stærkt for søfolks velfærd. Allerede i denne båds første virkeår reddede den mange menneskeliv. Men bortset fra denne ene båd anbragtes ingen af Lukins konstruktioner på steder, hvor der virkelig var brug for dem. Selv om Lukin havde Prinsen af Wales som beskytter, lykkedes det ham trods mange henvendelser til admiraler og andre betydelige mænd inden for søfarten ikke at vække større interesse for sin sag. Men han opnåede dog at se det engelske redningsvæsen blive til og vokse sig stærkere.

Det første private engelske redningsselskab blev dannet i Shields i 1789 som verdens første af sin art. Det var et skibsforslis ud for floden Tyne, der det nævnte år satte fart i sagerne. Skibet „Adventure“ af Newcastle strandede på Herd Sand kun små 300 meter fra stranden i overværelse af tusinder af tilskuere. Brændingen var så voldsom, at man ikke kunne sætte en båd af den ordinære type i vandet. Næsten hele besætningen

omkom, og ulykken gjorde et så stærkt indtryk på stedets indbyggere, at de nedsatte en komité, der kort tid efter udsatte nogle pengepræmier for de bedste forslag til en redningsbåd. Man tænkte altså åbenbart slet ikke på Lukins allerede eksisterende konstruktion.

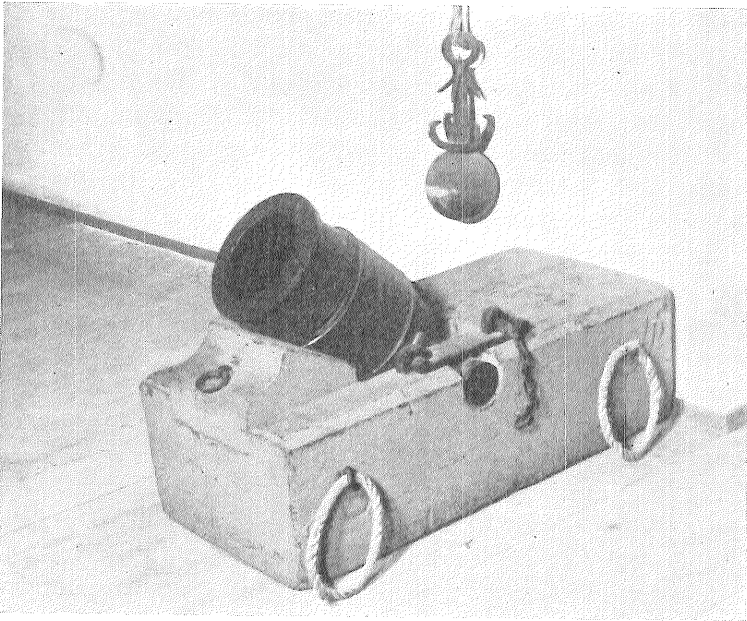
En mængde forslag indsendtes, og to udvalgte til præmiering. Det ene forslag var indsendt af en maler ved navn William Wouldhave og det andet af en mr. Henry Greathead. – Wouldhave brugte ligesom Lukin kork for at styrke bådens opdrift, mens Greathead lagde mere vægt på kølens form.

Greathead var den eneste bådebygger, der havde vist konkurrencen interesse, og derfor fik han overdraget bygningen af den første båd, der faktisk blev til som et kompromis mellem hans eget og Wouldhaves projekt.

De to første år udrettede Greatheads båd ikke noget særligt, men i 1791 reddede den besætningen fra to skibe. I 1796 og 1797 gjorde den igen sin nytte, og i 1798 byggedes endnu en båd efter samme tegning. Den købtes af Hertugen af Northumberland og skænkedes til det private redningsselskab ved North Shields. Året efter forærede hertugen en båd til Oporto. I året 1800 skænkede mr. Cathcart Dempster en af Greatheads konstruktioner til St. Andrew's, hvor den i 1803 bestod sin prøve. „Meanwell“ af Scarborough var strandet i en frygtelig orkan, og vejret var så hårdt, at fiskerne ikke turde gå ud med båden. Men nogle frivillige med mr. Dempster i spidsen roede ud og frelste den tolv mand store besætning. Bådens heldige indsats gav anledning til, at Greathead modtog endnu mange bestillinger. Ved årsskiftet 1803–04 havde han bygget ikke mindre end 31 både, hvoraf otte til udlandet.

Mr. Wouldhave døde i 1821 uden at have modtaget særlige æresbevisninger for sin indsats. I St. Hildas sognekirke findes dog en mindesten, hvori er indhugget et digt til hans ihukommelse. På toppen af stenen står en model af en redningsbåd, og en lignende model er fæstet til kæden på en af kirkens lysekroner.

Greathead var mere heldig i levende live. I 1802 modtog han en gave fra staten på £ 1200. Trinity House gav ham



Redningsmortér af engelsk fabrikat 1811. Kuglen har modhager. –
Handels- og Søfartsmuseet.

£ 105, og det samme gjorde Lloyd's. Desuden fik han en guldmedaille fra Society of Arts sammen med 50 guineas, og den russiske kejser skænkede ham en diamantring. – Den første båd, Greathead byggede efter det præmierede projekt, endte sin karriere i 1821, da den på vej ud til et strandet skib ved Tynes munding løb på en undersøisk klippe. Alle blev dog reddet. Flere andre af hans konstruktioner gjorde tjeneste helt til århundredets slutning.

Som allerede nævnt var England det første land, der oprettede redningsstationer. Redningsvæsenets vækst skete imidlertid til at begynde med uden noget videre samarbejde mellem de enkelte stationer. Men så viste Sir William Hillary sig på scenen og fik i 1824 dannet „Royal National Institution for the Preservation of Life from Shipwreck“.

Sir Hillary var et 100 procent mandfolk. På øen Man, hvor han bosatte sig, oplevede han i 1822 en frygtelig storm, hvor-

under han så mange skibe forlise på kysten. Ved en af strandingerne prøvede Hillary sammen med to andre at sætte en lille båd i vandet for at redde nogle søfolk. Men båden blev kort efter knust mod stranden. Hillary brækkede tre ribben, men gik ikke desto mindre straks i gang med at klargøre en større båd med 16 årer. Selv tog han slagåren, og i de følgende dage under den samme storm reddede han og hans folk 54 mand fra den engelske marines kutter „Vigilant“, og to dage senere frelste de ca. 100 mand fra et andet af marinens skibe, „Racehorse“. Mange gange senere samme år gentoges disse bedrifter, og redningsvæsen blev Hillarys livsopgave. Gennem skrift og tale og forhandlinger med betydende mænd søgte han at gøre det engelske folk interesseret, og den 4. marts 1824 samledes et udvalg i London for at drøfte starten af et selskab, hvis opgave det bl. a. skulle være at skaffe apparater til redning af skibbrudne. Udvalgets formand var biskoppen af Canterbury, dr. Manners Sutton. Andre medlemmer var biskoppen af London, biskoppen af Chester, raket-opfinderen Manby, William Wilberforce, der var kendt for sin kamp mod negerslaveriet, flere ministre og naturligvis Sir Hillary selv. Det blev på det første møde besluttet at starte det ovennævnte selskab, hvis første præsident blev premierminister Lord Liverpool.

Selskabet var af privat karakter. I 1850 blev det reorganiseret og hedder nu „Royal National Life-Boat Institution“. Det er stadig, i modsætning til f. eks. det danske, en institution, der for en stor del opretholdes for frivillige bidrag.

Sir Hillarys indsats virkede smittende i andre europæiske lande, og snart begyndte lignende institutioner at gro frem her også. Holland fik således allerede i 1824 sit redningsvæsen, i 1838 fulgte Belgien efter. Derefter kom i 1852 det danske, i 1853 det norske og i 1865 det franske redningsvæsen. Den første tyske redningsstation blev i 1850 etableret ved Østersøen og dannede dermed grundlaget for Tysklands redningsvæsen.

Det danske redningsvæsens historie er ofte blevet behandlet. Det skal dog nævnes, at man også før 1852 herhjemme havde redningsstationer flere steder. Men sandflugts- og strandingskommissær C. B. Claudi har æren af, at red-

ningsvæsenet organiseredes rigtigt. Han havde hørt om det engelske redningsselskabs stiftelse i 1824, hvorfor han foretog en studierejse til England. Efter hjemkomsten udarbejdede han et forslag til oprettelsen af danske redningsstationer, og dette forslag førte til stiftelsen redningsvæsenet i 1852.

*

Til et redningsvæsen hører andet end redningsbåde, og allerede i 1791 opfandt og konstruerede den engelske søløjtnant John Bell en såkaldt rednings-morter, som kunne udskyde en svær lodline i en afstand af ca. 400 meter. I 1812 konstruerede en anden engelsk søofficer, orlogskaptajn George William Manby, en lignende redningsmorter, der udskød en kugle med modhager og førte en line ca. 150 meter ud. I England holdt man fast ved mortererne lige indtil 1865, da de fortrængtes af rednings-raketterne. Det var især Coehorns mortar, der benyttedes. Denne udskød en ca. 14 kg tung blykugle, i hvilken var iskruet en jernstang med læderrem som forløber.

