

De kan støtte

## Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning

1. Ved å tegne Dem som medlem og få andre til å gjøre det.
2. Ved å yde et årlig bidrag eller en gave en gang for alle.  
Man håper at eierne og besetningene på så mange fiskerbåter som mulig vil huske dette.
3. Ved å samle inn bidrag på lister og kvitteringsbøker som De får sendt.
4. Ved å gi selskapet moderasjon eller rabatt ved utførelse av reparasjoner og anskaffelser.
5. Ved å opprette testamente eller skjenke et legat til selskapets drift.
6. Ved å arrangere tilstelninger som basarer, aften-  
underholdninger, konserter, fester m. v. og delta i redningsskøitenes flaggdag 7. juni.
7. Ved å kjøpe juleheftet »Redningsskøitene« og få mange andre til også å gjøre det. Utkommer hver jul.
8. Ved å tale et godt ord for selskapet og få andre interessert så de også yder sin støtte.



## Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning



REDNINGSSKØITENE  
OG DERES ARBEIDE

### *Hvad er Redningsselskapet?*

— En privat institusjon som holdes oppe ved frivillige bidrag og som alle kan støtte.

### *Hvorfor må vi ha redningsskøiter?*

Det enkleste svar herpå er å citere Sir William Hillary's ord, da det engelske Redningsselskap ble stiftet for over 100 år siden:

»Så lenge menneskene skal fare tilsjøs og stormene vil rase, til enhver tid og på hver eneste kyst er det ikke til å undgå, at det skjer ulykker tilsjøs med skibbrudd og fare for menneskeliv. Det er derfor på krevet at man forbereder sig i tide.«

Uttalelsen er fullstendig like gyldig nu idag som da den blev skrevet. Her i landet drukner der hvert år 5—600 mennesker.

### *Hvad gjør redningsskøitene?*

De søker å forebygge ulykker og forlis på sjøen ved å være tilstede å passe på der hvor det er mange mennesker som f. eks. utenfor innløpene til de større byer og ute på fiskehavet.

### *Hvorledes arbeider Redningsselskapet?*

De penger som folk gir oss blir anvendt til å holde en flåte av redningsskøiter langs hele kysten.

Henvend Dem til nærmeste distriktsformann eller til

### *Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning*

Kådhusgaten 25, Oslo — Telegramadr.: Redningsselskab, Oslo  
Telefon: 25 150.



Redningsskøiten går tilhavs.

### *Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning.*

Redningsselskapet, hvad er det, vil kanskje mange spørre om.

Vi behøver visst ikke gå langt for å finne dem som selv har møtt den hvitmalte redningsskøite med et stort R/S i seilet og korset i baugen og da visste, her kommer hjelpen.

Men tenk så på forholdene tidligere, når fiskerne i åpne båter i fralandsstorm slet for å arbeide sig op mot land med årer og seil og i snetykken kanskje ikke visste hvor de var. Det var å ro så lenge man kunde sitte på toftene og føre en åre, om man fikk blodsmak i munden eller blodet spratt fra neglene, det var bare å ro å ro videre. Men knekket så en åre, eller seilet røk istykker, var båten og alle ombord som regel hjelpeløse fortapt.

Tro om der ikke i århundrer efter århundrer har steget bønner op fra dem som slet for livet ute på havet: send oss hjelp, send oss redningsbåter! Og de som satt i hjemmene langs vår kyst og visste sine kjære ute på havet, hvad led de ikke. Timene sneget sig frem, dagslyset svinner og det store, stum-mende mørke og stormens brak er det eneste som hersker, mens far og sønn sliter for å nå land! Selv sitter de hjelpeløse uten anledning til å gjøre noget.

Annet enn åpne båter fantes ikke, dampbåter er først nylig kommet til anvendelse, telefon kjente man ikke og enhver var henvist til sig selv.

