

Carnegie-Fonden belønner 32 mennesker for heltemod

Carnegie-Fonden for Heltemod belønnede i december 32 danskere - heriblandt en del børn - for at have vovet livet for at redde andre. Desuden fik seks enker efter redningsmænd i Hirtshals hver 40.000 kr., og en redningshelikopterbesætning fra Værløse fik hver 6.000 kr. af hjælpefonden Pligtens Ofre for at have reddet fem mennesker i havsnød.

Den yngste af de 32 Carnegie-modtagere er den syv-årige Line von Gersdorff Carstensen, Glumsø. Hun reddede sin lillebror, der var faldet ud over en brink ned i et vandhul. Hun fik 2.000 kroner.

Den 15-årige landbrugsmedhjælper Peter Johan Joensen, Fjerritslev, reddede en to-årig pige fra at drukne i en vandfyldt grusgrav. Den 18-årige skoleelev Susanne Jensen, Kollund, bjærgede sin bevidstløse bror op fra Gråsten havn. De to brødre, Henrik (13 år) og Preben (10 år) Andersen Christensen, Rurup ved Toftlund, reddede i fællesskab deres far fra at drukne 100 meter fra stranden ved Varnæs vig. De har alle fået 3.000 kroner.

På Færøerne reddede den 13-årige Hjørleif Enni, Hvitanes, Tvøroyri, en seks-årig dreng fra at drukne ved at bjærge ham ved dykning. Den 35-årige bogtrykker Leif Andersen, Glumsø, reddede en mand, der gentagne gange var angrebet af en tyr, ved at gribe fat i tyrens næsering og holde fast, indtil den angrebne var i sikkerhed. De to redningsmænd har hver fået 3.000 kroner.

Den 29-årige arbejdsmand Kaj Kristensen, Vestervig, fik 5.000 kr. Han reddede en besvimet mand op fra en gylletank ved at kravle ned i tanken og løfte den forulykkede op, så han kunne få vejret.

Den 51-årige elektriker Jack Nielsen, Nakskov, reddede en kollega, der havde strøm igennem sig og ikke kunne frigøre sig, ved at gribe fat i hans tøj og trække ham fri (3.000 kr.).

Den 44-årige skibsbygger Lars Christensen og den 27-årige brandvagt Johnny Christiansen, begge Ålborg, har fået hver 4.000 kroner. Efter en eksplosionsulykke i en flydedok på Aalborg Værft, hvor fire blev dræbt

og to kvæstet, begav de to mænd sig ned i den mørklagte dok. Eksplosionen havde slået hul i bunden af den. En af de kvæstede var faldet i vandet. Johnny Christiansen faldt også i, men Lars Christensen fik reddet dem begge op.

Den 14-årige Christina Maria Keldbæk, Albertslund, reddede en 11-årig dreng, der havde fået døren op til intercitytog i fart og var ved at falde ud. (3.000 kr.). Den 10-årige Kenneth Pihl Pedersen, Fensmark ved Næstved, fik 4.000 kr. Han reddede først sin yngre bror og siden sin mor fra at indebrænde i familiens hus.

Den 30-årige Inge Bjørnhart, Esbjerg, reddede en tre-årig dreng ud af en brændende bil på en parkeringsplads i Guldager. Hun fik 2.000 kr.

I Grønland reddede den 29-årige fanger Nikolaj Maratse og kommunefoged Pavia Nathanielsen, Angmagsalik, to mennesker ud af et brændende hus i Sermiligaq. De er begge belønnet med 4.000 kr. De to forbrændte døde af forbrændingerne.

Ikke færre end 12 mænd har fået hver 5.000 kr. i belønning for deres fælles indsats for at redde tre ud af en brændende, nedstyrtet helikopter ved A 10 mellem Christiansfeld og Haderslev. De 12 mænd har desuden fået Carnegie-fondens medalje i sølv.

De tolv mænd er den 26-årige koklev Leif Nielsen, Bryrup, den 30-årige journalist Peter Hjort Willatzen, Bjert, den 60-årige tidligere arbejdsmand Karl Erik Vinther Jensen, Harnstrup, den 55-årige tømmerhandler Harald Christian Skov, Christiansfeld, den 39-årige repræsentant Henry Johannes Nielsen, Harnstrup, den 37-årige chauffør Johan Pedersen, Fredericia, den 36-årige arbejdsmand Preben Olsen, Horsens, den 16-årige Peter Egebjerg Frandsen, Horsens, den 39-årige chauffør Frede Hansen Ricken, Christiansfeld, den 44-årige tømrersvend Ole Edvard Falk Sørensen, Hornslet, den 44-årige snedkersvend Svend Erik Jensen, Silkeborg, og den 36-årige chauffør Knud Bertelsen, Kolding.

Helikopteren var indsat i trafikovervågning af Fyn og Sønderjylland, fløj ind i en højspændingsledning og styrtede ned. Den 47-årige leder af færdselspolitiet i Odense, politikommissær Vagn Jensen, omkom. De 12 redningsmænd kom alle styrtende fra deres biler og brugte blandt andet bilernes brandslukkere til at dæmpe ilden, så de tre overlevende kunne reddes ud.

Seks redningsmænd fra Hirtshals omkom, da redningsbåden RF 2 af Hirtshals forliste under forsøg på at redde en fiskekutterbesætning. Ulykken skete, fordi redningsbåden ikke var synkefri og tilsyneladende har haft dårlig stabilitet efter ombygning. De seks omkomne redningsfolk var: Fisker Johannes Hejlesen, lossers Hans Ivan Jensen, lossers Ingo Aagaard Christian Jensen, truckfører Peter Riishøj Hansen, fisker Johannes Berg Christensen og fisker Bent Hesselund.

Redningshelikopterbesætningen, der fik belønning af hjælpefonden Pligtens Ofre, er: Overkonstablerne John Borchert, 33 år, og Bo Brockmann, 24 år, seniorsergent Hans Erik Rose, 35 år, premierløjtnant Birger Kagan, 33 år, læge Lars Hedemann Nielsen, 29 år, og redningshelikopteren fører, kaptajn Svend Erik Wagner Larsen, 45 år. Det var meget hårdt vejr, da redningsaktionen fandt sted og helikopteren under meget vanskelige omstændigheder fik fem af syv mand fra et synkende skib om bord. Senere reddede en tysk helikopter de to sidste, men da var den ene af dem livløs.

**HJÆLP
MED AT
SKAFFE
ANNONCER
TIL
REDNINGS-
BLADET**



Medlemsblad for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 1

JANUAR-FEBRUAR 1983

50. ÅRG.

LEMVIG BIBLIOTEK
1983



MRB 31 fra kystredningsstationen Nørre Vorupør lander her efter en vellykket aktion i hård kuling.

FOTO: KURT VEST

**25%
RABAT**
FOR FEM
INDRYKNINGER AF
SAMME ANNONCE
RESTEN AF ÅRET

18,5 x 13 cm kr. 500,-
STØRRELSE

A

6 x 5,9 cm kr. 60,-
STØRRELSE

F

9 x 6 cm kr. 125,-
STØRRELSE

C

9 x 3 cm kr. 60,-
STØRRELSE

D

 Ophalerbedding indtil 200 tons
Hydraulik- og Maskinværksted
Tømrerværksted
Malerværksted

Hans Svendsens Skibsbyggeri
Havnen . 9850 Hirtshals . Tlf. (08) 94 17 77

9 x 13 cm kr. 250,-
STØRRELSE

B



Ansvarshavende redaktør:
F. Bjørnager Jensen
Neptunvej 68 . Esbjerg . Tlf. (07) 15 10 75

Ekspedition og tryk:
Thyborøn Bogtrykkeri
Ærøvej 5A . Thyborøn . Tlf. (07) 83 14 60

**»FORENINGEN AF
DANSKE REDNINGSMÆND**

Hovedbestyrelsen:
Formand og kasserer: **Robert Iversen**
Morsøvej 12A . 7680 Thyborøn
Tlf. (07) 83 13 23

Næstformand: **Knud E. Jensen**
Julius Poulsenvej 9, Nr. Vorupør
7700 Thisted . Tlf. (07) 93 83 27

Martin Sørensen
Højvængen 15 . 9850 Hirtshals
Tlf. (08) 94 18 82

Niels Peter Nielsen
Mosedalsvej 25 . Listed . 3740 Svaneke
Tlf. (03) 99 63 06

Helmer Nielsen
Thorup Strand . 9690 Fjerritslev
Tlf. (08) 22 54 07

Stationsleder **Harald Bachmann**
Havnegade 197 . 8500 Grenå
Tlf. (06) 32 08 40



MANDS MINDE

Ansættelser pr. 1.12. 1982

Villy Jakobsgaard, f. 5.3. 1955, som bådmand på prøve ved redningsstation »Thyborøn«.
Bjarne Peter Nielsen, f. 11.6. 1938, som bådmand på prøve ved redningsstation »Sæby«.
Betjeningsmand på prøve O. V. Marcher, redningsstation »Christiansø«, som betjeningsmand samme sted.

Pr. 1.1. 1983

Bådmand på prøve B. A. Christensen, redningsstation »Hirtshals«, som bådformand på prøve samme sted.
Jens Villy Marius Kristensen, f. 18.1. 1931, som bådmand på prøve ved redningsstation »Hirtshals«.

Afskedigelser pr. 31.12. 1982

Bådformand på prøve J. F. Hjermitsev, redningsstation »Hirtshals«, efter ansøgning.
Bådformand O. H. Jensen, redningsstation »Hirtshals«, efter ansøgning.

Pr. 31.1. 1983

Bådmand L. M. Petersen, redningsstation »Rømø«, efter ansøgning.

Pr. 28.2. 1983

Bådmand på prøve N. B. Pedersen, redningsstation »Hirtshals«, efter ansøgning.

Pr. 31.3. 1983

Bådmand på prøve J. Skovmose, redningsstation »Hirtshals«, efter ansøgning.

**Jubilæumsgave:
Et helt nyt blad til medlem-
merne hver anden måned**

Tidsskrift for Redningsvæsen runder sit halvtredsindstyvende årgang med dette nummer - det burde faktisk være 60 år, men som nu, har det også tidligere været vanskeligheder med at få bladet ud.

Tidsskrift for Redningsvæsen blev startet af havnefoged og opsynsmand Bilde, Grenå på en generalforsamlingsbeslutning 11. juli 1923. Det kom dog aldrig op at stå før redaktør Lilholt, Lemvig sammen med lærer J. Gr. Pinholt, Houe tog sagen op. Det første egentlige nummer af dette blad udkom 1. december 1933. I 1948 overtog redaktør Jørgen Pedersen, Ydby opgaven og i 1971 afløstes han af chefredaktør H. Ingemann, Ringkøbing. Jeg påtog mig opgaven sommeren 1979 uvidende om hvor stort et arbejde det egentligt var, at skaffe »stof« - blot til næste nummer. Jeg håber, at jeg nu er kommet så godt ind i opgaven, at jeg kan tage det næste skridt: At gøre bladet levende.

Tidsskrift for Redningsvæsen er med dette nummer »moderniseret«, dog ikke mere end at det smukke gamle »hoved« på bladet fortsat skal fremstå som bladets ansigt. De gamle beretninger om strandinger og ulykker på havet vil også fortsat være at finde i bladet. Det nye ligger mere i den typografiske udformning samt i det forhold at andre grene inden for Farvandsdirektoratet har fået medlemmernes interesse og derfor bør behandles i bladet. Det være sig fyr- og vagervæsenet, søkortarkivet og lodstjenesten. Og så andre statslige instanser som Miljøstyrelsen bør have vor interesse.