Både på Handels- og Søfartsmuseet og på Dansk Fiskerimuseum i København findes en redningsmorter med kugler. Disse kugler er forsynet med hager, der skulle holde dem fast til et strandet skibs rig. Forfanget på kuglerne er af skind, og grunden til, at man benyttede dette materiale, er den, at skindet ikke så let som den efterfølgende line kunne brænde. Redningsmortererne på de to museer siges at være de sidste stadig eksisterende af sin art herhjemme.

Lige efter århundredskiftet 1800 fremkom i England den første redningsraket. Den var opfundet af fyrværker Horatio Dennett. Det princip, der lå til grund for denne raket, er blevet fulgt næsten helt lige indtil vore dage.

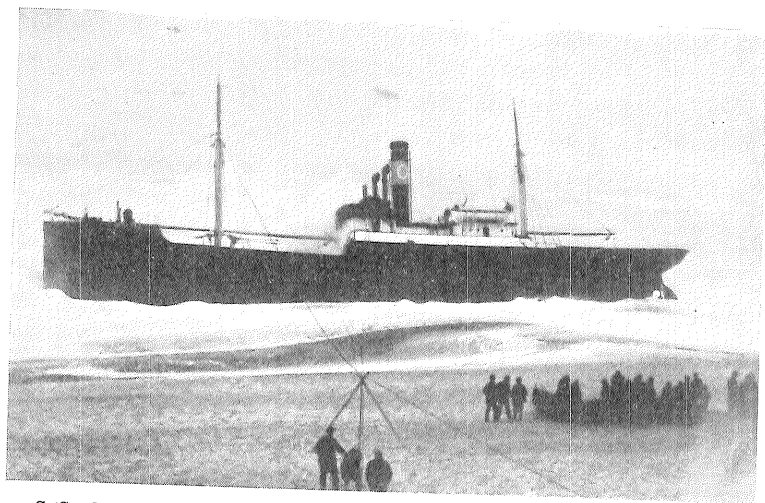
Dennett må imidlertid dele æren med Henry Trengrouse som redningsrakettens opfinder. Trengrouse, der var født i Helson, Cornwall, i 1772, overværede i 1807 orlogsskibet „Anson“s forlis i nærheden af Lands End. Skibet havde i det rasende uvejr mistet begge sine ankre og drev ind mod land. Da det tog grunden, begyndte den ca. 100 mand store besætning at springe i vandet for at prøve på at svømme i land. Det var nemlig umuligt at sætte en båd ud fra land. Men ikke een blev reddet.

Trengrouse, der havde arvet en formue på 3500 pund sterling, besluttede at ofre i det mindste en del af disse penge på opfindelsen af en redningsraket. I ti år arbejdede han med sin plan for til sidst at demonstrere den for admiralitetet, hvor man viste den stor interesse. Opfinderen fik snart efter ordre på 20 raket-apparater, men så var det også forbi. For retten til selv at lade fremstille apparater efter hans konstruktion betalte admiralitetet ham een gang for alle – 50 pund!

Henry Trengrouse spandt således ikke guld på sin opfindelse, men som en anerkendelse modtog han en sølvmedaille fra Society of Arts, og ligesom Greathead modtog han fra den russiske regent en kostbar diamantring.

Iøvrigt gjorde Trengrouses genialitet sig også gældende på et andet område inden for redningsvæsenet. Det var ham, der opfandt den såkaldte bukse-redningsstol (på engelsk „breeches-buoy“). Denne redningsstol, som i princippet bruges den dag i dag, er således konstrueret, at den person, der skal bruge den, stikker benene igennem en sejldugs-pose, som har stor lighed med et par bukser. Derfor navnet.

Rygtet om de engelske opfindelser nåede også til Danmark, og i 1851 holdtes der prøver med tre forskellige raketapparater eller morterer på Jyllands vestkyst. Konkurrencen stod mellem Manbys morter, Cartes raketapparat og Dennetts raketapparat. Den sidstnævnte konstruktion sejrede, og i lang tid importeredes Dennetts apparater fra England. Men da de førtes som dækslast over Nordsøen, tog de tit skade, hvorfor det i 1854 blev overdraget kunstfyrværker G. Amici, der har givet navn til Amicivej på Frederiksberg, at lave raketterne, selv om de herved blev noget dyrere. De danske raketter var imidlertid de engelske underlegne, hvorfor man påny importerede fra England. Omkring 1860 foretog Dennett forresten forsøg med dobbelte raketter, med hvilke der kunne skydes betydeligt længere end med de enkelte. Forsøgene blev dog opgivet foreløbig. Men i 1862 lykkedes det Amici at fremstille nogle virkelig brugbare dobbelte raketter, og i de næste 11 år havde han leverancen af sådanne raketter til redningsvæsenet, mens Søetatens Laborato-



S/S „Manfred“ af Verkeback, strandet ved Stenbjerg 7. marts 1930.
Besætningen (17 mand) blev reddet ved raketapparat.

rium (søartilleriet) fremstillede de enkelte raketter. Fra 1873 overtog søartilleriet også leverancen af dobbelt-raketter.

Både herhjemme og flere steder i udlandet har man i tidens løb eksperimenteret med redningsapparater, der skulle afløse raketterne. En franskmænd, grev d'Houdelot, fandt i 1862 på at bruge en riflet kanon til udskydning af redningslinen. Men opfindelsen havde ikke succes. En anden franskmænd, Delvigne, eksperimenterede også med kanoner til redningsbrug samt med redningsgeværer. Begge dele udskød pile, hvortil var fastgjort liner. I flere år brugte man disse pile i det franske redningsvæsen, men senere gik man tilbage til raketterne.

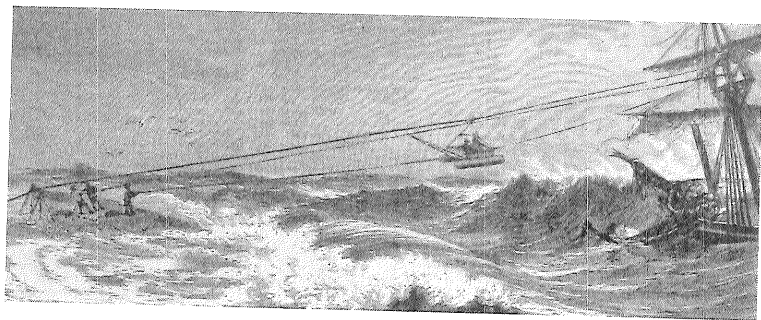
I 1874 indsendte en tømremester Møller et forslag til redningsvæsenet om indførelsen af såkaldte „redningsdrager“, der var så store, at de skulle kunne slæbe ponton-fartøjer i land fra de strandede skibe. Senere fremkom der lignende forslag fra andre danskere, i året 1900 fra redaktør Henrik Fog og i 1909 et fra navigationsskolens forstander i Svendborg, Aage Tuxen. Det sidstnævnte var det sagligt bedst underbyggede. Men anvendelsen af drager var langt fra noget nyt. Allerede før tømremester Møllers forslag havde der været lignende pro-

jekter fremme både i England og i U.S.A. I Aberdeen brugte man således en drage, der fra land skulle skaffe forbindelse med strandede skibe, men da de farligste strandinger indtræffer ved pålandsvind, var Aberdeen-dragen af liden værdi.

I en artikel i „Illustreret Tidende“ for den 22. december 1872 gjorde branddirektør J. P. Matthiesen rede for et af ham opfundet redningsapparat. Matthiesen, der interesserede sig meget for skibbrudnes redning, påpegede, at mens de fleste redningsforetagender i andre lande blev foretaget med redningsbåde, var raketapparaterne de mest benyttede herhjemme. Fra januar 1852 til 31. marts 1872 havde rakterne og redningsstolene været brugt i 166 tilfælde og redningsbådene i 139 tilfælde. Ved hjælp af rakterne frelstes 1301, mens der med redningsbådene „kun“ reddedes 959 skibbrudne. Trods dette mente Matthiesen, at de redningsstole, som benyttedes andre steder, ikke uden videre kunne efterlignes her, idet man måtte tage hensyn til lokale forhold. Den gængse redningsstol, skrev han, sikrede ikke, at den skibbrudne kom levende i land. En anden ulempe ved redningsstolen var, at den kun kunne tage een mand ad gangen. Matthiesen sammenlignede den skibbrudnes tur i redningsstolen med en form for kølhaling, idet redningsstolen med den ombordværende for en stor del slæbte i eller under vandet.

Branddirektørens forslag gik ud på følgende: Der skulle konstrueres en af spanskrør flettet kurv, to alen lang og halvanden bred, som skulle hvile mellem to af gummi med sejldug overtrukne pontoner. Dette redningsmiddel var beregnet at tage to mand ad gangen. „Stolen“ var konstrueret med livliner hele vejen rundt, således at den, hvis det strandede skib skulle blive sønderslået, før alle var bragt i land, kunne bruges som flydende redningsbøje for 8–10 mand. Ved at gøre apparatet noget større kunne man benytte det på den måde, at man halede det, flydende på vandet, ud til skibet, hvorefter man kunne hale det tilbage med næsten hele skibsbesætningen på een gang.