#### Før redningsskøiten kom.

Kanskje et par eksempler fra Lofoten bedre kan illustrere forholdene under uvær, i årene før redningsskøitene, skjærgårdens samaritan begynte sitt arbeide. Opsynschefen beretter at der 31. mars 1868 kom en voldsom storm av nordvest, den mest fryktede avlandsvind, mens hele fiskerflåten var ute; stormen blev efterhånden orkanaktig, så alle båtene måtte holde av. Heldigvis kunde de styre mot land, selv om landet var langt borte; flere hundre kom inn til Skrova, mens mange måtte lense over Vestfjorden i orkan og snefokk svarte natten. To båter fant således inn til Bodø efter en seilas på 16 mil (fra Oslo til Færder er det 13). Den dag omkom 96 mennesker; mange frøs ihjel, og de andre satte livet til når båten forliste. Ennu verre var det den 19. februar 1848, da 500 mann fant sin grav i Vestfjorden under lignende forhold.

Vi synes visst alle at dette var ilde, og hvad sier man da om Finnmark hvor båtene ved avlandsstorm driver like ut i Ishavet!

#### R/S 1. »Colin Archer«.

Er det da så underlig at den første redningsskøite, »Colin Archer«, blev hilst velkommen, da den kom til Finnmark i mai 1894? Det var under en pålandsstorm i Havningberg at den fikk sin »ilddåp«. En hel flåte av kjøpefartøier holdt på å drive iland, og der blev telegrafert til Vardø efter hjelp.

Havnefogd Sørensen, senere mange år Redningsselskapets sekretær, rodde ombord til de fartøier som han trodde kunne hjelpe noget. Et dampskib lettet og gikk ut efter først å ha tatt inn en masse ballast; det måtte snu like utenfor moloen, og hadde nok med å klare sig selv.

Redningsskøiten »Colin Archer« gav sig ikke så lett; med revet seil bar det iveri, og vel fremme dempet den sjøen med olje og holdt inn mellom fartøiene. Snart for fulle seil, snart ved å krysse op, snart ved



R/S »Nordland« redder 4 mand.

å bakke, kom den inn til det ene fartøi efter det annet og fikk efterhånden full last — full last av levende mennesker, som alle hadde sett døden i øinene!

Første gang 22 reddede som blev seilt inn til Vardø, så ut igjen, efter at mannskapet så vidt fikk tomt sjøstovlene. Og samme manøvre igjen; annen gang 14. Ialt blev 36, 35 mann og 1 kvinne, reddet den dag. I Vardø var hele byen på benene om natten, og da redningsskøiten annen gang kom tilbake, var det en fryd og begeistring som man aldri hadde sett maken til: Nu var den rette redningsbåt kommet med folk ombord som kunne manøvrere den. Føreren var N. Anthonisen fra Nevlunghavn og han var populær i Finnmark — og lengere med — så lenge han levde.

Byggmesteren og hans skøite med samme navn: Colin Archer blev med ett slag kjent fra landsende til landsende, og den sympati Redningsselskapet vant ved den anledning gledet det sig ved den dag idag.

I Vardø hendte det tidligere hver eneste vinter at flere fiskere kom bort på sjøen; efterat der kom en redningsskøite hit, gikk det 6 år uten at det passerte. Det vanlige er der som annetsteds, at har en båt eller fiskerskøite vanskelig for å klare sig, blir der signalert til redningsskøiten, som sleper den inn. I årenes løp er i alt 31451 båter slept inn; det forebyggende

arbeide blir på dette vis det vesentligste, i motsetning til hvad der er tilfellet i utlandet hvor redningsbåtene først kommer til *efterat* et skibbrudd har funnet sted.

#### R/S »Nordland«.

Ofte er jo forholdene så vanskelige og snetykken så tett, at det ikke nytter hverken å signalere eller blusse, og allikevel finner redningsskøitene dem som er i havsnød. Det var således tilfellet i Lofoten 2. april 1919, da avlandsstormen kom settende en times tid *efterat* båtene hadde reist ut om morgenen. Hadde man ikke nu vært så godt rustet, kunde det lett ha inntruffet en lignende katastrofe som den i 1848 eller 1868, mens der så vidt vites ikke gikk et eneste menneskelig; de mange store motorskøiter hjalp jo godt, og de 5 redningsskøiter som var stasjonert der, reddet mange. Den som gjorde det best den dag var R/S »Nordland«, fører Lars Abrahamsen fra Nevlunghamn; skøiten hadde stasjon i Værøy og reddet ialt 19 mennesker. Siste båt fant den ut på eftermiddagen; båten var da halvveis full av is og sne, og de fire mann der ombord hadde tydeligvis oppgitt ethvert håp om redning; de hadde satt sig ned i issørpen og var aldeles forkomne, da redningsskøiten seilte op langs siden. De måtte bæres ombord og ned i kahytten, hvor de efterhånden kviknet til. Denne skøite har selskapet fått i foræring av Nordlandslaget i Amerika.