Tidsskrift for Redningsvæsen har igennem mange år været trykt i Lemvig hos bogtrykker Gadgaard Nielsen. Vi har nu med dette blad skiftet trykkested til Thyborøn Bogtrykkeri således at foreningens formand nu let kan følge produktionen og distributionen. Dette første nye nummer har vi trykt i et lidt større oplag og medsender nogle ekstra eksemplarer til stationerne i det håb at vore medlemmer der vil hjælpe os med at tegne annoncer til bladet. Det skal helst være for hele året og vi giver 25% rabat.

fbj



Runde fødselsdage

50 år: Bådmand A. R. Jensen, redningsstation »Lønstrup«, den 9.2.
60 år: Fhv. bådformand R. V. Jensen, redningsstation »Thyborøn«, 15.1.
Fhv. opsynsmand J. K. Kragh, redningsstation »Slettestrand«, 11.2.

Afgået ved døden den 24.12. 1982
Fhv. bådmand Svend Åge Damgård, redningsstation »Løkken«.

Den 25.12. 1982
Fhv. bådmand Jens Peter Sørensen, redningsstation »Esbjerg«.

Den 26.12. 1982
Fhv. bådmand Poul Christensen Odder, redningsstation »Klitmøller«.

65 år: Fhv. betjeningsmand J. H. Petersen, redningsstation »Stevns«, 11.2.
Fhv. bådformand C. O. Olsen, redningsstation »Rønne«, 19.2.

70 år: Fhv. bådmand (motorpasser) P. K. B. Jensen, redningsstation »Klitmøller«, 20.2.

75 år: Fhv. bådformand H. M. Hansen, redningsstation »Sønderho«, 8.1.
Fhv. bådmand T. H. E. Kofoed, redningsstation »Rønne«, 9.2.

80 år: Fhv. bådmand C. S. Jensen, redningsstation »Tuskær«, 16.2.

85 år: Fhv. bådmand N. A. Iversen, redningsstation »Rindby«, 4.1.

**KØB
REDNINGSMÆNDENES
EMBLEM
HOS
FORENINGENS
KASSERER**

Søværnets redningsdragt M-80

IMCO (Intergovernmental Maritime Consultative Organization) - et internationalt FN-organ, der bl.a. behandler sikkerhed til søs har anbefalet det danske søværn indførelse af en bestemt type redningsdragt, der er obligatorisk i visse handelsflåder.

Dragten, der i sammenpakket stand fylder meget lidt, kan tages på udover det almindelige tøj i løbet af 30 sekunder. Den vandtætte dragt er et redningsmiddel, der i forbindelse med redningsvesten skal holde en forulykket flydende og beskyttet mod afkøling.

Beskyttelsestiden, og dermed chancerne for overlevelse, er således forøget fra få timer til flere døgn ved lave vandtemperaturer.

Dragten, der anvendes uden på den daglige påklædning, er udviklet i samarbejde med dansk industri og søværnet. Den fylder sammenpakket mindre end redningsvesten og kan bæres sammen med vesten.



Dragten tages på.



Med dragt og redningsvest.

En næse for RF2 ulykken

Farvandsdirektør Otto Gredal har fået en »næse« fra forsvarsminister Hans Engell for redningsbåden »RF2s« forlis den 1. december 1981 ud for Hirtshals havn. Seks af vore medlemmer mistede ved denne tragiske ulykke livet.

Hans Engell finder det uheldigt, at Farvandsdirektoratet til kontrol af »RF2s« stabilitet benyttede reglerne for fiskeskibe i stedet for reglerne for passager- og lastskibe, og kritiserer, at Direktoratet undlod at sikre sig, at de krav, som det selv stillede til bådens sikkerhed, var opfyldt.

Forsvarsministeriet skal anmode Dem om at træffe fornødne foranstaltninger til, at lignende fejltagelser undgås, hedder det i forsvarsministeriets afgørelse.

Hans indsats blev påskønnet

Fhv. redningsmand og bådfører ved station Nørre Vorupør, Kristian Baltesen blev 1. marts 1982 påskønnet for hans mange år i redningsvæsenet.

Det skete ved stationsleder Martin Sørensen, Hirtshals på vegne af Farvandsdirektoratet overrakte Kristian Baltesen en plaquette med et støbt heraldisk våbenmærke for redningsvæsenet samt et diplom. Diplomet vil frem-

over blive anvendt fra Direktoratet når der skal siges tak til redningsmænd for lang og tro tjeneste. Det skyldes ikke mindst sønnen Arne Baltesen, at faderen blev hyldet og ikke glemt. I næsten et helt år arbejde Arne utrættelig med sagen om at hædre redningsmænd, der har ydet en god indsats indenfor redningstjenesten.



TILBAGEBLIK PÅ 1982

Ny norsk redningskrydser

Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning fik 23. august 1982 døbt prototypen på en helt ny type redningskrydser fremstillet af aluminium. Højtideligheden fandt sted i Stavanger og skibets gudmor kronprinsesse Sonja døbte skibet »Olav V«.

Det er Oma Baatbyggeri A/S, Stord, der har bygget det smukke fartøj efter tegninger af civilingeniør Pål Francis Hansen og det er første gang værftet har bygget et skib i aluminium. Fartøjet er værftets byggenummer 499 og har klassebetegnelsen 1A2 R 280 »Light Craft« i Det norske Veritas. Hoveddimensionerne er lg. o.a. 26,95 -Længde p.p. 24,22. Bredde 6 meter og dybdegang 3,80 meter.

R/S »Olav V« er på 90,47 brt. og fartøjet har en brændstofkapacitet på 18.000 liter, ferskvandskapacitet på 1.100 liter og en skumtank i forbindelse med brandslukningsanlægget på 1.000 liter.

Den nye redningskrydser har lighed med tidligere redningskibe i indretningen. Der er lukaf for fire mand under dæk, sanitetsmateriel m.v. I styrehuset, der er placeret midtsskibs findes to radar på 120 n mil, gyrokompass, magnetkompass, autopilot, ekkolod,

fartslog, satellitnavigator, mellembølgepejler, VHF-pejler, SSB radio, 3 stk. VHF radio, Walkie-Talkie, vagtmodtager og tre bærebare VHF.

I maskinrummet er placeret to GM 16V-149T dieselmotorer a 1280 bhk, altså et hovedmaskineri på tilsammen 2560 bhk. Topfarten skulle blive 27 knob medens marchfarten er ca. 24 knob.

Hjælpemaskineriet består af to Stamford generatorer a 24 kW, som får sin kraft fra to GM2-71 motorer. Styremaskinen er elektrohydraulisk af typen Tenfjord og skrueerne er hydraulisk vendbare og har en diameter på 1250 mm.

På dækket er en hydraulisk kran af typen Tico på 3,5 tons, ankerspil og slæbekrog på 15 tons SWL. Ved en slæbeprøve trak »Olav V« fregatten »Narvig« med en fart af 10,5 knob.

Den nye redningskrydser har kostet 12 millioner kroner, og for første gang har Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning måtte gå »i markedet« for at skaffe kapital. Man gjorde det ved at udstede andelsbeviser på den nye redningskrydser. De billigste af disse kostede kr. 10, medens en dyrere udgave kostede kr. 100. 3 millioner var hjem-

me da skibet blev leveret, men målet er 5 millioner på denne måde. På anden vis skal resten af pengene skaffes. En enkelt dame, Anna Teigeland, har givet 70.000 kroner til den nye redningskrydser og på præsentationsturen blev der solgt »Nordpol-brev« signeret af Ragnar Thorseth.

Norsk Selskab til Skibbrudnes redning (NSSR) er baseret på frivilligt støtte både til nybygninger og til driften. Selskabet har hovedsæde i Oslo og man har som forpligtende motto: »Altid på vagt«. Efter starten i 1891 er 30.000 personer blevet reddet eller assisteret. NSSR har et ønske om bygning af 34 nye redningskrydsere inden år 2000 til erstatning for de nuværende 37 redningsfartøjer.

Udover »Olav V« er den sidstbyggede redningsfartøj R/S »Ada Waage« på 730 bhk. Den blev bygget på stålskrog i 1975 på Smedvig Mek. Verksted.

R/S »Olav V« ventes at blive stationeret i Fosnavåg og skal her erstatte R/S »Skomvær II«, en redningskrydser, der har en særlig plads i nordmændenes hjerter. Den var et resultat af en landsomfattende indsamling i 1960 ledet af Erik Bye. Det norske rednings-

selskab regner med at det i 1982-kroner vil koste 160 millioner at få opfyldt byggeprogrammet.

fbj



STØT

VORE ANNONCØRER
- DE STØTTER OS!

100 år med vind i sejlene

Stiftelsen Georg Stage's Minde fejrede 100 års jubilæum sidste år blandt andet med udgivelsen af bogen »Baksmønstring i 100 år« skrevet af redaktør Jørgen D. Simonsen.

Det var skibsreder C. F. Stage, der var ophavsmand til den sejlede søfartsskole. Nu som før foregår den grundlæggende sømandsuddannelse under sejl selv om der har været en del debat om værdien heraf. Den maskintekniske udvikling i skibsfart stiller helt andre krav til mandskabet. På den anden side erkender man også værdien af de grundlæggende uddannelser sker på en sejlede søfartsskole.

Siden 1973 har undervisningen ombord været et led i den erhvervsfaglige grunduddannelse kontrolleret af Direktoratet for Søfartsuddannelse. Der var sidste år 186 ansøgere til togten med »Georg Stage«, heraf blev 60 elever udtaget.



Den triste dag i »Georg Stage-historien« var 25. juni 1905. Skoleskibet befandt sig i Hollænderdybet på vej til København, da det blev sejlet ned af den britiske damper »Ancona«. 22 drenge mistede livet. Hovedparten af drengene var på dækket, hvorfra de fulgte midnatsfyrværkeriet fra Tivoli i København. Den første velkomst fra

hjemlandet efter et længere togt til Sverige og Kristiansø. Nordfra kom den britiske damper med ret kurs mod »Georg Stage«, men alle ventede, at den ville dreje af og gå af vejen, som reglerne foreskrev. Det skete ikke. »Ancona« ramte midtskibs og borede et stort hul i styrbord side. Tre minutter efter påsejlingen var »Georg Stage« sunket og med den druknede 22 drenge.

Den første »Georg Stage« fik trods sine 53 år et fantastisk otium. Den australske forfatter og sømand Alan Vilers købte skibet og kaldte det for »Joseph Conrad«. Skibet kom på togten jorden rundt med engelske og amerikanske rigmandssønner. Skibet blev senere igen solgt til en amerikansk millionær, der byggede den om til lystyacht. Under krigen blev skibet benyttet som stationært uddannelsesskib af US Navy og efter krigen blev det overladt til marinemuseet i Mystic i USA, hvor det stadig er logi- og øvelsesskib for søspejdere.

Den nuværende »Georg Stage« blev bygget i Frederikshavn i 1943. Skibet blev bygget med dobbelt bund og fem vandtætte skodder. En tremastet fuldrigger på 298 bruttoregistertons med et sejlareal på 900 kvadratmeter.

»Georg Stage« med alle sejlene sat på vej ind i Isefjorden.

FOTO: FINN BJØRNAGER



Disciplinen på skoleskibet er som tidligere ret streng. De 22 regler skal overholdes og der er ofte baksmønstring. Her er vaskedagen afsluttet, tøjet hængt til tørre.

FOTO: FINN BJØRNAGER

Redningskibet »Vestkysten« til alderdomseftersyn

Redningskibet »Vestkysten«, der siden stabelafløbningen i 1945 har været stationeret i Thyborøn skal i år til hovedeftersyn og på grund af dets alder skal det gøres nøje efter i sømmene. Pladerne i skroget skal ultralydkontrolleres og nitningen ses efter. Redningskibet »Vestkysten« blev bygget på Nakskov Skibsværft i krigsårene

og netop dette forhold gør, at man ønsker at sikre sig at materialet stadig er godt nok. Det var på det tidspunkt, hvor det var svært at få ordentlige materialer. Pladerne fra stålvalseværket var ofte lavet af gamle gryder, kasse-roller og kaffekander og det kan næppe have samme kvalitet som de plader der laves i dag.