Matthiesens forslag blev vist aldrig prøvet i praksis. Forresten havde andre været inde på nogenlunde de samme ideer som han mange år forinden. En amerikaner ved navn Joseph



J. P. Matthiesens redningsapparat for skibbrudne.
Træsnit i Illustreret Tidende.

Francis havde i 1850'erne konstrueret en redningsbåd, men også en såkaldt „life-car“. Dette apparat havde nærmest form som en båd og var lavet af jern eller kobber. Det var overdækket med et udbuet dæk, der igen var forsynet med en luge, som kunne lukkes tæt til indvendigt fra. Indretningen var beregnet til at tage fire–fem personer i land ad gangen i liggende stilling. Der var hverken lys eller ventilation i denne „life-car“, hvilket dog heller ikke skønnedes nødvendigt under hensyn til „rejsen“s kortvarighed. Senere lavede Francis lidt om på konstruktionen, så det blev muligt at sidde oprejst under turen ind mod land. Til hver ende af denne „car“ var fastgjort liner, der gjorde det muligt at hale den frem og tilbage. Desuden var den ophængt i kæder og, øverst, i en stor øjebolt til et tykt tov. Ideen i denne konstruktion var den samme som i Matthiesens, nemlig at de skibbrudne under redningen skulle befri sig for den ubehagelige og våde tur gennem vandet.

„The Francis' Life-Car“ blev prøvet flere gange i praksis, og ved en enkelt lejlighed blev der ved hjælp af den frelst ca. 200 mennesker. Det var ved skibet „Ayrshire“s stranding under en snestorm på Jersey-kysten ikke ret langt fra Long Branch.

De redningsbåde, Francis byggede, var af metal, og skulle især udmærke sig ved meget stor styrke. Bådenes skrog bestod kun af to dele, der var presset hydraulisk ud, hvilket var lidt af en sensation på det tidspunkt.

I sin artikel om den nye redningsstol i „Illustreret Tidende“

slog branddirektør Matthiesen også til lyd for ved redningsforetagender at bruge olie til bølgedæmpning. Han anbefalede, at redningsvæsenets både fik blikbeholdere om bord, hvori var fæstet en kort line, hvormed dåsen, der skulle fyldes med en blanding af sand og olie, kunne udslynges på længere afstand imod brådsøer og strøm. For indgående anbefalede han, at bådene skulle slæbe et sejl dyppet i olie efter sig.

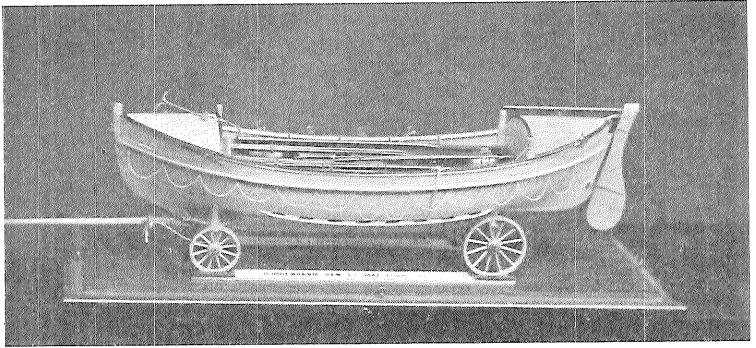
Først i 1890 indførte Board of Trade ved lov, at ethvert skib skulle medføre et bestemt kvantum olie til bølgedæmpning. Alligevel var der intet nyt i Matthiesens forslag. Allerede de gamle grækere, og måske også vikingerne, kendte oliens evne til at tæmme søen. I en ca. 1250 år gammel engelsk kirkehistorie findes en beretning om en biskop ved navn Aidan, som gav en skibsbesætning lidt hellig olie om bord. Han fortalte, at Gud ville stilne søen, såfremt man kastede olien i vandet. På vej til Kent mødte skibet et voldsomt uvejr, og besætningen huskede biskoppens råd, hvilket hjalp dem frelst gennem stormen.

I 1883 udførte man nogle bølgedæmpnings-forsøg ved Aberdeen. Man udlagde nogle blyrør under vandet 150 meter ud. For hver ca. 25 meter var ledningen forsynet med en ventil, gennem hvilken olien ved trykluft kunne pumpes ud i vandet. Men der blev brugt uforholdsmæssig megen olie til forsøgene, der derfor blev opgivet. Men samme år fremkom marinemaler Riis-Carstensen herhjemme med et forslag om raketter, der skulle føre en mindre beholder ud fyldt med olie. Beholderen skulle åbnes ved eksplosion og olien derved samtidig spredes. Fem år senere foreslog kommandør V. Hansen, at der foretoges forsøg med opankrede bøjer ud for Jyllands vestkyst. Bøjerne skulle fyldes med olie, der automatisk sivede ud ved søens bevægelser. Men forslaget viste sig at være for kostbart at gennemføre. Alene til en enkelt fiskerplads ville anskaffelsen af bøjer komme til at koste 56.000 kroner, hvortil kom udgifterne ved det meget betydelige forbrug af olie. Iøvrigt glemte man vist helt, at den megen olie kunne være til skade for svømmefuglene! – Til brug om bord i nødstedte skibe har olien imidlertid vist sig at være til stor gavn.

Det danske redningsvæsen begyndte meget beskedent med, at Claudi lod strandfogederne udruste med en lang, smækker line, som de i givet tilfælde kunne udkaste til skibbrudne.

Claudis rejse til England og hans beretninger om det, han havde set derovre, medførte bl. a., at „Foreningen til Søfartens Fremme“ i 1846 lod bygge en redningsbåd, som skulle have haft station ved Harboøre. Båden var imidlertid meget svær at transportere på land langs kysten, fortæller Eisenreich i sin bog om „Det nørrejydske Redningsvæsen“. Derfor blev den anbragt i Aggerkanal, hvor den senere afløstes af en mere velegnet båd. I 1847 skænkede „Frimurerlogen“ imidlertid en noget mindre, lettere og betydeligt bedre redningsbåd, som var konstrueret og bygget af skibsbygmester E. P. Bonnesen, København. Bonnesen havde i 1844 været en tur i England og her set på redningsbåde. De bedste ting ved de forskellige fartøjer i det engelske redningsvæsen nedfældede han i sin egen konstruktion. Den båd, der derefter blev til, var forsynet med lufttætte kasser, hvortil etatsråd T. Suhr havde skænket kobberet. Den var på størrelse med marinens velkendte travailer og havde en længde af 26 fod. Den var bygget af gennemtørret elm og klinkbygget, med 2 kimingskøle samt en flad køl på 8 tommers bredde. Båden havde seks tofter og årer til seks mand. Fartøjet anbragtes ved stationen Flyvholm, hvor den gjorde tjeneste i mange år. Den kom iøvrigt til at danne modellen for senere tiders danske redningsbåde. De fire næste både, Bonnesen byggede, afveg nemlig ikke meget i konstruktionen fra den første. En af ændringerne gik ud på at bygge luftkasserne af træ i stedet for af det mere kostbare materiale, kobber. Desuden var de en halv fod bredere og et par tommer dybere.

Lidt efter lidt tilføjedes mindre ændringer, som redningsmandskaberne udtrykte ønske om efter erfaringer med de eksisterende både. Bl. a. byggede man nu med en skarpere bov og mere skydende stævne. Da Skagens redningsbåd kæntrede den 27. december 1862, fik Bonnesen til opgave at foretage endnu nogle ændringer. Men heller ikke de både, der derefter blev bygget, afveg meget fra den første, som Frimurerlogen skænkede. Bonnesens tegninger til disse redningsbåde er tilligemed hans

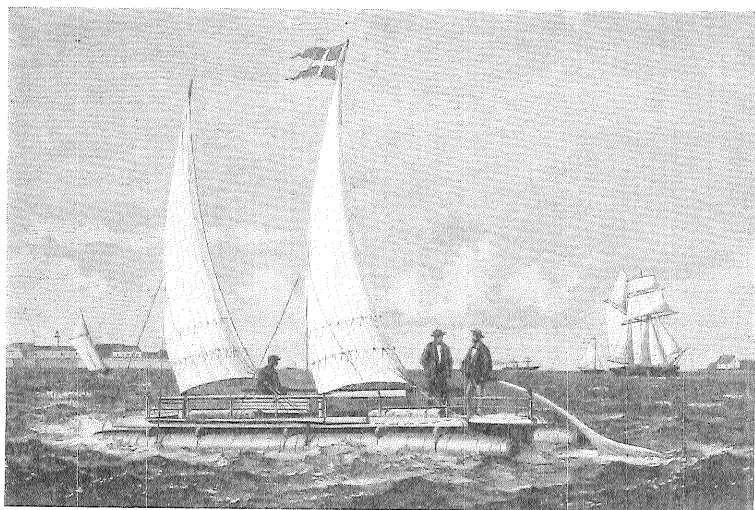


E. P. Bonnesens model af redningsbåd i skala 1 : 12,
fremstillet 1866. – Handels- og Søfartsmuseet.

øvrige arkiv af konstruktionstegninger i Handels- og Søfartsmuseets eje.

Den danske befolkning fulgte med stor interesse redningsvæsenets udvikling, og mange mennesker lagde deres hjerner i blød for at finde på bedre redningsmetoder. Langt de fleste af forslagene var „nitter“, men nu og da har et projekt vist sig brugbart.