#### Redninger siste vinter.

Som vi alle husker var der meget uvær siste vinter og følgelig meget å gjøre for redningsskøitene. Ikke mindre enn 41 menneskelig blev således *reddet* efter jul. Det begynte i Finnmark hvor R/S »Liv«, fører Simon Lockert, var så heldig at den første gang like før jul reddet en motorkutter, mens neste gang var i juleuken, da den kl. 10<sup>1/2</sup> om kvelden fant en motorskøite som hadde både rør og maskinskade. Begge drev hjelpeløs til havs og folkene, 4 mann på hver erklerte sig for *reddet*.

14. januar var det R/S »Vardø's tur; utenfor Vardø fikk den signal fra en åpen motorbåt, som hadde fått maskinskade og drev hjelpeløs tilhavs; de var da 8—10 n. mil av land. Da de var kommet 2—3



R/S »Oscar Tybring« sleper inn båter.

n. mil nærmere land fikk de atter se blussing gjengående ganger og fikk forståelsen av at det var en farkost som trengte hjelp snarest. Det viste sig å være nok en motorbåt som lå og drev hjelpeløs ut over havet med motorskade og elendig seilføring. Under den sterke kuling og høi sjø var det forbunnet med vanskeligheter å manøvrere under den med en tung motorbåt på slep men det gikk greit å få sleper ombord og begge blev slept til Vardø, hvor de kom inn ved 1 tiden om natten.

Utenfor Senja *reddet* R/S »Kragør«, fører Hjalmar Johansen, 16 januar under noe lignende forhold en motorbåt som lå og drev hjelpeløs som siste båt på havet med 4 mand ombord.

I Lofoten utenfor Svølvær, ved Titran i Trøndelagen og på Statt gikk det omtrent på samme måte. Motorbåten som blev *reddet* i Lofoten med 4 mann, hadde hverken kompas eller fortoining ombord, da den blev funnet med maskinskade og omtrent fri for seil; snetykken var så tett, at R/S »Svølvær«, fører Aksel Hansen, måtte ligge på været i 5 timer før han turde gjøre land. Han kom først inn til Svølvær kl. 1 om natten med sin last.

Som det vil sees var det svært mange motorskøiter som blev slept inn og hvor folkene ombord blev *reddet* av redningsskøitene. Ingen er så vanskelig

situert som besetningen på en motorskøyte når motoren ikke kan benyttes, enten det er maskinskade, at man har ligget for lenge ute så brenseloljen (petroleum) er brukt op, at der er kommet garn eller fiskeredskaper i propellen m. v.

Men først når båten driver hjelpeløs om og ingen annen er i nærheten når redningsskøyten finner dem blir folkene opført som *reddet*.

Vi vil innstendig tilråde alle å være forberedt på å kunne klare sig selv om motoren skulle klikke. At seilene er i orden så man kan krysse op, at man på mindre båter har årer og kan ro, at man har for-tøinger så man kan ankre på dypt vann m. v.

### Slep oss inn!

Det vi helst vil gjøre er imidlertid å være tilstede før der er hendt en ulykke.

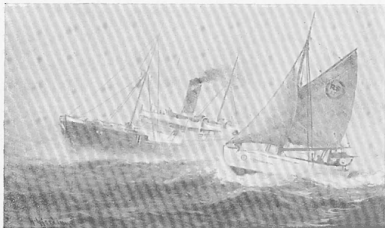
Ifjor blev der således slept inn 824 båter med 2239 mann ombord, og det er det merkelige at båtantalet hvert år dreier sig omkring 1000; ifjor litt mindre, et par år tidligere en del høiere, og stadig nye båter. Ifjor blev også 5 fartøier med 42 mann løst inn.