Fond skal sikre Vorupør fiskeri

Et fondt skal være med til at opretholde kystfiskeriet ved Nørre Vorupør i Thy for at sikre, at landingspladsen ikke ender som museum for en del af den danske fiskerikultur.

En arbejdsgruppe har beskæftiget sig med de alvorlige problemer for det fortsatte fiskeri, der har haft stor beskæftigelsesmæssig betydning for det lille samfund, ligesom det enestående fiskeri er med til at trække turister til området.

Engang fiskede 27 både fra standen ved Nørre Vorupør, men nu er der kun ni tilbage, der direkte beskæftiger 37 mennesker. Problemet har været at sikre tilgang i takt med, at de ældre fiskere ønsker at lægge op, og derfor foreslår arbejdsgruppen, at en fond skal gå ind og købe de både, der bliver til salg og overdrage dem til unge fiskere.

Derudover foreslås det, at fonden kan yde økonomisk støtte til fortsat at holde ophalingsspillet på landingspladsen og de tilhørende bygninger i forsvaret stand.

Arbejdsgruppen vil også søge at udvide kendskabet til krogfiskeri, som det foregår i Nørre Vorupør og ad den vej få gjort fiskere interesseret.

Farvandsvæsenets kystredningstjeneste Aktivitetsoversigt for 1982

Kystredningstjenesten, der omfatter 26 redningsstationer, har i 1982 haft 196 opkald i forbindelse med rednings- assistance- og eftersøgningsopgaver.

Ved udførte redningsaktioner er i alt reddet 39 mennesker, som var i overhængende fare på søen. Endvidere er 208 fartøjer blevet undsat, assisteret eller overvåget under vanskelige forhold. Der er i årets løb udført 1 patientevakuering fra et udenlandsk handelsskib, og i 1 tilfælde er der bragt lægehjælp ud til et dansk fartøj. Endvidere er 2 omkomne personer blevet bragt i land. I 51 tilfælde har redningsstationerne deltaget i eftersøgninger og i enkelte tilfælde opgaver af ikke redningsmæssig karakter.

I flere af redningsaktionerne har foruden redningsfartøj også deltaget de ved flere redningsstationer stationerede redningskøretøjer.

Til løsning af ovennævnte opgaver har redningsstationerne i alt været i aktivitet i 617 timer.

Fra Kystredningstjenestens oprettelse og indtil den 31. december 1982 er af redningsstationerne i alt reddet 13.521 mennesker.

Tabet af »Solomon Browne« og dets besætning 19. dec. - 81

Beretning om en katastrofe tilsvarende vor egen i Hirtshals 1981. Royal National Lifeboat Institute (RNLI) mistede redningsbåden »Solomon Browne« og dets besætning på 8 mand.

Den værste redningsulykke i over 20 år skrev de engelske dagblade, da meddelelsen om tabet af Penlee redningsbåd »Solomon Browne« skulle berettes for det engelske folk. 16 mennesker mistede livet og 12 børn blev faderløse i den lille Cornwall-by Mousehole.

Tidsskrift for Redningsvæsen har kontaktet den britiske ambassade i Danmark for at få oplysninger om denne store ulykke i England. En ulyk-

ke, der kom få dage efter tragedien i Hirtshals, hvor ni fiskere og redningsfolk omkom.

Penlee redningsbåd, klasse 47' Watson »Solomon Browne« med kaptajn Trevelyan Richards og besætning samt skibbrudne fra den dansk-byggede coaster »Union Star« nåede aldrig tilbage til stationen efter en heldigt gennemført vanskelig redningsaktion.

»Union Star« var en nybygning - den fjerde - fra Nordsøværftet i Ringkøbing til rederiet Union Transport i London. Skibet, der var på 935 tons var på sin jomfrurejse fra Holland til Irland med en last gødning da det fik

motorstop 8 mil øst for Wolf Rock fyr.

Vejret var frygteligt. Vinden der blæste fra sydøst nærmede sig i vindstyrke 12. Der var stærk storm og bølgerne var på 60 fods højde. Sigtbarheden i den drivende regn var meget ringe.

Nødmeldingen fra »Union Star« var omgående blevet opfattet og samtidig med at Penlee redningsbåd blev gjort klar sendte RNLI en Sea King helikopter fra Royal Navy afsted, men den måtte hurtigt opgive. Vejret var ikke til opgaven.

Kaptajn Richards havde i mellemtiden heldigt fået Pendlee redningsbåd

søsat og var kommet godt fra klipperne.

»Union Star« drev hastigt mod den totale tilintetgørelse på Cornwalls klipper, da Penlee redningsbåd »Solomon Browne« nåede frem. To gange forsøgte kaptajn Richards at komme på klos hold for at tage de skibbrudne ombord. To gange blev hans redningsbåd løftet op på coasterens dæk af de enorme bølger og atter ført tilbage til havet. Tredie gang lykkedes det for kaptajn Richards at få redningsbåden på siden så fire mennesker kunne springe ned i den. Det blev observeret, at redningsbåden blev slået mod skibssiden af coasteren, men også at den sejlede derfra tilsyneladende uskadt og under kontrol.

Den sidste radiomelding fra »Solomon Browne« bekræftede, at fire mennesker var blevet reddet og før de nåede tilbage til basen så helikopterbesætningen redningsbåden vende om kun 50 yards fra land. Øjensynligt for at gøre endnu et forsøg på at redde de sidste fire ombord på »Union Star«, der nu var faretruende nær klipperne. Radiokontakten var ophørt, men redningsbådens lanterne sås endnu i 10 minutter før de pludseligt forsvandt. Omtrent på samme tid tog en vældig bølge »Union Star« op og lagde den med bunden i vejret på klipperne vest for Toter-du fyr.

På trods af mange timers eftersøgning i nattens løb og den efterfølgende dag af redningsbåden »Roberts Edgar« og redningsbåden »The Duke of Cornwall« samt helikoptere, kystvagt og fiskerbåde fandt man ingen overlevende.

De 12 ombord på »Solomon Browne« mistede livet i det iskolde vand næsten samtidig med de fire tilbageværende på »Union Star«. Tre engelske officerer, to purtogisiske matroser, en sydamerikansk kvinde og to børn, der var passagerer på »Union Star« samt redningsmændene blev havets bytte. Kvinden var kaptajnens hustru og børnene deres steddøtre.

I forbindelse med omtalen af den frygtelige katastrofe med Penlee redningsbåd 19. december 1981 er der grund til at genopfriske en tilsvarende ulykke for den lille skotske fiskerby Fraserburgh den 21. januar 1970. Fem redningsmænd mistede her livet under forsøg på at komme den danske Skagen-kutter S 28 »Opal« til hjælp. Skagen-kutteren var sprunget læk dagen i forvejen og havde i mere end 16



Den forliste redningsbåd »DUCCESS OF KENT«

timer kæmpet med at holde indstrømmende vand ude.

Fraserburgh redningsbåd »Ducsess of Kent« gik til undsætning, men det blev med livet som indsats. Kun en af redningsbådens besætningsmedlemmer redede sig. Han sad på kølen af den kæntrede redningsbåd og det skete kort før mødet med den danske kutter. En russisk trawler ilede til undsætning og tog den overlevende op. Russerne fik hakket hul i bunden af redningsbåden og fik fire druknede redningsmænd halet ombord. Den femte forsvandt i søerne. Vindstyrken var 8 og der var svær sø på stedet. Den russiske trawler tog sig ligeledes af den danske

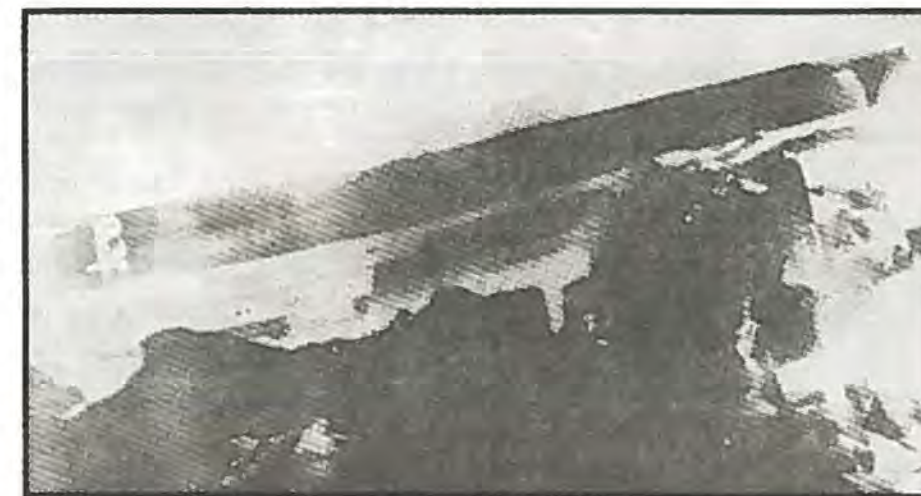
kutter. Tre grønlandske besætningsmedlemmer var forinden taget op i en engelsk helikopter.

Det var anden gang den lille skotske fiskerby Fraserburgh mistede fem redningsmænd. Det skete også ud for havnen i 1954.

Tabet af »Ducsess of Kent« og dets besætning var den anden store ulykke for det engelske redningsvæsen The Royal National Lifeboat Institutions - RNLI. 10 måneder før Fraserburgh-ulykken blev Longhope-redningsbåden fra Orkney-øerne slået til delvis vrak af vældige søer under assistance til et Liberia skib. Samtlige otte redningsmænd mistede livet ved denne aktion.

Den forliste engelske redningsbåd »Solomon Browne«

FOTO: ANDREW BESLEY



Orkanen kastede »Union Star« ind på klipperne ved Cornwall med bunden i vejret.

12 x 3 cm kr. 60,-
STØRRELSE

G

Jens Morbjerg Madsen, Stenbjerg:

En hvid svane kommer

Ved strandingen her på kysten i for-dums tid, fik skolebørnene altid fri fra at terpe lektier, når et skib strandede.

Så var det med at komme til stranden med læreren i spidsen, for at overvære det spændende optrin, som en stranding kunne fremvise på nært hold. Som regel var den forbundet med dramatik, som nok kunne ryste en barnesjæl, men hvad - børnene var opvokset ved havet og havde vænnet sig til dets voldsomme væsen, der ofte forårsagede drukneulykker og sorg. Derfor tog de formentlig ingen varige skader deraf.

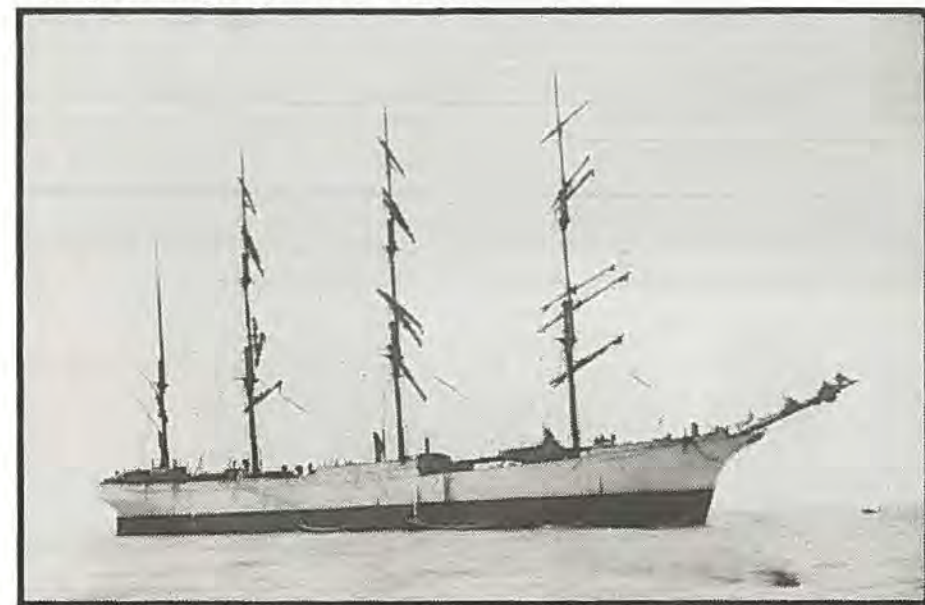
Bagefter kunne det også være en hjælp hos læreren, for at holde opmærksomheden fangen, når han underviste i geografitimen. Han forklarede så på landkortet skibets kurs, hvor det kom fra og hvor det skulle hen, samt dets hjemsted. På denne måde blev byernes navne, der var placeret på kortet, stedkendt, så de aldrig glemte dem.