På samme måde som herhjemme er det gået i andre lande, og ting, man ikke har kunnet bruge her, har man været glade for andre steder – og omvendt. F. eks. konstruerede den allerede nævnte branddirektør Matthiesen i 1872 en rednings-pontonflåde, der blev anbragt ved en russisk redningsstation i nærheden af Archangelsk. Flåden, der bestod af to næsten cigarformede rør, der var anbragt ca. fire meter fra hinanden, var forsynet med et af rotting flettet dæk. De to ponton'er havde hver en længde af ca. 9 meter. På dækket var der to langskibs løbende rækker tofter, der var beklædt med sejldug og polstret med korksmuld. Tofterne kunne således evt. bruges som selvstændige redningsmidler. Flådens bæreevne var ca. 50 mand, og den udmærkede sig desuden ved at være kæntre- og synkefri. Tillige var den let at manøvrere og havde et ringe dybgående, så den let kunne gå igennem brændingen. Det første af denne type fartøjer blev vistnok bygget på Jacob Holms Plads i København. Et par stykker blev anskaffet til nogle jydsk stationer,

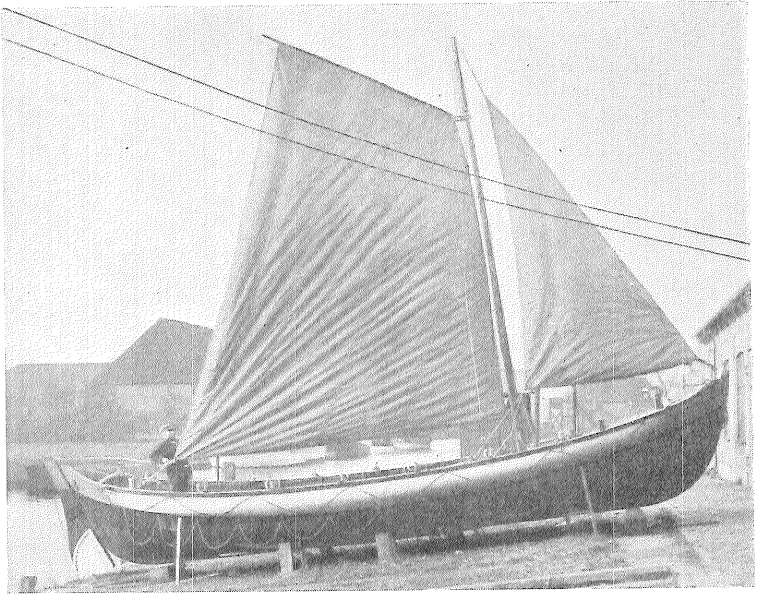


Redningspontonflåde, konstrueret af J. P. Matthiesen.
Træsnit i Illustreret Tidende efter tegning af C. Eckardt.

men nogle år senere blev de afhændet igen, fordi de viste sig uegnede til vore kyster.

Et virkeligt fremskridt var, da de første maskindrevne redningsbåde kom frem. Den første damp-redningsbåd var engelsk og hed „Duke of Northumberland“. Den blev bygget i 1889 og blev drevet frem ved „jet“. Bådens maskineri drev nemlig en pumpe, som ind sugede en ton vand hvert sekund og spyttede det ud igen i løbet af ligeså kort tid. Bådens fart var 9 knob, men en ulempe ved den var dens vægt. Den var så tung, at fartøjet altid måtte ligge i vandet. – Allerede 15 år forinden var dampmaskinens indførelse blevet livligt diskuteret i England. I sin bog „The Life-boat and its Work“ fra 1874 fraråder Ricard Lewis i høj grad at anvende dampen i redningsbåde og gør samtidig opmærksom på, at der var blevet konstrueret flere propel-drevne både, der førtes frem ved håndkraft. Sådanne projekter dukkede også frem senere, og i vore dage fremstilles sådanne både til brug fra skibe.

Imidlertid kom jo så motoren, og i dag har det engelske redningsvæsen en flåde på 160 motor-redningsbåde. Den første

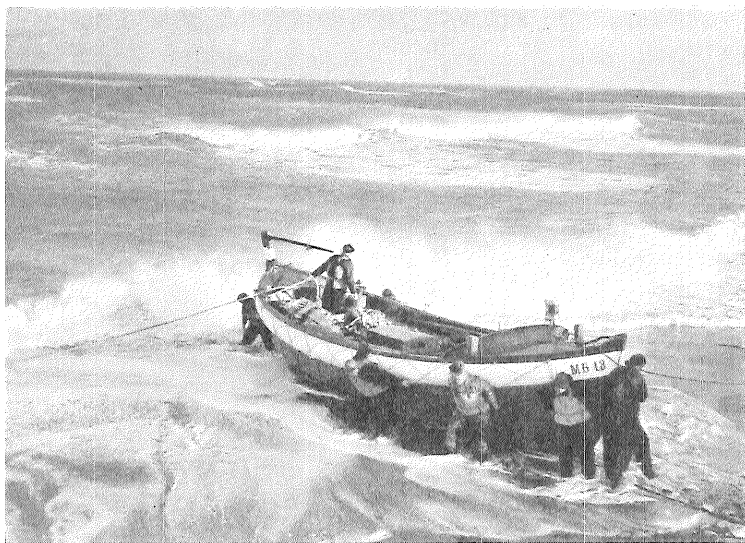


Skagens redningsbåd, ældre type med sejl.

motordrevne redningsbåd i det danske redningsvæsen blev i 1914 stationeret i Skagens havn. Båden, der var bygget efter engelsk mønster, udrustedes med en motor på 40 hk. En del mindre både blev udrustede med hjælpemotorer og stationeredes forskellige andre steder, hvor de kunne søsættes fra åben strand. Men hjælpemotorerne var ikke den rigtige løsning, og i 1925 indførtes en ny type, som var helt afhængig af sejl og årer. Typen kan dog, i nødstilfælde, drives frem ved de nævnte fremdrivningsmidler.

*

Mens man dog i nogen grad allerede hen mod slutningen af det attende århundrede begyndte at interessere sig for søfolks redning fra strandinger, blev der næsten intet gjort for, at de kunne klare sig ud af en nødsituation på åbent hav. I 1776 opfandt en englænder ved navn William Shipley fra Maidstone imidlertid en redningsbøje, „The Floating Light“. Apparatet



Øvelse med MB 13.

findes udførligt beskrevet i en lille tysk tryksag fra 1789, der blev udgivet „af en rejsende tysker uden vederlag og udelukkende af kærlighed til alles vel“.

Redningsbøjen var lavet af kobber og havde en længde af knapt en meter. På hver side var den forsynet med en opretstående stang, hvorimellem en olie-lygte var anbragt i kardansk ophængning. Lygten var sådan indrettet, at den ikke slukkedes hverken af vind eller sø. Over den var anbragt en bøjle med en line. Bøjen, der var rødmalet, havde også en lille „mast“ med et rødt flag, så den kunne ses om dagen. Den var også forsynet med en lille „lønning“, hvori var huller, som en overbordfalden kunne gribe fat i. Bøjen skulle kastes ud, når en mand faldt i vandet, og derpå føres over i den læ side, så den kunne drive ud til den forulykkede. Ved hjælp af linen kunne man derefter hale bøjen ind igen med den overbordfaldne, hvis denne altså havde fået fat i den.

Også den engelske commander E. Inglefield tænkte på de overbordfaldne søfolk. I 1852 opfandt han en såkaldt „redningshat“. Denne opfindelse lignede en almindelig matroshue,

men havde dobbelt, lufttæt foer. Den øverste halvdel af foret var fæstet til pulden. Den nederste del kunne derimod vendes ud, ved at man trak i en rem i den. Den øverste halvdel af pulden var forsynet med en ventil. Når man trak i den lige omtalte rem, kom der luft i huen gennem ventilen. I opblæst tilstand blev huen dobbelt så stor som normalt. Opfinderen hævdede, at „redningshatten“ ville have særlig betydning for udkiggene, der jo i reglen er de første, der opdager, når en mand falder over bord. Når en udkig så en af besætningen falde i vandet, skulle han derfor straks tage sin hue af, trække i remmen og kaste „redningsmidlet“ udenbords.

Ti år forinden havde en anden mand taget patent på et meget mærkeligt redningsmiddel. Det var opfindersens idé at forvandle alle møbler om bord på skibene til redningsmidler, hvilket kunne lade sig gøre ved at anbringe vand- og lufttætte puder under bordplader, stolesæder o.s.v. Opfinderen havde vist bare ikke tænkt på, at de færreste mennesker på en stor liners underste dæk bryder sig om at agere flyttefolk, når skibet er lige ved at synke!

Disse opfindelser havde faktisk kun interesse som kuriosas, og det var først, da Samuel Plimsoll gjorde sin indsats for søfolkene, at der blev gjort noget effektivt for større sikkerhed på søen.

*

Plimsoll var født i 1824. Da han endnu var ganske ung, slog han sig ned i Londons fattigkvarter som kulhandler. Han havde dog ikke heldet med sig og var flere gange ved at gå fallit. Sine aftener tilbragte han imidlertid i Londons dokker, hvor han lyttede til søfolkenes beretninger. Han hørte på denne måde mange historier om synkefærdige og overlastede skibe, som var sporløst forsvundne med mand og mus. Beretningerne gjorde et dybt indtryk på ham, men hvad kunne vel en fattig kulhandler gøre for at ændre de fortvivlede forhold?