Ut sammen med båtene om morgenen eller før dem, og inn sist om kvelden efter å ha seilet over havet for å sikre sig at der ikke er andre ute, det er redningsskøytenes faste tørt hver dag hele vinteren gjennom i fiskerværene såsant der er så meget vind at noen kan våge sig på sjøen.

### Mottok stormvarsel!

Folk vet, de kan stole på de meldinger som blir kringkastet og innretter sig derefter. En hel del av redningsskøyten har fått innstallert radio ombord nettop for å kunne ta imot værmeldingene og bringe dem videre. Varsles der storm heises der et signal på mastetoppen, en sort kule eller en annen seilduks figur som er lett å ta ut, og om natten en rød lanterne, og de signaler forstår alle. I Vardø er fiskerne blitt så avhengig av disse værmeldinger at det stadig hender de seiler op under redningsskøyten, når de vet meldingene er kommet og spør om utsiktene når der ikke er heist noget stormsignal.

Et er visst nok så sikkert at mangen har søkt land



R/S »Christian Børs« loser dampskib inn.

eller har holdt sig hjemme, når de har sett redningsskøytenes stormsignal så der også på den måte er reddet menneskeliv.

### Redningsskøytenes og skibsfarten.

En annen og like viktig side ved redningsskøytenes arbejde er den nytte de gjør for skibsfarten. Vi har jo ingen fast kystvakt som f. eks. i England, så redningsskøytenes for en stor del må utføre vaktholdet. R/S »Christian Børs« traff således 6. mars 1922 det finske 4-mastede skonnertskip »Mozart« utenfor øyegarden på Bergenskysten. Skonnertskipet var i ballast på vei fra Ostende til Fredriksstad og hadde brukt omkring 2 måneder over Nordsjøen; det hadde vært helt oppe under Island og en annen gang utenfor Trøndelagen, men var seilslitt og næsten fri for proviant. Hjelpen kom nok derfor i rette øieblikk, og skibet blev løst inn til Bergen. R/S »Christian Børs«, med den samme fører, A. Brimsholm, satte 26. januar 1920 los ombord på Amerikabåten »Stavangerfjord« under en orkanaktig storm, da ingen annen på Fedje turde gå ut. Skibet så blussingen fra redningsskøyten, styrte mot den og blev liggende stille. Skøyten seilte op langs siden så losen kom ombord. Dampskibet og skøyten kom imidlertid ikke klar av hverandre, de blev liggende og dunket sammen, med den følge at

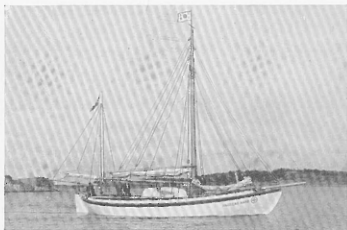
skøiten brekte ned riggen og fikk siden knust; i mørket var det derfor intet annet å gjøre for Rednings-selskapets folk enn å ta imot de taug som blev kastet ned til dem og redde sig selv ombord i »Stavanger-fjord« mens skøiten blev forlatt. Takket være den utmerkede konstruksjon holdt skøiten sig flytende, drev mot land og blev berget utpå eftermiddagen av noen fiskere. Den norske Amerikalinje bekostet den istandsatt og en måned efter var den ute i tjeneste igjen.

På Sørlandet blir det ofte dampskibe og større fartøier som får nytte av redningsskøitene. En av våre nyeste skøiter »Kristiansand« reddet således 14. nov. 1933 D/S »Skude« av Haugesund med 12 manns besetning og 2 passasjerer inn til Arendal. Rednings-skøiten hadde ligget ute på havet natten over, som vanlig under uvær, og så i grålysningen dampbåten komme midt i bråttene og uten å vite hvor den var henne. Båtsmannen på »Skude« var den første som opdaget den og sang ut: »Der er redningsskøiten.« I stormen var det umulig å komme ombord, men skøiten seilte foran og viste vei; vel inne i Tromø-sund snudde skøiten og stakk til havs igjen, mens alle på »Skude« kom til rekken og viftet til den.