Men ikke alle strandinger var fulde af dramatik. Der kunne indtræffe episoder, hvor et fartøj lagde sig roligt til hvile for en stund. Der er jo ingen regel uden undtagelse, siges der.

Det handler den første beretning om:

Således gik det »Herzogin Cecilie«, den stolte firmaster, der en morgen den 18. juni ved 4-tiden 1927, rendte sin fine, skarpe racenæse ind i revlens grå sand ud for Sdr. Vorupør på Thykysten.

»Herzogin Cecilie« grundstødt ved Sdr. Vorupør.



»Hertuginde« var sejlet fra Hamburg i Tyskland og stod for fulde sejl nordpå langs Jyllandkysten mod rejsens mål: Sundsvall, Sverige, i ballast.

Det var varme dage med midsommerlys døgnet rundt, og en frisk brise fik sejlene til at folde sig ud og bugne på de høje, ranke master og ræer. Skibet var en stolt sejler og bark med hjemsted i det navnkundige Marienhamm - hjemsted for nogle af verdens stolteste klippere.

Barken tilhørte rederiet Erikson i Finland. Det var en reder, der holdt på de gamle traditioner, og skibene sejlede verdenshavene tyndt, alt hvad sejlene kunne trække. Skibene sejlede om kap med hvide fra Australien til England, og det var hård sejlads, hvor man hellere lod et sejl blæse i stykker end bjærge det under storm. Det drejede sig om at komme først til målet.

Men skønt skibene havde travlt, kunne rederiet ikke klare sig overfor dampskibsfarten og måtte give op. Havets hvide svaner fløj deres vej for aldrig at komme til syne mere.

De sidste timer før strandingen havde vejret ikke opført sig sommerligt, men var kommet med svag vestenvind og tæt tåge.

Ombord havde man været opmærksom herpå - men hvorom alting er, som den egentlige årsag til grundstødningen blev det ved et senere søforhør opgivet som grund: Tåge og strømsætning. Et par velkendte årsager, der må regnes med ved forhøret. Det er begre-

ber, der før og siden har været årsag til mange tragiske skuespil på den vel nok verdens farligste kyststrækning.

På samme tidspunkt, som kaptajn Ruben de Claus ombord på »Hertuginde« mærkede det voldsomme stød mod den jyske revle, og han, sammen med sin 25 mands besætning for første gang i deres liv så den grå marehals kyst igennem tåge - var skibet allerede observeret fra land og rapporteret til redningstationen Nr. Vorupør, fra hvilken station der så mange gange har været kaldt på hjælp.

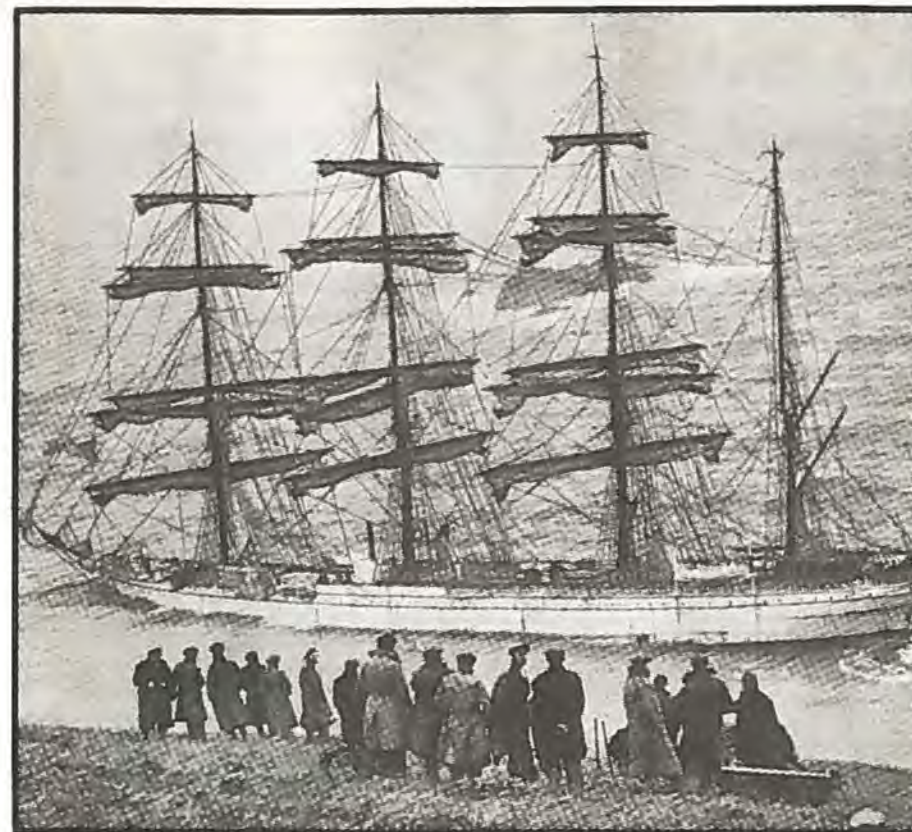
Det var en overraskelse for folk, at komme op af sengen den morgen, at se de himmelstræbende master rage op bag klitten. Et underligt syn. Man gned øjnene og kiggede, som om man ikke troede sit eget syn, det var rigtigt nok. Noget så utroligt, at et barkskib endnu en gang kunne strande her. Kort efter var stranden fuld af folk, der måbende betragtede det sjældne besøg, som faktisk hørte til en svunden tid.

Der var sendt bud efter bjærgningsfartøj fra Frederikshavn og bjergelavet var kommet ombord, men der var intet at udlosse, da sejleren var i ballast. Betaget gik folk rundt og beså skibet, som strålede i renhed. En rigning med en rejsning så rank som en mørklødet vestindisk pige, der bærer sin kurv på hovedet. Der var blankpudset messingbeslag, lakerede mahognidøre og et dæk så hvidskuret som gulvene i de gamle fiskerhjem, før der blev strøet sand på dem. En af bjærgningslavets ældre fiskere kom i tankeløshed til at spytte skråsøvs på dækket. Uheldigvis kom kaptajnen forbi i det samme, og da han så pløret, blev han rasende på synderen. Der var mordlyst i øjet, og han greb fiskeren, som han ville smide over bord, og brølte: »Tror du, det er en svinesti, du befinder dig i, vil du øjeblikkeligt få fat i en svaber og vand og spule rent efter dig, gamle svin! Og så forresten humme dig i land!«

Efter en del parlamenteren mellem kaptajnen og bjergelavet, hvor de lovede, det ikke gentog sig, blev fiskeren ombord. Kaptajnen truede ellers med at smide hele lavet i land.

I Vorupør var redningsmandskabet snart ude af fjerene og nede ved stationen på stranden. Efter at have iført sig redningsveste og gjort båden klar, stod man sydover mod strandingen med den høje rigning, der kunne ses viden om langt ind over land.

Ved 5,30-tiden lå redningsbåden ved »Hertuginde«s side og tilbød sin assistance.



Det finske sejlskibs endelige på kysten.

Man lå en tid ved lejderen og betragtede det flotte skib, der virkede imponerende med den tårnhøje rigning, og hvilken rejsning og linie hun havde. Jo, »Hertuginde«, navnet var velbegrundet. Men omsider skulle man jo til et resultat. Vel var vejret fint, men det blæste dog lidt, - og redningsvæsenet har sine instrukser.

Føreren af båden gik om bord. Men kaptajnen ønskede at blive på sit skib, der iøvrigt var uassureret, derimod ønskede han Switzer tilkaldt og ønskede også, at redningsbåden blev ved skibet.

Senere op ad formiddagen, da kulingen tiltog, foreslog man landsættelse af kaptajnens hustru og to børn, hvad også kaptajnen indvilgede i - men fru afsløj - hun ville blive ombord hos sin mand. Både fru og de to børn og hele besætningen ønskede ikke al forlade skibet før i sidste øjeblik, hvis situationen skulle forværres.

Vorupør slog derefter alarm til nabostationen Stenbjerg, hvis redningsbåd nu også kom til for eventuelt at assistere.

I dagens løb bedredes vejret, og blæst og sø var så meget aftaget, at der gik regelmæssig båd-fart ind og ud fra stranden, for alle ville se »Hertuginde« på nært hold.

Også viden om, hvor strandingen rygtes, kom der folk tilstede, og på

strandens og i klitterne var der dagen igennem i hundredevis af tilskuere.

Henimod aften ankom Switzer og etablerede forbindelsen, og den følgende morgen ved 6-tiden gled »Herzogin Cecilie« af grunden.

»Herzogin Cecilie« var en 4-mastet bark på 3111 brutto og 2584 netto tons. Senere endte den stolte sejler sin skæbne ved en stranding, idet den løb op på et undersøisk skær eller klippe på Cornwall-kysten, hvor den forliste.

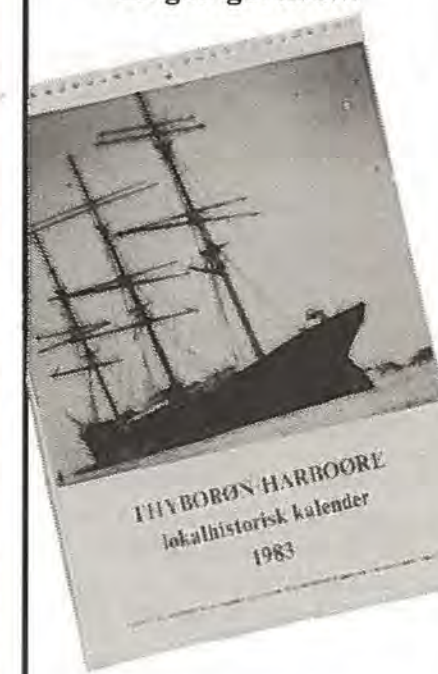
Denne stranding vil aldrig blive glemt her på kysten af de nulevende fra dengang, idet det var den sidste af alle de sejlskibe der har strandet på Thykysten - og tilmed var en af de største der har gået på grund i vores område.

Derfor var det ikke så underligt, at det var en sensationel begivenhed, som i lange tider derefter blev talt om.

VORT FORSIDEBILLED' er hentet fra bagsiden af omslaget på Arne Baltenses bog: »Kystredningsstationen Nørre Vorupør gennem 130 år.

Bogen, der er trykt i 1600 eksemplarer er iøvrigt snart udsolgt. Der er kun få hundrede tilbage, så hvis man vil sikre sig et eksemplar til kr. 50,- skal henvendelse snarest ske til redningsmand Arne Baltesen, Vesterhavsgade 136, Nørre Vorupør, 7700 Thisted.

En god gaveidé...



En kalender med gamle billeder fra strandinger langs Vestkysten.

Lokalhistorisk kalender 1983 er udgivet af Thyborøn Bogtrykkeri i samarbejde med Thyborøn-Harboøre Lokalhistorisk Arkiv.

Kalenderens størrelse er 24x34 cm. og er med spiralryg, billederne er trykt i antikke farver.

Kalenderen koster kr. 34,-.

Kalenderen kan bestilles hos...