Ti år senere, da Plimsoll var fyldt 36, var han en velstillet mand med en ny og velfunderet kulforretning. Han havde nu tilstrækkeligt med penge til at sende sin kone på ferie på York-shire-kysten. På en af sine korte sørejser til hustruens feriested

så Plimsoll mængder af vrage, hvis mastetoppe ragede op over vandet. Dette syn fik påny Plimsoll til at tænke på søfolkene. Han tænkte bl. a. på, at mange af disse skibes besætninger var blevet trukket ned i dybet, fordi redningsmidler manglede om bord, eller fordi de var lidet effektive. Siden den dag gjorde han søfolkenes sikkerhed til sin livssag.

Kulhandleren fik travlt med at indsamle beretninger om uforsvarligt lastede og pilrødne træskibe og beskrev tilfældene i de engelske aviser, når disse var villige til at optage sådant pinligt stof. Han talte også ved utallige møder, hvor han gang på gang pointerede, at rederne med de høje søassuranceer faktisk tjente tykt, når deres vrage gik ned. Forresten var det sjældent, at et skibsforslis dengang gav anledning til retssager, og når det gjorde det, var det ikke mandskabets forvinden, men penge, sagerne drejede sig om.

Mens den brede del af Englands befolkning med interesse lyttede til Plimsolls argumenter, vendte man i parlamentet det døve øre til. Derfor lod Plimsoll sig i 1868 indvælge i parlamentet, men også nu overhørte man her fuldstændigt den „kulrede kulhandler“. Men Plimsoll fortsatte sin kamp og udgav i 1872 bogen „Our Seamen“, i hvilken han fremførte mange opsigtsvækkende anklager mod redere og myndigheder. Han skrev bl. a. om det mærkelige i, at man nogle år i forvejen havde indført nogle ganske vist ret overfladiske bestemmelser om tilsyn med passagerskibe, mens man havde stillet sig helt ligegyldig over for sømandens skæbne. Han oplyste også, at ikke mindre end 8794 engelske søfolk havde mistet livet ved forlis fra 1861 til 1871. En stor del af disse tab kunne have været undgået gennem en streng lovgivning. At tabene havde fundet sted, det var kort og godt masse mord. I folkemunde blev Plimsolls bog da også benævnt som „Håndbog i søassurance-svig“.

Til sidst måtte Disraëli og hele parlamentet bøje sig for den folkestemning, Plimsoll havde rejst, og resultatet blev en ny engelsk skibsfarts-lov, der kom til at danne grundlaget også for andre søfartsnationers love af samme art. En af lovens vigtigste bestemmelser gjaldt indførelsen af et lastelinie-mærke.

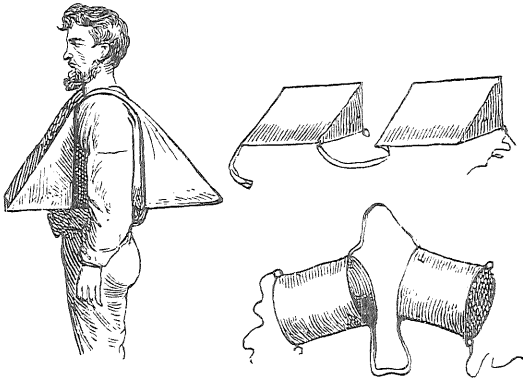
Efter at have stridt for humanitet på søen i mere end en menneskealder trak Samuel Plimsoll sig i 1880 tilbage fra parlamentet. I 1898 afgik han ved døden.

*

Plimsolls indsats gav sig udslag på andre måder end ved udfærdigelsen af nye søfartslove. Den gav også anledning til, at en mængde opfindere begyndte at tumle med nye redningsmidler.

Den tidligere nævnte J. P. Matthiesen tog herhjemme patent på en todelt skråpude eller pølle i 1874. Dette redningsmiddel var forsynet med skulderbånd og livline, således at den ene del anbragtes på brystet og den anden på ryggen. Puden var stoppet med korkspåner og betrukket med vandtæt sejldug. Under den ene halvdel var anbragt en vandtæt taske til opbevaring af penge og værdipapirer. Efter opfinders egen mening havde rednings-skråpuden flere fordele: Den optog intet specielt rum om bord, var let at komme til og kunne til daglig tjene som almindelig skråpude. Endvidere beskyttede den ved brug i vandet mod stød for- og bagfra, f. eks. mod vragstykker o. l. I en artikel i „Illustreret Tidende“ gjorde Matthiesen opmærksom på, at det i rigsdagen allerede på det tidspunkt forelagte udkast til lov om tilsyn med dampkedler og passager-dampskibe indeholdt bestemmelser om, hvilke redningsmidler der skulle findes om bord. Antallet af redningsapparater var ansat til 20 % af det største passagerantal. „Men skal da resten, de 80 %, når skibet er fuldt besat, drukne?“ spurgte opfinderen og anbefalede endnu en gang sin frembringelse.

I de af det danske søværns skibe, som stadig har hængeskøjer om bord, fungerer madrasserne som redningsmidler. De er nemlig stoppet med korksmuld og forsynet med stropper, så man kan bruge dem som redningsveste. Om dagen er køjerne bundtet sammen på en særlig facon, og så kan det måske være svært i en fart at komme til madrassen. Men korksmuldets bæreevne er så stor, at man ganske roligt kan springe i vandet med hele køjen under armen. Madrassen skal nok holde både tæpper, køje og mand oppe.



Matthiesens redningspude. Træsnit i Illustreret Tidende.

Madrassernes funktion som redningsmidler er ikke af ganske ny dato. Allerede omkring 1860 anbefalede den engelske vice-admiral A. P. Ryder meget stærkt korkmadrassens indførelse i krigs- og handelsskibe og anviste forskellige måder, hvorpå man kunne bruge en sådan madras eller hele køjen som redningsmiddel. F. eks. kunne man jo binde de to ender på den sammenrullede køje sammen, så den ligefrem dannede en redningskrans. Eller to mand kunne enes om to køjer og hage sig fast til dem bag hinanden med en køje under hver arm. Admiral Ryder anbefalede også, at madrasserne var delt i to sammenhængende dele på langs og lavet således, at de to dele kunne lægges sammen og danne en redningsvest, som tillod den nødstedte at have armene fri. En fordel ved korkmadrasserne var, at selv de dyreste, som i 1874 kostede 11 s. 6 d., kun kostede det halve af, hvad madrasser, der var stoppede med hestehår, beløb sig til. Iøvrigt kunne man få korkmadrasser for helt ned til 7 s. 6 d., og disses bæreevne i vandet var ikke mindre end den, der gjaldt for de mere dyre madrasser.

Admiral Ryder udgav en lille tryksag om sine ideer, og i 1872 udkom denne i andet oplag. Forfatteren nævner i denne udgave, at der på grund af en mængde grufulde skibsforlis havde været nedsat et udvalg, der skulle undersøge, hvad der kunne gøres for at skabe større sikkerhed mod drukning ved forlis.

Udvalget foretog flere omfattende undersøgelser, bl. a. ved at interviewe flere søfolk om deres meninger og erfaringer skibsførlis vedrørende. Ni højtstående engelske søofficerer blev spurgt om deres mening med hensyn til korkmadrasser i skibe, og de udtalte sig alle til fordel for dem. Det er da også en kendsgerning, at mange orlogsgaster, navnlig under en krig, er blevet reddet takket være deres madrasser.

I sin lille tryksag anbefalede admiral Ryder også captain J. R. Wards korkredningsvest, som han bl. a. havde stiftet bekendtskab med under sin tjeneste som kommandør i kystbevogtningen. Her havde han givet ordre til, at folkene med mellemrum skulle opøves i iførelsen og brugen af korkbælter. Han krævede, at mændene skulle kunne tage dem på med lukkede øjne.

Captains Wards korkvest blev opfundet i 1854 og blev i mange år brugt både i det britiske, det danske og mange andre redningsvæsener. Dette redningsmiddel havde den fordel for mange andre samtidige, at det kunne holde en fuldt påklædt mand oppe, så både hans hoved og skuldre var oven vande. Endvidere tillod vesten sin bærer at ro med den på, og den var delt i to dele, en øverste og en nederste, således at der var et lille mellemrum i livet, hvor den kunne snøres fast. Denne konstruktion gjorde det ikke ubehageligt at sidde med vesten på i lang tid, og det havde ikke mindst betydning for redningsmandskaberne.

Det danske redningsvæsen importerede sine Ward-veste gennem firmaet A. W. Birt i London. I midten af tresserne købtes en del veste, som var konstrueret af en mr. Tisserand i New Orleans, men hverken disse eller andre redningsveste kunne lang tid fremover tage konkurrencen op med Wards. Og der var endda mange, som forsøgte at finde på noget bedre. I 1874 foreslog en købmand Willerup fra Hillerød således redningsvæsenet at indføre et af ham konstrueret redningsbælte, der bestod af en pølseformet beholder af gummi, som skulle kunne holde hovedet oven vande. Men redningsvæsenet sagde nej tak.