14 dager efter, 29. november, var skøiten så heldig om formiddagen å komme i nærheten av galeas »Sofie« av Lillesand, som hadde måttet gjøre vendereise med trelast til Danmark og var sprunget lekk. Galeasen kantret, og kapteinen omkom, mens de andre 2 ombord blev reddet av redningsskøiten; den dempet sjøen med olje og satte båt på vannet, men det var forbundet med stor livsfare å komme op under vraket, som lå på siden med riggen i vannet.

#### Beskrivelse av redningsskøitene.

Da selskapet blev stiftet i 1891 var man så heldig å ha Colin Archer som både konstruktør og byggmester, så man fikk den utmerkede Archerskøite med stor, god bund og jernkjøl. Det er det karakteristiske av Hvalorbåten og enkelte andre typer som er blitt samarbeidet på en overordentlig heldig måte. Det har vist sig at disse skøiter er aldeles sikre i sjøen; er man først klar av kysten er det ingen vanskelighet ved å seile verden rundt i en sådan skøite, og flere har også krysset Atlanteren uten et eneste uhell. Den



Motor R/S »Andreas Aarø«

type som nu i lengere tid har vært benyttet er 14.25 × 4.84 × 2.3 m. dyppgående. De er kraelbygget, ekstra sterke i enhver henseende, av ek utvendig og for en stor del også av ek innvendig, med vannrett garnering og opdelt med vannrette skott så de ikke skulde kunne synke. Der er derimot ikke luftkasser i dem som i de utenlandske redningsbåter; skulde så danne legges inn, f. eks. mellom huden og garneringen måtte de bli liggende fast der, uten å kunne tas ut, hvorved det vilde være umulig å få luftet skøiten. Følgen vilde utvilsomt bli at skuten meget fort råtnet op. Colin Archer fikk den glede å se sitt prinsipp med vannrette skott og garnering stå sin prøve da »Christian Børs« 26. januar 1920 satte los ombord i »Stavanger-fjord«, som foran nevnt.

Skøitene har glatt dekk som sjøen kan vaske over. I styreluken akter som er helt vannrett er det plass til alle 4 mann under seilas. De bor ombord sålenge skøiten er utrustet hele vinteren og det er innredet god plass for dem under dekk med kahyt akter for 2 mann og mannskapslugar for 2 forut. I kahytten har mangen fisker og sjømann kommet til live igjen når de er blitt båret ned våte og forfrosne; tørre klær, en varm kje og noe varmt i livet pleier å gjøre underverker. Kniper det er skøitefolkene også forberedt på å kunne foreta opplivningsforsøk og utdele medisiner.

### Motor i redningsskøitene.

Til ifjor hadde der bare vært bygget seilende skøiter, ialt 35. Noen av disse er utrangerte og andre forlist så man nu har 28 seilende skøiter. Med flinke folk ombord har det vist sig at de har klart sig under alle mulige forhold.

I de senere år har det vært spørsmål om å sette motor i skøitene og ifjor besluttet man å bygge vår 29. redningsskøite, og denne gang både med full seilføring og med motor. Denne skøite er noe større, 16,0 × 5,0 × 2,4 m. dypgående med en 50/80 HK. Wichmann motor. Før denne skøite »Andreas Aarø«, har vært i bruk noen tid er det ikke mulig å kunne uttale noe om, hvorvidt den er så overlegen de andre, at man skal gå over til motor i skøitene. Et er ialfall sikkert, at det er bruk for redningsskøiter på mange steder langs kysten, og med de store avstande mellom de forskjellige steder er det ikke sikkert at f. eks. 2 motorskøiter vil kunde gjøre den samme nytte som 3 seilende skøiter. I den forbindelse må vi også være opmerksom på, at det er fortrinnsvis under uvær at redningsskøiten skal gjøre nytte for sig, og det har stadig vist sig, at blåser det først tilstrekkelig, har det aldri vært vanskelig for en redningsskøite å seile sig frem.

Da Ålesund brendte i januar 1904 og flere dampbåter ikke kunde komme frem fra Molde, bautet således R/S »Trondhjem« sig frem fra Bjørnsund, som ligger rett utenfor Molde.