THYBORØN BOGTRYKKERI

Ærovej 5A · 7860 Thyborøn · Tlf. (07) 83 14 60

I næste nummer, der udkommer ca. 1. april indleder vi en serie artikler om vore redningstationer, dets materiel og personel. Det er redningsmand Arne Baltesen, Nørre Vorupør, der er sat på denne opgave og vi opfordrer alle medlemmer til at hjælpe til med at finde gode fotos om aktioner og mennesker ved stationerne.





Verdensomspændende bugsering og bjergning
 Ankerhåndtering · Havnebugsering · Isbrydning · Lægterudlejning og
 sværgodstransport · Dykkerservices · Lægning af undervandskabler og rør
 Kabelnedspuling · Transportabelt brandslukningsudstyr
 Udlejning af pumper



A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise

Grundlagt
1833

Kvæsthusgade 1 · 1251 København K · Telefon: 01 15 51 95 · udenfor kontortid 01 15 51 75
 Telex: 15983 · Telegram: Svitzersalvage



Medlemsblad for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 2

MARTS-APRIL 1983

50. ARG.

LEMVIG BIBLIOTEK
1983

Em. Z. Svitzers bjergnings-entreprise 150 år.



Bjergningsdampskibet »Helsingør« bugserer en bark gennem skrueisen i Kattegat.

Tegning af CARL BAAGØE

VENUS

PEJSE OG BRÆNDEOVNE



Venus Pejse nu også med bageovn...
Venus Pejse findes i to størrelser og fem forskellige faconer. De små A Pejse er 90 cm. høje og opvarmer ca. 70 m² rumareal. De store B Pejse er 100 cm. høje og opvarmer ca. 100 m² rumareal.
Formen af de fem forskellige typer fremgår af skitserne forneden. Der findes en Venus Pejse for enhver smag og enhver stue.
Venus Pejse har indbygget fremtid, dvs. der kan som ekstraudstyr leveres glaslåger, kulkurv, vandtank, varmluftblæser m.m.
Venus Pejse kan tilsluttes både i toppen og bagud.
Venus A5 med bageovn.

Venus Pejse er forsynet med Værefakta, hvilket sikrer Dem en hæderlig varedokumentation, der er til at stole på. Alle vore modeller er med akseskuffe, brændselsrum, støbejerns ryserier, idfast udmuring, brandkammer af specialstål. Grundtyperne er afprøvet på Jysk Teknologisk Institut.

Vil De vide mere om Venus Pejse kan De indsende nedenstående kupon, så vil de modtage vor forhandlerliste - prisliste - den flotte Venus farvebrochure samt information om skortene og tilbehør.



Jeg ønsker brochure m.v. Sendes til: Venus Pejse
Herman Bangsvej 23, 8500 Grenaa, tlf. (06) 32 03 36

SEJL (gl. og moderne udgave)

TOVVÆRK
BLOKKE
BESLAG
VANTSKRUER
RIGNING
PRESSENINGER
BÅDKALECHER
SPRAYHOOD
BOMTELTE



Thyborøn Sejlmageri

v/ J. Kr. Mikkelsen · Svanegade 14 · Tlf. 07-831125

FRITIDSTØJ
SEJLERTØJ
ARBEJDSTØJ
SØMANDSTRØJER
FIBERPELS
COWBOYBUKSER
FLØJLSBUKSER
OVERTRÆKSBLUSER
JAKKER
ANORAKKER



Ansvarshavende redaktør:
FINN BJØRNAGER JENSEN
Neptunvej 68, 6710 Esbjerg V.
Tlf. (05) 15 10 75

Ekspedition og tryk:
THYBORØN BOGTRYKKERI
Ærovej 5A, 7680 Thyborøn
Tlf. (07) 83 14 60

FORENINGEN AF DANSKE REDNINGSMÆND

Bestyrelsen:
Formand og kasserer:
ROBERT IVERSEN
Morsøvej 12A, 7680 Thyborøn
Tlf. (07) 83 13 23

Næstformand:
KNUD E. JENSEN
Julius Poulsensvej 9, Nr. Vorupør
7700 Thisted. Tlf. (07) 93 83 27

MARTIN SØRENSEN
Højvangen 15, 9850 Hirtshals
Tlf. (08) 94 18 82

NIELS PETER NIELSEN
Mosedalsvej 25, Listed,
3740 Svaneke. Tlf. (03) 99 63 06

HELMER NIELSEN
Thorup Strand, 9690 Fjerritslev
Tlf. (08) 22 54 07

HARALD BACHMANN
Havnegade 197, 8500 Grenå
Tlf. (06) 32 08 40

TIL VORE LÆSERE

Ønsker De fortsat at modtage Tidsskrift for Redningsvæsen, kan De ved henvendelse til foreningens formand Robert Iversen, Morsøvej 12A, 7680 Thyborøn, tlf. (07) 83 13 23 abonnere på bladet.

Årsabonnement kr. 50,-.

en god bankforbindelse



FJERRITSLEV BANK A/S



Filialer: Brovst, Skovsgård, Bonderup, Klum og Thorup

Vestergade 16 · 9690 Fjerritslev · Tlf. (08) 21 14 11

HVIDE SANDE SAMLECENTRAL

v/ Bent Jørgensen
6960 Hvide Sande
Telefon (07) 31 12 88 · Kontor: (07) 31 14 86
Døgnvagt: (07) 31 14 86



NB
Bestil venligst eventuel
lastmand ved
tilmelding.

Bestyrelsesmøde i Nr. Vorupør

Bestyrelsen for Foreningen af Dansk Redningsmænd afholdte, lørdag den 26. februar, et bestyrelsesmøde på hotel Klitten i Nørre Vorupør. Hovedemnet var tidsskriftet, og som følge heraf var bladets nye bogtrykker Ib Nielsen, Thyborøn, inviteret til at deltage sammen med redaktøren Finn Bjørnager. På opfordring af sidstnævnte deltog også redningsmand Arne Baltesen, dels da mødet nu var lagt i Vorupør, og dels hans medvirken i bladet med artikelserien: Kystredningsstationernes historie.

Fra bestyrelsen deltog formanden Robert Iversen og næstformand Knud Jensen samt Martin Sørensen og Harald Bachmann.

Bestyrelsesmødet blev indledt klokken 10 formiddag, og sluttede først ved 4-tiden om eftermiddagen. Det var de mange problemer omkring distribueringen af bladet, der tog den megen tid. Bogtrykker Ib Nielsen havde allerede inden mødet udvist et stort stykke arbejde for foreningen. Samtlige landets posthuse var blevet forespurgt efter fordelingsliste for tidsskriftet, da det ikke var lykkedes foreningen at få en sådan liste fra det tidligere trykkeri. Sammen med Robert Iversen havde han gennemgået postfordelingslisterne og det viste sig at der var mange, der enten ikke levede mere eller igennem flere år ikke havde betalt passivt kontingent/abonnement. Robert Iversen havde over EDB-anlæg lavet en liste over alle foreningens passive medlemmer, der har betalt kontingent. Denne liste vil fremover blive holdt a jour og indgå i postfordelingslisten. Ib Nielsen oplyste i den forbindelse, at det var et meget stort arbejde både at tilmelde og framelde medlemmer i postlisterne, men når først der var bragt orden i systemet, ville det være til at overkomme. Trykkeriet ville godt foretage dette arbejde, ligesom man ville varetage annonceinteresserne og overfor foreningen afregne hvert kvartal.

Der var en del drøftelser om man skulle slette alle med minus ved (ikke betalt kontingent/abonnement) således at man sparede portoudgifter ved udsendelse af dette nummer. Dette ville dog betyde en næsten halvering af bladets oplag, og det blev derfor besluttet, at de skulle have lov til at modtage endnu et nr. af tidsskriftet samtidig med en kraftig opfordring til at indbetale kontingent. Sker det ikke ville man slette dem af listerne.

Det blev ligeledes besluttet, at der skulle oprettes en girokonto på bladet med postadresse til trykkeriet, således at man her hurtigt kunne få adresseændringer osv. Der skulle også oprettes en bankbog på bladet, så man regnskabsmæssigt kunne følge den økonomiske udvikling. Et beløb, der ikke blev nærmere fastsat, skulle danne startgrundlaget. Desuden skulle bladet momsregistreres, og det spørgsmål ville formanden og bogtrykkeren i forening klare. Harald Bachmann ønskede oplysninger om bladets finansiering. Fra bogtrykkeren blev oplyst, at efter hans beregninger ville det koste 4.800 kr. pr. gang at trykke bladet, men han mente nok, at halvdelen af disse udgifter kunne skaffes hjem via annoncer og nævnte i den forbindelse, hvor mange han selv havde forespurgt og i vid udstrækning havde fået tegnet. Martin Sørensen fremdrog her en stor mængde annoncer, han havde tegnet i Hirtshals, og ligeledes kom der annoncer fra Harald Bachmann og redaktøren. Bachmann nævnte her en stor leverandør til Farvandsdirektoratet, som ikke ønskede at tegne annonce i vort blad og hans skuffelse herover. Tilsvarende havde Ib Nielsen haft en skuffelse med et større radiofirma, men han håbede dog at de ville tegne annonce på et senere tidspunkt. De første numre måtte vi regne ville give tab, men efterhånden mente han nok, at der ville komme annoncer nok til, at det måske endog kom til at give et mindre overskud. Tilsvarende mente redaktøren. Han havde planer om flere artikler, der også i forbindelse hermed kunne resultere i en annonce i bladet. Vi må erkende, at det er støtteannoncer, der er tale om, da foreningen jo er for lille til at erhvervene kan indtjene deres annonceudgift på os og vore læsere. Robert Iversen nævnte herefter samtaler, han havde haft med Gadgaard-Nielsens søn og fremlagde en regning fra dette trykkeri. Beløbet størrelse chokerede de tilstedeværende, og der var bred enighed om, at dette beløb ikke kunne accepteres. Gadgaard-Nielsen har i alle årene haft annonceindtægten og som nu var den sat til ca. halvdelen af udgifterne. Robert Iversen fremlagde tallene for foreningens udgifter til bladet gennem de sidste fem år og foreslog at betale som sidste år plus 10-15 procent, selv om vi kun har fået tre numre imod seks. Det blev vedtaget.

Redaktøren gjorde foreningen opmærksom på, at et par abonnenter fandt prisen for bladet for lavt. Han vidste ikke selv, hvad prisen egentlig var. Det gav anledning til en række drøftelser blandt bestyrelsesmedlemmerne og forhøjer af kontingent samt abonnement-pris og sluttede med, at kontingentet foresloges sat til kr. 60 årligt. De tidligere redningsmænd (passive medlemmer) skulle give 30.- kr. årligt og abonnenter skulle give 50.- kr. årligt.

Listen over, hvem der skulle have bladet tilsendt gratis, blev også reduceret stærkt. De store portoudgifter ville belaste økonomien for meget. Knud Jensen ville gerne vide, hvad hvert enkelt nummer af bladet koster. Det var naturligvis et svært spørgsmål, fordi det jo er afhængig af annonceindtægt og portoudgift, men at det sikkert ville være omkring 5-6 kroner pr. stk.

Det blev ligeledes besluttet, at annoncer får de blade tilsendt i hvilke de har annoncer. Hvis de herudover vil have bladet fast leveret, må de som andre tegne et abonnement.



Em. Z. Svitzers bjergnings-entreprise

150 år. ❖ ❖ ❖

Præstesønnen Emil Zeuthen Svitzer, der skabte verdens ældste bjergnings-selskab, blev født 9. juni 1805 i Rerslev præstegård ved Rudsvedby. Som 14-årig kom han i handelslære hos Jacob Holm på Christianshavn - et rigtigt sø-handelsfirma, der beskæftigede sig med oliemølle, limfabrik, sejldugsfabrik, sæbesyderi og reberbane samt skibsbyggeri.