Ideen med oppustelige redningsveste var iøvrigt ikke ny dengang. Der var allerede fremkommet flere lignende og bedre projekter i England. Ikke desto mindre fremkom en herr Brøgger fra Løgstør i 1874 med et andragende om at få eneret på en redningsklædning af gummi. Dragten havde imidlertid meget tilfælles med en anden, der var opfundet af amerikaneren Clark S. Merrimann, og hvoraf redningsvæsenet havde et sæt til prøve. Merrimanns sæt viste sig at være danskerens overlegent, men ingen af dem fik betydning herhjemme, skønt der i alle tilfælde blev slået kraftigt på tromme for den amerikanske opfindelse.

En kaptajn Paul Boyton fra det amerikanske redningsvæsen blev i foråret 1875 forsidestof i alverdens aviser ved at foretage en svømmetur over Kanalen i en af Merrimanns redningsdragter, som han hævdede at have forbedret en del. Dragten bestod af to dele: En overdel med ærmer og hætte, der strammedes stærkt om håndled og hoved og kun lod ansigtet udækket. Underdelen endte nederst som en slags støvler og tillod heller ikke vand at trænge ind noget sted. Klædningen, der var af vulkaniseret gummi, var indvendigt forsynet med nogle luftpuder, fem ialt, fordelt bag hoved og ryg, på brystet og under benene. Disse luftbeholdere fyldtes med luft gennem en slange til svømmerens mund. I klædningen var anbragt et kompas, og ved den ene af støvlerne kunne fastgøres en lille mast, hvorpå kunne føres et lille sejl. En åre var fastgjort til bæltet.

Den 10. april startede den dengang 26-årige Boyton fra Dover kl. 3 om morgenen med en lille dampbåd som ledsageskib. Boyton gjorde god fremgang hele dagen og gav sig tid til både at spise og ryge cigarer i vandet. Men henad aften blev han træt, og da vejret blev uroligt, turde man ikke lade ham fortsætte. Protesterende blev han hevet om bord kl. ca. 19. Ikke een dråbe vand var trængt gennem dragten, der mindede meget om vor tids frømands-udstyr.

En dansk premierløjtnant af søværnet, Klixbüll, opfandt i 1883 et redningsbælte, der bestod af nogle af tarme forarbejdede beholdere, der skulle oppustes med luft. Da redningsvæsenet ikke viste opfindelsen synderlig tiltro, eksperimenterede

Klixbüll i seks år med nogle forbedringer, og i 1889 købte redningsvæsenet 30 eksemplarer. Men dragterne mistede hurtigt deres bæreevne og dermed al interesse.

I 1885 opfandt Chr. F. Holstein et redningsbælte af gummi, som ligeledes skulle oppustes før brugen. Dette bælte vandt indpas hos en del fiskere herhjemme.

I et nummer af „Nautical Magazine“ fra 1888 findes iøvrigt et brev fra en læser, der foreslår indført en særlig „rednings-skjorte“. Indsenderen fortæller, at søfolk og fiskere ud for Norfolk allerede i mange år havde benyttet sig af sådanne skjorter til søs. Skjorterne var syet af kipret stof, d. v. s. tætvet lærred, som er helt lufttæt, især når det er vådt. Skjorterne var dobbelte fra taljen og opefter og hver forsynet med et mundstykke på brystet. Når bærerne havde brug for det, pustede de bare skjorten op, og denne var nu i stand til at holde dem oven vande i mange timer. – I virkeligheden slet ikke så tosset en tanke!

En noget mere kompliceret opfindelse gjordes i 1888 af kredsdyrlæge Schwartz fra Oebisfelde. Han havde opfundet et redningsbælte, som var forsynet med glaskapsler indeholdende flydende kultsyre. Når bæltet skulle bruges, skulle kapslerne slås i stykker, hvorefter kulsyren i luftformig tilstand fyldte bæltet og dannede bærekraften. Opfindelsen vandt ikke særlig anerkendelse.

Nej, så gik man i langt højere grad ind for kaptajn Bauditz' og overkrigskommissær Rasmussens rednings-stortrøje, der havde korkstykker indsyet forskellige steder. Stortrøjen havde bare den ulempe, at den var betydeligt dyrere end Wards livbælte.

Omkring århundredskiftet kom de første redningsveste stoppet med kapok. Vestene var dog i begyndelsen dårligt lavede, men fremstillings-metoden forbedredes efterhånden, og i 1911 købte redningsvæsenet herhjemme 50 kapokveste af et fransk firma, der også forsynede det engelske redningsvæsen.

*

Det vil sikkert forbavse mange at høre, at en nu glemt amerikansk opfinder allerede i 1867 konstruerede en gummi-flåde. Opfinderen forventede et stort salg af sådanne flåder

som redningsbåde til oceangående dampere, men han fik vist aldrig solgt mere end eet eksemplar. Dette, der fik navnet „Nonpareil“ („uden lige“), kom imidlertid i fuldt mål til at vise sin evne til at holde sig flydende under de mest krævende forhold.

„Nonpareil“ var lavet af tre ponton'er af oppustet gummi, som var fastgjort til en træramme. Den var forsynet med to sænkekøle og sejl. Kahyt var der ingen af. I stedet havde de tre mænd, der købte flåden, rejst et telt på dens „dæk“.

Flåden startede fra U.S.A. i foråret 1867 for at sejle over Atlanten. Som kogested havde de tre kun en petroleumsovn, som hurtigt viste sig ubrugelig, hvorfor de på en stor del af rejsen måtte leve af beskøjter. Den 23. juni viste flåden sig ud for Cowes i England, hvor den blev bugseret i havn af en udflugtsdamper. Foruden besætningen fandt man om bord en radmager, levende høne. Mændene fortalte, at de havde fået den foræret af en hovmester på et passerende skib, men at de ikke havde nænnet at spise den. Iøvrigt kunne de fremvise dokumenter på, at de virkelig havde krydset Atlanten i dette mærkelige fartøj, idet de havde underskrifter fra flere skibe, de havde mødt. Mærkeligt nok fik gummiflåden – trods den store reklame, der må have ligget i den kække bedrift – foreløbig ingen praktisk betydning.

Kort før det sidste århundredskifte kom der en dansk opfindelse, der virkelig fik betydning for sikkerheden til søs. Opfindelsen var gjort af skibsfører Valdemar Engelhardt, der var født i 1858. Engelhardts båd er selvlænsende og består af en dobbelt-diagonalbygget underbygning forsynet med dæk. Til underdelen er befæstet en overdel, som kan hæves, og idet den hæves, glider tofterne ned, således at knæleddene, der holder overdelen i stilling, ikke kan bøjes. Båden kan slås op på få minutter og har yderligere den fordel, at der kan placeres to-tre både oven i hinanden, så de kun fylder det samme som een almindelig redningsbåd. Endelig må det nævnes, at båden endog i beskadiget form bevarer sin flydeevne. Således fortæller amerikaneren oberst Archibald Gracie, der oplevede „Titanic“-katastrofen og skrev en bog om den, „Sandheden om Titanic“, om

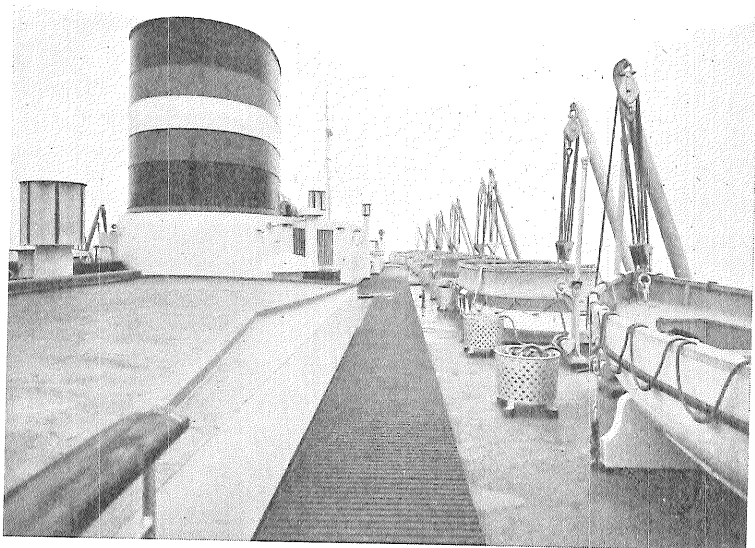
hvordan en Engelhardt-båd fra toppen af styrehuset med et brag faldt ned på dækket, efter at årerne, man havde brugt som slidsker, var knækket. Fra dækket skubbedes båden ud over siden og kom trods den store højde på ret køl. Da en af kæmpeskibets skorstene brækkede over og faldt i vandet i nærheden af båden, kæntrede denne. Men passagererne kravlede op på bunden af den og blev reddet efter at have opholdt sig på den som sild i en tønde i flere timer.

I undersøgelses-kommissionen efter „Titanic“'s forlis spurgte kommissionens formand, Lord Mersey, hvorfor man kun havde haft 4 af Engelhardts både om bord, når man burde have haft 40!

Den danske opfindelse viste også ved andre lejligheder sin værdi. De torpederede passagerdampere „Lusitania“ og „Empress of Ireland“ var begge udrustede med Engelhardt-både, der reddede mange mennesker fra døden.

Engelhardts båd var udstillet på verdensudstillingen i Paris 1900 og fik her diplom, og i England og Holland blev den anerkendt på lignende vis.