### Forliste redningsskøiter.

3 redningsskøiter er forlist i årenes løp, men vi har vært ualmindelig heldig idet der bare en gang har gått menneskeliv. R/S »Nordland« forliste i 1900 i Kjelvik i Finnmark. Da den kom inn og skulde fortoje for kvelden hadde et fremmed fartøi tatt dens faste fortoining, og trang som havnen var lykkedes det ikke å manøvrere klar. Her var de heldigvis like ved folk, men ved de andre forlis var det verre.

Stormnatten 22. januar 1907 utenfor Vesterålen blåste det så voldsomt, at R/S »Bergen I« hadde 2 rev inne, og da blir det ikke stor seilføring igjen. Det var en motorskøite det spøkte for. Den mente



Redningsgevær: Redningslinen skytes ut.

i det lengste å skulle klare sig selv med redningsskøiten like i nærheten, men så skulde denne legge inn det tredje rev. Herunder brekte riggen og stormasten, og »Bergen I« drev aldeles hjelpeløs mot land som et vrak — fra 10 $\frac{1}{2}$  aften til 7 tiden om morgenen, da den blev stående fast på et skjær utenfor Stave på Andøyas vestside. Hele natten ventet de ombordværende at deres siste stund skulde komme, og særlig de siste par timene var nok forferdelige. Skøiten gikk da gjennom bråttene, snart slengt så voldsomt mot fjellveggen at folkene ombord hvert øieblikk trodde skroget skulde bli knust, og snart overskyllt av sjøen. De holdt sig imidlertid fast i styreluken alle fire og stod der i ca. 4 timer, før hjelp kom fra land, men da var de omtrent stivfrosne. De kom sig snart under god pleie; føreren, Fritz Nielsen fra Nevlunghamn, reiste straks til Finnmark og overtok en annen skøite.

Bare ved et forlis strøk besetningen med; det var da R/S »Risør I« 5. desember 1913 forliste utenfor Risør under et uvær så voldsomt at en annen av redningsskøitene, »Havskåren«, senere »Langesund II« la sig flat på sjøen med storseilet under vann, men jernkjølen rettet den op igjen. R/S »Risør« fant man ikke en flis igjen av, og det vil alltid bli uopklart, hvordan den forliste.

### Andre redningsmidler.

Redningsskøitene er det vesentligste Redningsselskapet arbeider med, men det har også en hel del annet redningsmaterieell spredt langs kysten, signalinnretninger på isolerte steder, redningsbøier på kaier og dampskibsbrygger, redningsbåter m. v.

### Redningsgevær.

I de siste år har man gått til opprettelse av en rekke redningsstasjoner iland utstyrt med redningsgevær så man kan skyte en line ut til folk, som sitter på et vrak, på et litet skjær som man ikke kan lande ved, som ligger i isen m. v. Det viste sig nemlig at det første redningsgevær vi hadde fått til Skudenes gjorde god nytte for sig vinteren 1928. Senere har vi fått ialt 19 sådanne stasjoner; de fleste betjenes av losene på stedet. Linen kan skytes ut 200 m.

### Redningsbelønninger.

Selskapet utdeler redningsbelønninger, særlig når vekommende redningsmann har utsatt sitt eget liv for fare. Det har også sin egen redningsmedalje som utdeles av Kongen efter innstilling fra selskapet. Den henger så høit at det hengikk over 20 år mellom første og annen gang redningsmedaljen i gull blev utdelt; hittil er det blott 4 som har fått den.

Den almindeligste redningsbelønning er en slipsnål i gull med Redningsselskapets merke for herrer og en liten brosjé i form av en liten redningsbøie for damer.

### Organisasjon.

Der er omkring 1000 kretser og kvinneforeninger langs kysten som samler inn de penger som er påkrevet for å kunne holde redningsskøitene ute. Disse er sammensluttet i distrikter, og der er 13 sådanne som angitt på omslagets 3dje side.

Distriktsformennene og forretningsutvalget holder generalmøte en gang om året, hvor forrige års regnskap blir gjennomgått og budgettet for neste år vedtatt.