Knap fem år efter var unge Svitzer udlært og får grossist-rettighe-der. Han starter Em. Z. Svitzers Trælasthandel - et firma, der snart blev blandt de kendte i København.

Trælastfarten fra Norge og Sverige frembød dengang en betydelig sørisiko. Mange skibe og megen kostbar last gik tabt. Dette forhold optog Svitzer meget. For selv om søassurancen dækkede tabene, var de materielle resurser, der var ved det forliste, vel værd at bjærge til gavn for almenvellet og samtidigt være et lønnende erhverv.

Den 3. marts 1833 startede Svitzer sammen med styrmand H. C. Larsen »Svitzers Bjergnings-entreprise« og de indkøbte straks en af marinens gamle nordbåde »Gammelholm« (en fladbundet bred dæksbåd) samt en kragejolle »Trende Brødre«. Få dage efter starten på det nye selskab gik en af marinens transportbåde på grund i Sundet. Svitzer tilbød omgående at bringe fartøjet flot. Det smilede man lidt af i



Det på Harbøre - i 1878 - strandede dampskib »Motala« løftes af Svitzer, på beddings før afløbning-en. Fra ill. Tidende, bind 20.

Admiralitetet, men Svitzer lagde en anvisning på bordet som garanti for værdierne ombord. Det kunne man ikke afslå og det var faktisk begyndelsen selv om det siden blev Svitzer, der forlangte garanti for de bjærgede værdier. At opgaven blev løst er vel næppe nødvendigt at fortælle. Siden har entreprisen haft et nært samarbejde med marinen. Mange af de første opgaver var bortsprængning af store sten i sejllrender samt fjernelse af vrage. Inddragning og udlægning af fyrskibe var nogle af de første slæbeopgaver og af dem blev der mange siden hen. Senere tog man store opgaver som hævning af større skibe, op - et af de første var jern-

dampskonnerten »F. H.« af Capmann. Det blev hævet i 1860 og købt af entreprisen og ombygget til bjærgnings-damper. Det første i verden - det fik navnet »Skandinavien«. Det før forliste skib skulle nu hjælpe andre forliste skibe.

Svitzers ide og hans navn gik nu verden rundt. Andre lande tog ideen op, men Svitzer forstod at være på pletten, når der var opgaver. Det skyldes ikke mindst hans fremsynethed med hensyn til information. Han opbyggede sit eget »efterretningsvæsen«.

Før havde det kun haft betydning for selve bjærgningen, at Svitzer var på stedet hurtigst muligt, inden situationen forværredes for havaristen, men nu kom det andet moment ind: at det gjalt om, at være til stede før nogen anden. Da telegraflinien blev etableret herhjemme mellem de større byer sikrede Svitzer sig kontakter til strandfogeder, lodser og skibsmæglere, som havde førstehåndsviden, når der var brug for et bjærgningsfartøj. Da telefonen holdt sit indtog herhjemme i 1881 blev dette efterretningsvæsen yderligere forbedret. Men efterretningsvæsen var ikke nok. Bjærgningsmateriellet skulle også forbedres i takt med opgaverne.

Det vil nok være for omfattende at fortælle om de mange skibe, der har gjort tjeneste i Svitzers flåde, men lad os nævne navne som »Camilla«, »Ida« og »Nancy« - det var de kuttere, der skabte respekten om Svitzer-entreprise og som dampskibene nu skulle leve op til.



»Svitzer Jarl« under kabelarbejde i Nordsøen



Svitzers »Aegir«

»Skandinavien«, »Helsingør« og marinens opmålingsskib »Hertha« fulgte efter og i 1872 kom nybygningen »Kattegat«. Året efter »Drogden« og i 1875 »Frederikshavn« og en ny »Hertha« i 1877. Svitzer flåden voksede og blev efterhånden placeret rundt om i danske havne.

I dag er Svitzers bjergnings-entreprise i en rivende udvikling med en flåde på 53 skibe og henved 350 ansatte til søs og i land.



Svitzers »Viking«

I oktober 1979 overtog rederiet A. P. Møller aktiemajoriteten i Em. Z. Svitzer Bjergnings-entreprise, som fortsatte med dette navn. Entreprisen overtog i 1981 5 fartøjer fra Det forenede Bugsererselskab og samtidig øgedes aktiebeholdningen i bugsererselskabet Goliath i Ålborg til 51 %. Der er 7 fartøjer i dette selskab hvoraf tre er nye på 1400-1600 hk. I januar 1983 købte entreprisen A/S Claus Sørensen andel af de fire bugserbåde i Esbjerg. Blandt kystredningsmænd har entreprisens skibe gennem tiderne været kendte og beundret for deres formåen trods liden størrelse. Det var og er stadig en oplevelse at se de små, men meget stærke bugserbåde klare opgaverne og noget af en begivenhed for egnens beboer, når opgaverne klares. Entreprisen går til assistance næsten overalt i verden og har i tidens løb løst store opgaver dels i Sues-kanalen, Middelhavet og i grønlandsk farvand.



Svitzers »Skandinavien« og »Frederikshavn« gør klar til at bringe »Duesternbrook« flot fra Hanstholm søndre strand. Skibet strandede den 29. januar 1891. Det blev en vanskelig bjærgningsaktion. Først da Svitzers »Kattegat« og »Hertha« kom til fik man damperen fri i april måned.



Svitzers »Skandinavien«

Svitzer bringer her flot »Gutrume« af Hamburg fra Lild-strand, hvor det strandede 4. januar 1896.



Svitzers »Kattegat«

Med andelår mellem tænderne

Juledagene 1980 og selve julenat betød nogle travle timer for Svitzer. Færgerne gik på grund for et godt ord. I bogstaveligt forstand gik Svitzer-folkene i gummibådene med andelår mellem tænderne, når de skulle fastgøre wirer til grundstødte færger. Først var der en usædvanlig søsætning af et 210 ton skrog til en færge til Bangla Desh hos Carl B. Hofmann i Esbjerg. Skroget blev kørt gennem byens gader og fra havnen slæbte entreprisen det til Thyborøn og overlod Limfjordssejladsen

til Goliath. »Bjarke« overtog ved Hals med kurs til et værft i Assens. Undervejs brød en kraftig julestorm løs. Slæbet måtte parkeres i Middelfart. Alt, hvad entreprisen kunne samle var kaldt til assistance for færgen »Djursland II«, der stod på en sandbanke ved Hundested. Vanskeligere var det med Samsø-færgen »Sam-Sine« der stod højt på sandet ved Selvig. Den måtte lægtes for personbiler, før flere slæbebåde fik færgen af grunden. Samtidig skulle flere olie- og kulskibe bugseres i havn.



»Bjarke«, Nyborg (pæletræk: 19 tons)



»Valkyrien«, Nakskov (pæletræk: 28 tons)



»Sigyn«, København (pæletræk: 24 tons)



»Frigga«, Korsør (pæletræk: 28 tons)



»Baldur«, Esbjerg (pæletræk: 24 tons)



»Mimer«, Esbjerg (pæletræk: 25 tons)



»Frode«, København (pæletræk: 8 tons)



»Svitser Jarl«, København (pæletræk: 109 tons)



»Svitser Garm«, København (pæletræk: 25 tons)



»Asbjørn«, Esbjerg (pæletræk: 20 tons)

MOLLERUP & BROE Kolonial og skibshandel

THYBORØN HAVN
TLF. (07) 83 12 11

KØB
REDNINGSMÆNDENES
EMBLEM
HOS
FORENINGENS
KASSERER

På billede nr. 1 ses strandfoged N. Chr. Pedersen, der som den første observerede strandingen. Bemærk at prammen her vender sin bagbord side til land. På billede nr. 2 ses Maersk-helikopteren i færd med at sætte en mand om bord på prammen og på billede nr. 3 flyver helikopteren en trosse ud til slæbebådene. I det hårde vejr opnåede man kun at prammen blev vendt, men den blev dog senere bragt flot.

Kæmpepram strandet ved Nørre Vorupør, men bragt flot af Svitzer-entreprise

Den 9.000 tons store finske pram »Lapis 1«, drev lørdag den 29. januar ind på kysten ud for Stenbjerg. Prammen blev observeret om formiddagen ved 9-tiden, men var da endnu i bevægelse. Hele dagen lang lå den store pram ud for kysten ved Stenbjerg, hvor den norske slæbebåd »Starmi« kæmpede en kamp med naturens kræfter for at holde prammen fri for en endelig stranding. Det blæste op til 28 sekundmeter fra NW og der var høj sø på revlerne.

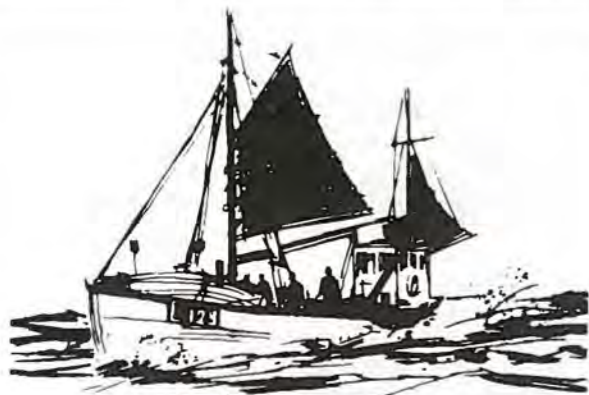
Det lykkedes ikke. Kl. 1 nat strandede prammen ud for Sdr. Vorupør. Redningsstation Nørre Vorupør fulgte hele natten igennem udviklingen og søndag formiddag blev der skudt en raketline ud til prammen, der lå knap 100 meter fra kystlinjen. Den ene mand, der var ombord skulle bringes i land. Under hjemhaling af manden i redningsselen kom to store søer ind over prammen og den skibbrudne. Han blev væltet rundt og viklet ind i linerne og hang ubehjælpelig fast mellem pram og land. Hver gang redningsmændene haledes på linen, lød der skrig fra den skibbrudne. Redningsmand Arne Baltiesen tog resolut en kniv - lod en en line fastgøre om sig selv og via redningslinen lod han sig kure ud i søerne til den

skibbrudne. Så stramt sad tovene omkring mandens arme og ben at da Arne lod kniven berøre tovet sprang korderne en efter en. Fra land havde man næsten opgivet håbet om at se den skibbrudne i live. Han havde i flere minutter været under vand. Da Arne giver tegn til at hale hjem trækker redningsmændene så blod springer frem bag negle. Ind skulle de og det skulle gå stærkt.

Det var en lykke for redningsmændene, at se dem begge i live og ved godt mod.

Op på dagen ville Svitzer, sammen med den norske slæbebåd, endnu en gang forsøge, at få prammen fri af grunden. Fire mand blev med en Maersk-helikopter sat ombord på prammen og en slæbetrosse fløjet ud til slæbebådene. Begge disse opgaver blev klaret, men efter at helikopteren var fløjet tilbage til basen sprang trossen. De fire ombord havde derpå til opgave at indpumpe vand i prammen, så den ville blive på stedet og man ville så afvente bedre vejrforhold. Stationen Nr. Vorupør blev anmodet om, at tage de fire ind med redningssele og dette blev klaret søndag ved 18-tiden uden dramatik.