Nogle år efter Engelhardts opfindelse fremkom to nordmænd hver for sig med nogle opfindelser, der vakte stor opsigt. Den ene opfindelse var gjort af en styrmand Brude fra Hauge-sund. Det drejede sig om en lukket, ægformet redningsbåd af stål, – en redningsbøje eller -kugle. Brude foretog efteråret og vinteren 1904 en dumdristig rejse sammen med et par andre modige i et eksemplar af sin opfindelse for at føre bevis for dens påståede egenskaber. Båden, som han havde døbt „Uræd“, havde en længde af ca. 6 meter og en bredde og dybde af ca. 2 1/2 meter. Den kunne rumme 40 personer, og den var forsynet med en let håndterlig, sænkbar køl til forhindring af slingerage og afdrift. Foroven var den forsynet med rækværk og udkigstårn. Forude var anbragt en mast, der kunne lægges ned og var drejelig om et hængsel. Båden havde dobbelt bund med fire vandtætte rum. Adgangen til den foregik gennem et par mandehuller. Indvendig var der i midten et bord med kistebænke rundt om. Båden havde endvidere w. c. med pumper og to køjer, der i godt vejr også kunne tjene som åreløkker.



Motorfærgen „Fyn“s bådedæk, hvor man bl. a. ser flere redningsbåde af Engelhardts konstruktion.

7. august 1904 forlod „Uræd“ Ålesund og nåede over Nord-søen på tre dage. Den 19. august begyndte rejsen over Atlanten. Den 7. januar 1905 ved midnatstid strandede bøjen under en voldsom storm på den amerikanske kyst. Den fik ved strandingen kun et par buler i bunden, og da stormen havde lagt sig, sejledes den videre til Boston.

Brude mente, at en båd på ca. 5 meters længde ville være tilstrækkelig til skibe med 25–30 mand om bord. Direktør Munch fra Københavns Flydedok holdt i februar 1917 et foredrag for de nautiske foreninger i hovedstaden og anbefalede her varmt Brudes opfindelse. Han nævnte imidlertid, at den kostede 2000 kroner og altså fire gange så meget som en almindelig redningsbåd. Ved sin første virkelige prøve ved de norske dampere „Godø“ og „Giskø“'s sænkning den 30. april samme år viste opfindelsen sig imidlertid at være en „kikser“. Det sidstnævnte skib havde en sådan båd om bord. Den var dog vanskelig at få i vandet og viste sig for tung til sejlads med kun ti mand om bord, hvorfor en del af folkene måtte over i en båd

fra „Godø“. Endvidere blev man let søsyg i den på grund af dens rulninger og den indelukkede luft. Endelig viste den sig ikke særlig hurtig, og det var vanskeligt at holde sig varm i den.

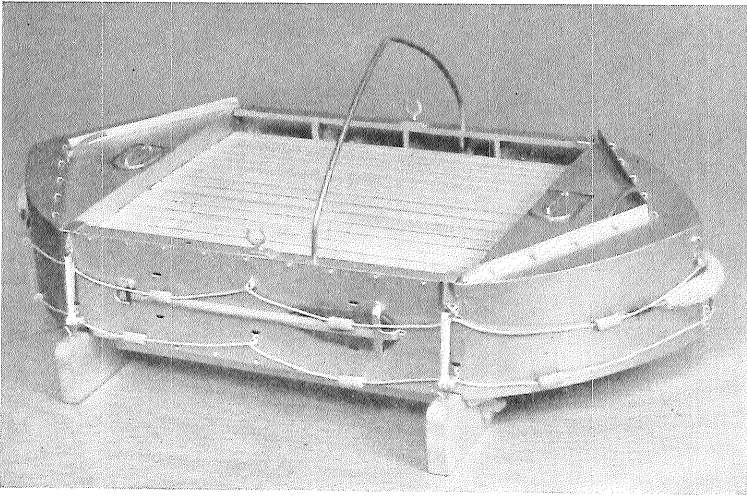
Den anden norske redningskugle var opfundet af skibsfører I. M. Dønvig. Den var kugleformet og havde en diameter af ca. 2 1/2 meter, men var afladet på den ene side, som var bestemt til at vende nedad. Den var lavet af tynde, sammennittede stålplader og havde dobbeltbund indrettet med vandtanke, fire ialt. Disse kunne rumme 1000 liter og skulle tjene som beholder for drikkevand. Når en tank var tømt, pumpedes den fuld af havvand. Foroven var bøjen forsynet med et lodret stillet luft-rør, der kunne skydes ind og ud alt efter forholdene, samt køjer og mandehuller. Der var plads til 16–20 mand. På grund af sin flade bund var den velegnet til landing på kysten. Men den var dyr i anskaffelse.

Iøvrigt var Dønvigs redningskugle forsynet med aflukke for levnedsmidler samt sejl, signalflag, ror og anker. – I 1903 blev den praktisk prøvet, idet den kastedes i Nordsøen fra et skib og drev i land på Jyllands kyst. Men den fik ikke større betydning for søfarten.

Under den første verdenskrig gjorde en amerikaner en lignende opfindelse, nemlig en næsten helt rund båd, der hverken kunne synke eller kæntre. For at bevise sin opfindelses kvalitet opholdt amerikaneren sig helt alene i båden 37 vinterdøgn på Atlanten. Senere prøvede man den i New Yorks havn, hvor man forgæves gjorde sig de ihærdigste anstrengelser for at kæntre den. Men heller ikke amerikaneren havde heldet med sig.

For et par år siden gjorde to tyskere for fjerde gang opfindelsen af redningskuglen, der dennegang naturligvis også var forsynet med radio. Sidst har Claus Sørensen, Esbjerg, slået til lyd for en af ham konstrueret redningsboje.

Den første verdenskrig satte iøvrigt rigtig fart i opfindelserne, men det var „Titanic“s forlis, der gav anledning til den første internationale konvention om sikkerhed på søen. Den første konference herom afholdtes i London 20. januar 1914, og konventionen blev underskrevet af 13 nationer. Som følge af krigen nåede konventionen dog ikke at træde i kraft. Derimod



Redningsflåde af aluminium.

gav den anledning til, at man i Danmark vedtog to love om „Tilsyn med skibe“ og „Forholdsregler til skibsfartens betryggelse“. Det skete i 1920.

Efter krigen samledes man påny i London, og i 1929 vedtoges en ny konvention. Den anden verdenskrig gav anledning til, at man så på sikkerhedsforanstaltningerne med helt andre øjne, og i 1948 afholdtes den tredie konference, der førte til en ny konvention.

Under den sidste krig fremkom også mange mærkelige opfindelser. Bl. a. spøjte redningsdragten endnu en gang. Ingeniør, greve H. G. Mörner opfandt således en dragt af gummi, der skulle holde vandet ude selv ved mange timers ophold i vandet. Den var så tætsluttende, at legemsvarmen kunne bevares, og under dragten bar man den egentlige redningsvest, en kapok-vest. I Sverige og Norge vandt Mörners dragt stor udbredelse. På en enkelt uge solgtes i Norge 2.500 eksemplarer.

Dragten var forsynet med luffer, der gik i eet med selve dragten. I samarbejde med overskibsinspektør, kaptajn Grue blev disse luffer herhjemme erstattet med tætsluttende gummi-manchetter for derved at opnå fri bevægelighed for hænderne,

der under ophold i vandet beskyttedes af et par store islandske vanter, som opbevarede i en af dragtens lommer. Kapokvesten var heftet til dragtens indre ved hjælp af store tryklåse, så vesten kunne bæres alene uden dragt, f. eks. af en vagthavende maskinmand, og i løbet af et øjeblik knappes sammen med dragten, hvis pris iøvrigt var kr. 220.

Under krigen kneb det inden for spærringen meget stærkt med at skaffe kork og kapok, og et firma i Odense fik derfor godkendt en krans af træ (1945) efter mønsterbeskyttet metode. Den var sammenlimet og hul, beklædt med lærred og malet både ind- og udvendig.

Den første redningskrans af nogenlunde det udseende, som vi kender det i dag, så forresten dagens lys allerede i 1726. Det blus, der gør kransen synlig – om dagen ved røg og om natten ved ild – opfandt i 1872 af Nathaniel J. Holmes.

Under den sidste krig kom iøvrigt både redningsflåder og flåder af gummi rigtigt til deres ret, og efter den sidste konventions gennemførelse her i Danmark blev redningsflåderne obligatoriske. Man laver nu flåder både af træ, aluminium, plastic og flere andre stoffer. Forresten har der i mange år stået en hidsig diskussion om, hvad der var bedst, redningsbåde af metal eller træ. Måske plastic også her får et afgørende ord.

Det har her i afhandlingen kort været nævnt, at der findes redningsbåde til skibsbrug med hånddreven skrue. Der tænkes her på båden med „Fleming hand propelling gear“, som også er godkendt af det danske skibstilsyn som „klasse B“ motorredningsbåd. Skønt båden har været brugt i mere end tyve år, er den ikke meget kendt. Skruen trækkes her ved hjælp af vægtstænger, der er fastgjort til langskibs aksler, en i hver side, som er gearede til skruerakslen. Otte-ti vægtstænger bevæges frem og tilbage og kan give båden en fart af indtil 4 knob. Vægtstængerne kan med lethed betjenes af uøvede, f. eks. børn eller andre passagerer. En sådan båd klarer sig let fri af skibssiden og kan både gå frem og bakke. Om bord i S.A.L.s „Stockholm“ blev samtlige ikke-motorbåde udrustet med „Fleming-gear“.