I det trykte regnskap som sendes alle kretser og



Kvinneforening i Kristiansund.

og kvinneforeninger er der spesifisert alle bidrag på kr. 10.— og opover likesom der blir gitt kvittering for alle beløp som sendes inn. Kvitteringen skal være undertegnet av både sekretæren og kassereren.

Vi har også en overenskomst med bladet »Signal« hvor vi hver måned offentliggjør de bidrag som kommer inn; vi abonnerer på bladet som blir sent alle kvinneforeninger og kretser såsnart vi har mottatt bidrag derfra.

### Penger til driften.

Det store spørsmål blir alltid hvorledes man skal få nok inn til å kunne holde dette store apparat gående med redningsskøiter m. v. Det gjelder derfor å ha organisasjonen godt underbygget og at alle som interesserer sig for saken, får venner og bekjente til å være med i arbeidet. Ikke minst kvinnene for uten dem kommer man ingen vei. Ethvert liv bevart på sjøen, blir jo i virkeligheten også et hjem reddet fra å lide skibbrudd.

Biskop Bang, nordlandsgutten som begynte i fiskerbåten og endte som biskop i Oslo, skrev i sin tid en hjertevarm anbefaling for saken og sluttet sitt opprop med: Støtt Redningssaken så gjør Du en god



gjerning. På grunn av de forvekslinger som har funnet sted har selskapet omredigert det til



Det er så uendelig mange måter man kan gjøre det på bare hver enkelt vil tenke på oss og aldri gå trett. Ikke kan alle bemanne redningsbåten og gå ut med den, men hver eneste en i vårt land kan gi sin skjerv, ofre en krone eller mere, og derved gjøre det mulig for redningsskøitene å kunne være utrustet hele vinteren og på vakt når det gjelder. At det alltid kan hete

Idag er det bare en skarpskären skute  
Skjærgårdens samaritan som er ute.

Av et årlig budgett på henimot kr. 400 000 00 har man et statsbidrag på kr. 35 000 00 og et noe lignende beløp i rentepenge av de legater, som velvillige folk i årenes løp har skjenket selskapet; resten må taes inn i frivillige bidrag. Det er mange penger men, »De mange bekke små Gjør en stor å« og således også her. Er blott hjertelaget tilstede går det overalt an å få en liten bekk til å risle og samle inn noen penge.

Man kan holde tilstelninger og basarer eller samle inn på selskapets lister og bøsser, som for kontrollens skyld alltid er nummerert. Vi har spesielle kvitteringsbøker for eiere av motorbåter for at de kan ta betaling når de gjør andre en tjeneste og så la pengene gå til oss. På alle dampskibe tar kapteinene mot bidrag på vore lister; på hurtigrutene er der også en bøsse i billettkontoret forat man kan legge noe på den når styrmannen gjør Dem en liten tjeneste.

### Ofring i kirkene.

En annen måte er, om der kunne bli ofret i kirkene på flere steder. Ved kgl. res. <sup>14</sup>/<sub>10</sub> 1905 er vi tilstätt en årlig offerdag, når sognepresten i samråd med medhjelperne (menighetsrådet) finner det tilrå-



Flaggdag i Fredrikstad

delig. Enkelte steder har man oparbeidet tradisjon for en bestemt dag til ofring hvert år som f.eks. pinsedag; jo flere som tar dette op, jo bedre blir saken kjent.

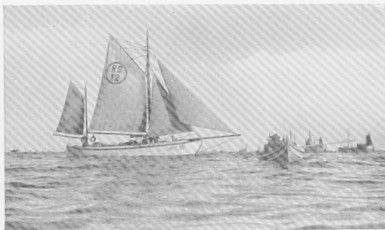
### Redningsskøitenes flaggdag 7. juni

er blitt et utmerket ledd i vår agitasjon. I tiden før flaggdagen blir der skrevet om saken i alle aviser — avisene viser sig alltid meget velvillige til å skrive om saken, og de er oss en utmerket støtte — og det er ikke lite penger som kommer inn på de forskjellige steder heller. Den dag passer det også godt å arrangere tilstelninger av forskjellig slags og gjerne med optog gjennom gatene, såsom en redningsbåt bemannet eller omgitt av den yngre eller yngste generasjon med musikk og selskapets flagg.