Fiskerne lander selvfølgelig hos:

Fiskernes Samlecentral I/S

Thyborøn

Modtager alle slags fisk (døgnvagt)
Moderne køleanlæg sikrer
opbevaring af fisk

Tlf. kontor (07) 83 14 48
Pakhus (07) 83 16 69

THYBORØN HAVNS FISKERIFORENING

BREDGADE
TELF. (07) 83 18 44
KONTORTID,
DAGLIG KL. 9,00-12,00
AUKTIONSHALLEN TELF. 83 19 88

Jydsk Dykker- og Entreprenørfirma ApS
Broagervej 5 . 7500 Holstebro . Tlf. (07) 42 63 51



Alt undervandsarbejde
Dykkerundersøgelser
Bjergning
Sprængning m.m.
udføres

Levorsen & Jørgensen A/S

Statsaut. installationsfirma
TLF. (08) 94 10 11 - 94 15 04 - HIRTSHALS

FINN NIELSEN
Skibradioservice A/S
HIRTSHALS . TLF. 08-94 13 22



NY HAVNS
TRAWLBINDERI
9850 HIRTSHALS
TLF. (08) 94 10 44

Chr. Jepsen
SLAGTERFORRETNING . NØRREGADE 16
TLF. 94 10 39 . HIRTSHALS

HIRTSHALS FISKEAUKTION

Gunnar Berg
Statsaut.

SKIBSELEKTRONIK - SALG - SERVICE



HIRTSHALS SKIBSRADIO I/S
SYDVESTKAJEN 1-3
9850 HIRTSHALS

TLF. 08-94 11 52 - 94 36 78 - 94 12 11



Ophalerbedding indtil 200 tons
Hydraulik- og Maskinværksted
Tømrerværksted
Malerværksted

Hans Svendsens Skibsbyggeri
Havnen . 9850 Hirtshals . Tlf. (08) 94 17 77

AGGER SKIBSVÆRFT

Nybygninger og reparationer.
Smede- og Maskinværksted

Agger, 7770 Vestervig
Tlf. (07) 94 15 55

Fem druknede søfolk kom i fællesgrav i Nørhaa

En kontakt mellem fisker Karl Bonde, Stenbjerg og Henning Skov, Landsarkivet i Viborg resulterede i efterforskning af beretningen om fem druknede søfolks fællesgrav i Nørhaa.

På den lille vindomsuste kirkegård i Nørhaa står umiddelbar foran kirkens nordmur ved indgangen til kirken et stort jernkors, på hvis forside kan læses: »Her hviler styrmand Mathias Österberg med sine fire skibskameraer, druknet den 27. november 1861 ved forliset af »Carl den XV« på rejse fra Ostindien, i en alder af 24 år«. Det var dette jernkors' indskription, der vakte interesse og satte Henning Skov på et større efterforskningsarbejde. Resultater fyldte en hel side i Thisted Dagblad 2. januar 1980. Det vil optage for megen plads at gengive hele artiklen selvom vi i denne oplæver tidens sprog og holdning. I stedet vil vi omskrive selve beretning om forliset og redningsaktionen.

Barken »Carl den 15.« af Stockholm var destineret fra Bombay i Ostindien til Christiania med en ladning på 2000 baller bomuld. Det var fire måneder siden kaptajnen Erik Gustav Österberg afgik fra Bombay med en besætning på 15 mand og en passager.

Den 27. november 1861 klokken 02.30 stødte barkskibet på den yderste revle ved Aalum strand (nær Agger). Grundstødningen skete med god fart og sejlene sat. Ingen ombord havde anelse om, at de havde fået så meget afdrift, at de var kommet faretruende nær den jyske kyst.

I retten den 3. december forklarede 1. styrmand Carl Bergstrøm hvorfor han ikke havde purret kaptajnen, da udkiggen havde meldt en »skygge«, der kunne formodes at være landkending. Han havde svaret, at de konstant havde haft godt bestik på rejsen og ikke havde grund til at antage, at de var så nær land.

Barkskibet »Carl den 15.« kom til at stå 100 favne fra klitbakken ved Aalum strand. Det stod med siden mod land og stævnen mod nord og under den hårde sydvestlige vind stod kaskader af vand ind over skibet. 7 af mandskabet samt en passager gjorde, efter forgæves forsøg på udsætning af to redningsbåde, forsøg med den tredje at nå land, men båden kæntrede og 6

drukne. Det lykkedes to at redde sig i land.

Det var fisker Niels Sørensen, der opdagede det strandede skib. I en åbning i regntykning og storm skimtede han et skib og lod omgående strandfoged Chresten Nim vide besked. Han var dog ikke helt sikker i sin sag. Strandfogeden sprang op af sin seng og løb uden at give sig tid til at tage mere end hans underbenklæder på - op på den store bakke vesten for sit hus. Et skib. - Det var der og der gik straks bud til opsynsmanden ved station Vesteragger. Tidligt om morgenen opnåedes forbindelse med skibet med raketline og de 9 ombordværende blev reddet i redningsstol, heriblandt kaptajnen. Mathias Österberg, der er begravet i Nørhaa var en broder til kaptajnen og han blev begravet sammen med to søofficer-elever, en matros og en tømmersmand.

Umiddelbart efter kaptajnen var reddet i land bad han om, at der måtte blive bjærget, hvad der kunne bjærges fra skibet samme dag. Det stod ham klart, at det kun 1-årig skib ville blive slået til vrage. 55 mand blev antaget til opgaven og der blev bjærget 1275 baller bomuld, 34 stk. skibssejl og en stor



Jernkors
der vakte
fisker Karl Bondes
interesse
og satte
Henning Skov
på et større
arbejde
i Landsarkivet.

mængde skibsmateriel såsom kjætting, vanter, stag, trosser og tovværk. Desuden skibsproviant og kahytinventar. Auktionen indbragte i alt 96.802 rigsdaler.

DAN TRAWL A/S
TLF. 08 - 94 17 11 9850 HIRTSHALS



HIRTSHALS VOD-OG TRAWLBINDERI A/S

Notkajen . DK-9850 Hirtshals . Tlf. (08) 94 19 77*

HIRTSHALS SPAREKASSE
- en af Samarbejdende Vendsysselsske Sparekasser

Station Agger Kanal

Fortsat serie udarbejdet af redningsmand Arne Baltesen, Nørre Vorupør i samarbejde med tidsskriftets redaktør

Danmarks første kystredningsstation var Agger Kanal. Det skulle egentlig have været station Flyvholm ved Harbøre idet Foreningen til Søfartens Fremme i 1846 lod bygge en redningsbåd med den hensigt, at placere den ved Harbøre. På grund af bådens dimensioner, var den for svær at transportere over land, og den blev derfor i stedet placeret ved Agger Kanal den 1. april 1847.

Station Flyvholm fik i stedet en lettere båd af Frimurerlogen i København i 1847. Det samme år, som det engelske barkskib »Vertumnus« strandede ved Harbøre og som satte gang i overvejelserne om et organiseret redningsvæsen i Jylland. Det var som bekendt efter denne strandning, kammerråd C. B. Claudi tog initiativet hertil og for egen regning foretog en rejse til England for at se, hvorledes redningsvæsenet var organiseret der.

Agger Kanal var således det første sted i Danmark, der fik en redningsbåd. Den blev i 1851 afløst af en i København bygget roredningsbåd og samme år blev der opført et bådhus.

Det nørrejydske Redningsvæsen var nu en realitet og talte fra starten 21 stationer fra Skagen til Blåvand. De fleste med roredningsbåde og raketapparat. Agger Kanals bådhus måtte allerede

efter to års forløb flyttes længere ind i landet som følge af havets indhug på den jyske kyst og i 1869 måtte der opføres et nyt bådhus, da det tidligere blæste omkuld under en voldsom storm.

Den 10. april 1874 blev station Agger Kanal nedlagt og materiellet flyttet til Vester Agger. I de 28 år stationen havde virket var der blevet reddet 117 skibbrudne ved hjælp af roredningsbåden, desuden havde båden været i vandet 40 gange uden at være blevet benyttet. Lodsoldermand Chr. N. Abildhauge beklædte i alle årene stillingen som opsynsmand og afgik ved stationens nedlæggelse.

Christian N. Abildhauge havde selv deltaget i 16 aktioner med roredningsbåden og dermed bidraget til at redde 110 mennesker. Han blev dekoreret med Dannebrogsmændenes hæders tegn og Fortjenstmedaljen i sølv.

En anden meget merkant skikkelse var Niels Iversen, der blev ansat som bådmand ved stationens start i 1847. Han blev bådformand den 1. marts 1863 og da stationen i 1874 blev nedlagt, overgik han til station Vester Agger, hvor han vedblev at føre roredningsbåden til 1. april 1897, da han tog sin afsked på grund af alder. Han havde således tjent i redningsvæsenet i 50 år, og i dette tidsrum deltaget 30 gange med roredningsbåden og 24 gange med raketapparaterne i redning af 496 skibbrudne. Som påskønnelse for denne



Bådfører Niels Iversen, Agger.

fortjenstfulde virksomhed var han tildelt Dannebrogskorset, Fortjenstmedaljen i sølv og jubilæumsmedaljen. Han døde den 24. februar 1909.

Af de 17 strandinger, der har været, har vi udtaget beretning om den engelske brig »Maid of the mill«, der strandede i maj 1864.

Natten mellem den 27. og 28. maj 1864, omtrent kl. 1, med en storm og byger af NNV., indstrandede lidt nord for indsejlingen til Agger Kanal Briggen »Maid of the mill«, kaptajn John Bedford, af Blyth, kommende fra hjemstedet, bestemt til Kronstadt med kul. Briggen var 96½ Commercelæster med 8 mands besætning foruden en kone og et barn.

Redningsmandskabet havde allerede kl. 1.30 om morgenen bemærket, at et fartøj var strandet i nærheden af Kanalen, hvorfor der uophødelig blev tilført heste, og båden transporteredes til

Krik og derefter så hurtigt som ske kunne, roedes ud til Kanalen, men da storm og strøm var hård, medtog det ikke ubetydelig tid. Jeg antager, at klokken var mellem 4 og 5, da det første redningsforsøg foretoges, og endskønt der blev arbejdet med den største anstrengelse og uforsagt mod, måtte redningsmandskabet desuagtet efter omtrent 2½ times farefuldt og frugteløst arbejde opgave forsøget og kom ind igen på stranden med båden. Enkelte af bådens mandskab var da allerede så ilde tilredte, at de ikke var kraftfulde nok til atter at gøre et forsøg. Jeg sørgede da for at få friske mænd i stedet for, da alle bjergene, som allerede var til stede, var meget villige dertil. Båden blev straks sat ud, og det andet forsøg påbegyndt. Der blev igen ligesom første gang arbejdet med uforsøgt mod og anstrengelse, men efter omtrent samme tid som ved det første forsøg, måtte de atter søge til land med uforrettet sag. Der blev desuden den dag senere foretaget 2 lignende forsøg, med omskiftning af en del af mandskabet hver gang, men ligeledes uden noget heldigt resultat, endskønt der havde en line fra borde 2 gange, men hvoraf den første sprang og den sidste ikke kunne holdes fast. Vejret og omstændighederne blev mod aften værre, og man måtte således give fortabt for denne dag.

Endskønt vejret var som den foregående dag, blev der desuagtet begyndt med et nyt forsøg om morgenen kl. 2 den 29., og der blev da gjort to efter hinanden følgende forsøg, omtrent af samme tidsrum som den foregående dag, men ligeledes uden opnåelse af redning. Omstændighederne forværredes igen noget, og redningsmandskabet var nu så medtaget af anstrengelser og kulde, at det ikke længere kunne udholde arbejdet og besværlighederne, da det desuden havde tilbragt natten over på stranden. Formanden, der havde været med båden hele tiden til alle redningsforsøgene, måtte nu også på grund af udmattelse give tabt. Det tillodes dem at gå hjem og få nogen levested og skifte klæder, men med pålæg om, at de igen måtte komme mellem kl. 1 og 2 om eftermiddagen, da man havde håb om, at omstændighederne til den tid skulle forandre sig noget til det bedre på grund af, at lavvandstiden til den tid indfandt sig. Men omtrent kl. 10 blev elementerne lidt roligere, og efter hvad man kunne skønne, var der foregået nogen forandring til det bedre, især af bråddet og strømmen. Jeg fik da uophødelig

samlet nyt mandskab, dels af bjergene og dels af lodserne, hvoraf 2 gik med, og den ene som formand for båden. Således toges der fat på et nyt redningsforetagende, der efter store anstrengelser tilsidst kronedes med held, idet hele skibets mandskab blev godt reddet og bragt i land omtrent kl. 12 middag, endskønt nogle af dem halede fra skibet gennem havet til båden. Det var ingenlunde enten af frygt eller modvillighed, at redningsmandskabet ikke til alle tider kunne følge båden,

men alene af udmattelse og afkræftelse. Der var ialt, såvidt jeg kunne holde tal på dem, 17 mand, foruden dem, der hørte til båden, som blev brugt, inden redningen fuldførtes, og enhver arbejdede med uførtroet mod og uforsagthed. Alle redningsbådens årer, så nær som to, er brækkede og desuden 6 af lodseriets, men jeg har atter sørget for, at der er købt så mange, at båden har de behørlige, om just ikke af allerbedste slags, slutter Chr. Abildhauge sin beretning i stationens journaler.