Den danske version af de sidste konventions-bestemmelser

er nedfældet i handelsministeriets bekendtgørelse af 15. november 1952 om forskrifter for skibes bygning og udstyr. Konventionens bestemmelser er efter drøftelser mellem myndigheder og søfartens repræsentanter tilpasset danske forhold, men på nogle områder er man gået betydeligt videre, end konventionen foreskriver.

For redningsmidlerne er det bl. a. bestemt, at der i et passagerskib i international fart skal være redningsbåde i så stort et antal, at alle ombordværende kan optages, men derudover skal der være anbragt flydemidler, som kan optage 25 % af de ombordværende. I lastskibe over 500 b.r.t. og i international fart skal der på hver side medføres redningsbåde i tilstrækkeligt antal til at kunne optage alle ombordværende. I tankskibe over 3000 b.r.t. skal der være mindst fire redningsbåde. Også for mindre fartøjer i indskrænket fart er der givet regler.

Det er bestemt, at ingen redningsbåd må være mindre end 7,3 meter lang. Bådene skal have indhugget angivelser for hoveddimensioner, persontal samt navn og hjemsted. Bådene skal bl. a. være udrustet med årer, øsekar, lanterner, master, sejl, kompas, drivanker, vand- og brødtanke, faldskærmsblus, presninger, selvtændende blus, medicin-kiste o.s.v. alt efter størrelse, type og skibets fartsområde. I skibe med 20 både eller mere skal der være fast radio i to motorbåde, og i skibe med 14-19 både skal der være radio i en motorbåd og en transportabel sender og modtager. I skibe med 13 både eller mindre skal der være en transportabel sender og modtager.

Bådene skal være anbragt under dækket og kunne udsættes, selv om skibet har slagside. For at opfylde den sidste bestemmelse må man i nogle tilfælde forsyne bådene med let aftagelige „skøjter“ eller glidemeder. Skibe med en længde af over 46 meter skal udrustes med vippe- eller falddækket. De førstnævnte bevæger sig i tværskibs plan ved mekanisk hjælp, mens falddækket bevæges i samme plan ved bådens egen vægt under nedfiringen. I mindre skibe må de gammelkendte, drejelige dækket stadig anvendes. Bådene må kunne nedfires med alle personer og al udrustning om bord.

Når en båd er sat i vandet, skal den let kunne frigøres fra

taljerne og derfor være forsynet med godkendte sliphager. Af sådanne er der mange forskellige typer, og det kan nævnes, at Engelhardt også på dette område har virket med sin opfindersnilde.

For skibe over en vis størrelse er det bestemt, at nogle af redningsfartøjerne skal være motorbåde. En såkaldt „klasse A“ motor-redningsbåd skal kunne medføre brændstof til mindst 24 timers forbrug, og motoren skal være beskyttet sådan, at den virker under alle forhold og giver båden en fart fremover af mindst 6 knob. Motor-redningsbådens flydeevne må naturligvis ikke være ringere end almindelige redningsbådes.

Konventionen indeholder også bestemmelser for flydemidler. F. eks. forlanges det, at et skib på under 61 meters længde skal have mindst 8 redningskranse, og skibe på over 224 meters længde skal have op til 30. Kransene skal være af godkendt type og kunne flyde i fersk vand med en vægt af 14,5 kg uden at synke. Også redningsvestene skal være godkendt, og det forlanges, at de skal kunne flyde i fersk vand 24 timer med en vægt af 7,5 kg. De skal kunne holde en forulykkets hoved oven vande, selv om den pågældende er bevidstløs, og selv et barn skal kunne iføre sig dem, uden at de tages forkert på.

Et skib skal også medføre et godkendt linekastnings-apparat, som med nogenlunde nøjagtighed skal kunne udskyde en 230 meter lang line, samt de nødvendige projektiler og fire liner. – Skibets linekastnings-apparat skal erstatte raketapparater i land på kyststrækninger, hvor der er langt mellem rednings-stationerne. Desuden sker en stranding jo meget ofte ved pålandsvind, og så er det altid lettere at udskyde en line fra skibet end fra land, og iøvrigt er målet jo altid større, når man skyder mod land.

Raketpistol-apparatets pioner var William Schermuly, som førte en lang og bitter kamp for at få sin frembringelse godkendt. Han fik først heldet med sig kort før sin død i 1929, da parlamentet vedtog en lov, ifølge hvilken alle engelske skibe over en vis størrelse skulle have raketpistoler om bord. Hans apparat har igennem tiden reddet mange menneskeliv. Også i rum sø, for raketpistolen gør det også muligt at udskyde liner

fra skib til skib. Den gør det endvidere muligt med større sikkerhed at få forbindelse med en overbordfalden. Raketten er nemlig forsynet med et flydehoved, hvortil er fæstet en stærk, specielt imprægneret line, som holder sig flydende på vandet. Tampen er naturligvis fastgjort om bord. Om natten lyser en elektrisk lampe på flydehovedet, så en nødstedt lettere kan få øje på linen. Schermuly har patenteret en linepakkings-metode, der sikrer linen frit udløb under rakettenes fart, selv under de ugunstigste forhold. Raketpistolen kan således ofte erstatte de gammelkendte bjergemærks. I alle tilfælde bringer de en overbordfalden betydeligt nærmere frelsen, når et skib sejler med god fart, mens der tit vil være langt til redningskranen for den nødstedte.

Schermuly var selv sømand, og han arbejdede efter følgende motto: „Forliste skibe kan erstattes, menneskeliv aldrig“. Hans sønner har arbejdet videre under samme devise og er for deres indsats blevet udnævnt til æresmedlemmer af „National Union of Seamen“. Deres fabrik fremstiller også faldskærms-nødsignaler og andet pyroteknisk redningsudstyr. De største nødsignaler af den nævnte art udvikler 150.000 lys styrke og kan om natten ses på op til 45 sømils afstand og om dagen fra en afstand af ca. 10 sømil. Brændetiden er ca. 50 sekunder. – Lignende redningsudstyr fremstilles nu også af andre virksomheder.

Herhjemme er alle redningsmidler, som før brugen skal pustes op, stadig forbudt. Fra engelsk side er man imidlertid begyndt at afvige fra dette forbud. Hen mod slutningen af den sidste krig udførte den engelske flåde omfattende undersøgelser med alle slags redningsmidler og besluttede at videreudvikle de oppustelige flåder og redningsveste, som allerede dengang havde reddet mange flyvere fra døden. Flere britiske fabrikker blev derfor anmodet om at konstruere en type redningsmidler af denne art, som opfyldte admiralitetets krav. Efter tre-fire års forsøg med en bestemt type både under tropiske og arktiske forhold blev denne indført som standardudstyr i den engelske flåde. Således har dronninge-skibet „Britannia“ 18 sådanne flåder om bord. Også den amerikanske marine er gået ind for de oppustelige flåder.

Den redningsflåde, som er blevet godkendt, har dobbelttelt og ærmeindgange samt oppusteligt gulv. Under arktiske forhold har 20 mand i en sådan flåde opholdt sig i en temperatur, der hurtigt steg fra 2 til 20 grader Celcius. Flåden vejer kun lidt, fylder ikke ret meget, blæses automatisk op, når den kastes over bord og kan ikke slås i stykker ved karambolage med skibssiden. Iøvrigt kan den let lappes ved eventuel punktering og pustes op påny ved en håndbælg. Selv med halvdelen af flåden uden luft vil 20 mand kunne opholde sig i den. Der er også fremstillet 10-mandsflåder af samme type, og de er blevet prøvet på vejrmelde-skibene, som har meldt, at flåderne er meget svære at kæntré, men lette at bringe på ret køl, hvis det trods alt skulle gå galt.

Den 29. september 1954 blev de oppustelige redningsflåder godkendt af Ministry of Transport til brug i britiske handels-skibe. — Mon ikke også det danske skibstilsyn til sidst må bøje sig for disse flåder?

L I T T E R A T U R

- „The floating light, oder das schwimmende Licht“. Hamburg 1789.
 Richard Lewis: „The Life-boat and its work“. London 1874.
 Major-general Seely: „Launch!“ London 1932.
 Vice-admiral A. P. Ryder: „Life-saving at sea by cork life-belts or matrasses etc“. London 1872.
 C. P. Eisenreich: „Det nørrejdyske Redningsvæsen“. København 1927.
 R. B. Forbes: „Life-boats, projectiles and other means for saving life“. Boston 1872.
 Dr. M. zur Verth: „Rettungsgeräte auf See unter besonderer Berücksichtigung des Seekrieges“. Berlin 1917.
 Harpers New Monthly Magazine No. XIV July 1851.
 A. Gracie: „Sandheden om Titanic“.
 Jens Kusk Jensen: „Håndbog i praktisk sømandsskab“. Fjerde udgave. København 1924.
 Otto Ludwig: Kronik i „Social-Demokraten“ 21.11.1952: „Siden Plim-soll begyndte“.
 Tidsskrifterne: „The Nautical Magazine“, „Dansk Søfartstidende“, „Nautisk Tidsskrift“ (svensk), „Vikingen“, „Tidsskrift for Søvæsen“, „Illustreret Tidende“ og „The Shipwrecked Mariner“. — Forskellige årgange.