### Foreninger og kretse

Alle foreninger og kretse som arbeider for saken har frie hender til å foreta det som man på hvert enkelt sted finner mest hensiktsmessig for å samle inn penger til saken når man blott ikke gjør noe, som strider mot de høie idealer selskapet arbeider mot.

Det anbefales å velge et styre som fordeler arbeidet sig



R/S »Svolvær« på Lofothavet

imellem for da går arbeidet lettere. Alle henvendelser og våre trykksaker blir som regel sendt formannen til videre forføining.

Kretsformannen har rett til, om det skulde vise sig påkrevet, å anvende en del penge til redning av menneskeliv såsom til å leie en dampbåt eller motorbåt for å søke efter noen som ikke er kommet tilbake fra sjøen. Efter den overenskomst der nettop er truffet med Telegrafstyret, vil også nærmeste kretsformann bli telegrafisk underrettet når det er meldt at et fartøi er i havsnød og trenger øieblikkelig hjelp forat han kan treffe de fornødne foranstaltninger hertil.

#### Bidrag fra fiskere.

Vi vilde så gjerne få et årlig bidrag av så mange fiskere som mulig; blir dette tatt av fangsten skulde det heller ikke merkes så meget av de enkelte. Vi har gjentagende fått kr 50.— av fiskerbåter, kr. 25.— av motorskøiter og kr. 15.— å kr. 10.— av småbåter men vi er takknemlige for hvad vi får.

Ottar Vogt.

## Redningsselskapets organisasjon.

Forretningsutvalget består av:

Direktør Anton Poulsson, formann, skibsreder Otto Thoresen, Oslo, viceformann og skibsreder Harald Eie, Bergen. Suppleanter skibsreder Dagfinn Paust, Oslo, havnefogd A. Stousland, Fredrikstad og skibsreder Johan C. Wiese, Bergen. Forretningsfører og sekretær ingeniør Ottar Vogt, Oslo.

Landet er inndelt i 13 distrikter som nedenfor angitt; innlandskretser slutter sig til det distrikt det ligger nærmest.

1ste distrikt omfatter Finnmark fylke; formann agent Knut J. Varberg, Vardø.

2net distrikt omfatter Troms fylke; formann grosserer I. Austad, Tromsø.

3die distrikt omfatter den del av Nordlands fylke, som ligger nordenfor Vestfjorden og Ofotfjorden (Narvik iberegnet); formann ekspeditør H. Martinussen, Svolvær.

4de distrikt omfatter Salten og nordre del av Helgeland fra Ofotfjorden til Hestmannen (Rødøy herreds grense mot syd); formann ingeniør Johan O. Thorsvik, Bodø.

5te distrikt omfatter den øvrige del av Nordlands fylke; formann kapt. Fr. Prydz, Mosjøen.

6te distrikt er Trøndelagen fra grensen av Nordlands fylke til Ramsfjorden; formann havnefogd A. L. Hassel, Trondhjem.

7de distrikt er Møre fylke fra Ramsfjorden til Stat; formann konsul Hj. Wesenberg, Aalesund.

8de distrikt omfatter Sogn og Fjordane samt Hordaland fra Stat til Ryvarden; formann skibsreder Harald Eie, Bergen.

9de distrikt omfatter vesentlig Rogaland fylke fra Ryvarden til Lindesnes; formann skibsmægler Halvard N. Pedersen, Stavanger.

10de distrikt omfatter strekningen fra Lindesnes til Stråholmen mellem Kragerø og Langesund; formann havnefogd A. Skoglund, Risør.

11te distrikt omfatter strekningen fra og med Stråholmen til og med Holmestrand; formann kontorchef Haakon Hansen, Sandefjord.

12te distrikt omfatter strekningen fra Holmestrand på vestsiden av Oslofjorden og denne rundt ned til Drøbak; formann skibsreder Dagfinn Paust, Oslo.

13de distrikt omfatter østiden av Oslofjorden fra og med Drøbak og kyststrekningen til den svenske grense; formann havnefogd A. Stousland, Fredrikstad.