Stationens redningsforetagender

5-okt. 1853	Fregatskib »Adonis« af Drammen	9 mand red., redningsb.
22-mar. 1854	Slup »Delphin« af Stavanger	4 mand red., redningsb.
22-mar. 1854	Slup »Alemine« af Christianssand	3 mand red., redningsb.
8-apr. 1854	Gelease »Mariane« af Agger	3 mand red., redningsb.
18-maj 1854	Galease »Union« af Struer	4 mand red., redningsb.
2-maj 1859	Jagt »Forsøget« af Mandal	3 mand red., redningsb.
3-jul. 1859	Kuf »Ane Margrethe« af Fanø	4 mand red., redningsb.
26-feb. 1863	Galease »Johanne« af Naksø	6 mand red., redningsb.
18-maj 1864	Brig »Maid of the mill« af Blyth	10 mand red., redningsb.
3-sep. 1865	Brig »Sosma« af Frederikshavn	7 mand red., redningsb.
16-mar. 1866	Skonnert »Alliance« af Cappeln	6 mand red., redningsb.
8-apr. 1867	Kuf »Stadt Goor« af Amsterdam	5 mand red., redningsb.
14-dec. 1871	Dampsk. »Alfredo el Grande« af Newcastle	7 mand red., redningsb.
24-okt. 1872	Dampskib »Emmy« af West Hartlepool	14 mand red., redningsb.
8-dec. 1872	Dampskib »Margaret Tod« af Rostock	7 mand red., redningsb.
21-apr. 1873	Barkskib »Dunorland« af Grimsby	18 mand red., redningsb.
17-aug. 1873	Barkskib »Jura« af Christiania	7 mand red., redningsb.

MANDS MINDE



Ansættelser pr. 1.12.1982

Bådmand på prøve K. E. Larsen, redningsstation »Klintholm Havn«, som bådmand samme sted.

Pr. 1.2.1983

Anders Frode Andersen, f. 25.1.1946, som bådmand på prøve ved redningsstation »Hirtshals«.

Pr. 1.3.1983

Christian Gantzel Krog, f. 11.7.1949, som bådmand på prøve ved redningsstation »Rømø«.

Afskedigelser pr. 31.1.1983

Bådmand på prøve H. W. N. Eriksen, redningsstation »Neksø« efter ansøgning.



Runde fødselsdage

50 år: Fhv. bådmand E. F. Nielsen, redningsstation »Hansthalm«, 11.4.

Fhv. betjeningsmand M. C. Borup, redningsstation »Ferring«, 16.4.

Bådmand M. C. Kruse, redningsstation »Hansthalm«, 21.5.

60 år: Fhv. opsynsmand G. M. V. Jepsen, redningsstation »Hennegaard«, 6.4.

65 år: Fhv. bådformand H. A. Hansen, redningsstation »Gedser«, 3.3.

Fhv. bådmand C. N. A. Grønkjær, redningsstation »Klitmøller«, 10.3.



ESBJERG GENSIDIGE
SKIBSFORSIKRING
Havdigevej 31 . 6700 Esbjerg

ANDELSBANKEN
er anderledes

HIRTSHALS · HANSTHOLM · THYBORØN

Fhv. betjeningsmand P. V. H. Larsen, redningsstation »Stevns«, 26.3.

Fhv. kendtmand E. F. Nielsen, redningsstation »Gudhjem«, 19.4.

Fhv. bådmand R. A. Grønkjær, redningsstation »Klitmøller«, 4.5.

Fhv. opsynsmand M. Nielsen, redningsstation »Kandstederne«, 16.5.

Fhv. bådmand S. Å. Mikkelsen, redningsstation »Odder havn«, 23.5.

Fhv. opsynsmand E. Sørensen, redningsstation »Rindby«, 27.5.

Fhv. betjeningsmand E. E. P. Sekkelund, redningsstation »Vigsø«, 31.5.

70 år: Fhv. bådmand K. V. Larsen, redningsstation »Gedser«, 23.3.

Fhv. bådformand H. K. Andersen, redningsstation »Gl. Skagen«, 1.4.

Fhv. opsynsmand H. M. Pedersen, redningsstation »Tisvildeleje«, 21.4.

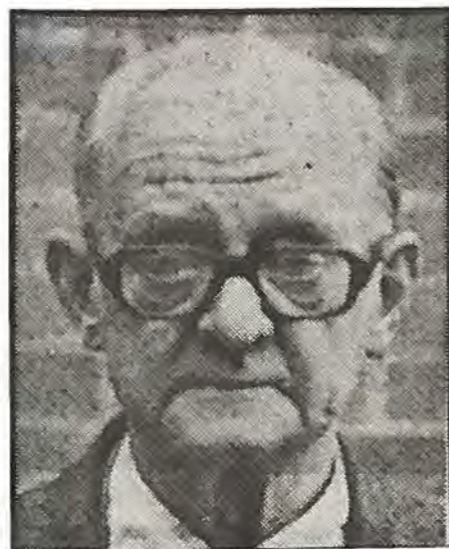
75 år: Fhv. bådmand Aa. J. Poulsen, redningsstation »Neksø«, 17.3.

80 år: Fhv. opsynsmand J. C. Dam, redningsstation »Søndervig«, 28.3.

90 år: Fhv. bådformand P. Eriksen, redningsstation »Flyvholm«, 21.4.

Dødsfald

Æresmedlem af Foreningen af Danske Redningsmænd, bogtrykker Niels Gadgaard Nielsen, Lemvig er 4. marts afgået ved døden.



Siden 1. januar 1936 har han været forretningsfører for Tidsskrift for Redningsvæsen. En opgave han har haft indtil 1. januar i år, hvor bladet skiftede trykkeri.

Gadgaard Nielsen har igennem årene lagt et stort stykke arbejde i foreningens blad og vist redningsmændene stor interesse for deres sag. Bl.a. var han med blandt initiativtagerne til Flyvholm redningsbådsmuseum og i byen Lemvig formand for turistforeningen gennem 25 år.

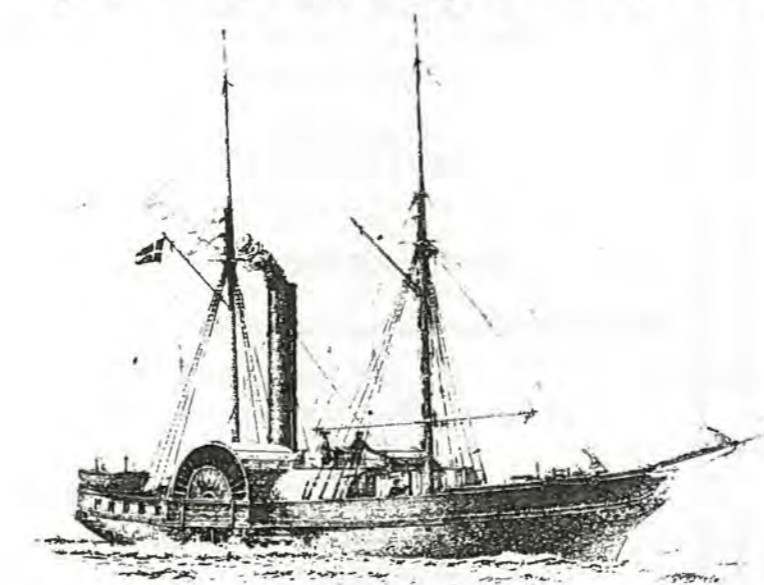
Gadgaard Nielsen, der blev 75 år, er kendt af mange kunstnere, malere og fagfolk og havde gennem årene adskillige tillidsposter.

Tidsskriftet blev godt modtaget

Det første nummer af Tidsskrift for Redningsvæsen i den nye typografiske udformning er blevet særdeles godt modtaget de fleste steder. Flere dagblade har i 2 og 3-spaltede artikler rost vort blad. Fra bogtrykkerens og undertegnedes side vil der blive gjort alt for at sikre en absolut regelmæssig levering af bladet. Der er allerede udført et stort arbejde med fortryk og med udarbejdelse af artikler til kommende numre, således kan nævnes at halvdel af stoffet er skrevet til hhv. maj-juni, sep.-okt. og nov.-dec.-nummeret. Udover beretninger om strandinger og forlis i de nævnte måneder er der skrevet artikler om emner som: et besøg hos Søværnets Operative Kommando, om bjærgningselskabet Svitser, om stormfloder og om julehalløj for over 100 år siden. Der er under behandling artikler om søopmåling, om Farvandsdirektoratet og en serie om vore kystredningsstationers historie.

Til det sidste emne, som redningsmand Arne Baltesen, Nørre Vorupør står som materiale-indsamler på, skal der her rettes en appel til vore medlemmer på stationerne. Et væsentligt led i at gøre en artikel spændende og interessant er valg af billedmateriale og typografisk opsætning. Billeder fra de enkelte stationer savner vi og vil derfor her rette appel til alle vore læsere. Hvis I har fotos liggende af stedets redningsbåde/mandskab gennem tiderne, af strandinger og forlis vil vi meget gerne låne disse fotos i tre dage. Send dem til os med alle de oplysninger I kan give. Læg et stykke karton i konvolutten så billederne ikke bliver ødelagt under forsendelsen. Hvis der er tale om nyere fotos må vi også have oplysninger om fotograf, så vi kan indhente tilladelse til at anvende dem i bladet. Vi laver omgående en rasterkopi af billedet og returneret dette umiddelbart efter. Husk derfor også navn/adresse.

Sportsdykkere gør betydelige fund i Nordsøen



Flere og flere danskere kaster sig husvant til søs - ikke blot i sejl- og motorbåde, windsurf og lignende, men også som frømand er der en rivende udvikling igang. Rundt om i Danmark opstår den ene klub efter den anden og mange steder bliver deres interesse og hobby modtaget med megen positiv holdning fra museumsfolk og andre. Det gør de også klogt i, for det er helt utroligt hvad de senere år har givet af klenodier og af viden. Mange brikker i et puslespil er sat på plads takket være sportsdykkere og mange fund er gjort. Tænk blot på den 17-årige Jesper Ege-sø, der fandt en 600-årig gammel kogge ud for Vejby Strand i Nordsjælland

Fortsettes side 27

De tre redningsskibe har tilsammen sejlet 31.600 sømil

Behovet for assistance fra de tre store redningsskibe er fortsat stort. Det viser en opgørelse over opgaver og udsejlet afstand for året 1982.



»Vestkysten« OUL, Thyborøn, Fiskeriministeriet, redningsskib, Nakskov Skibsværft 1944, 81 nrt, 321 brt, 39,28 m, 8,04 m, B&W-Alpha (1972) 9-cyl. 900 hk, 12 knob.



»Nordjylland« OUHT, Skagen, Fiskeriministeriet, redningsskib, Frederikshavn Værft 1967, Det Norske Veritas, 91 nrt, 475 brt, 261 tdw, 53,2 m.oa., 10,0 m, 3,37 m, 2 stk. Holeby Diesel B&W 823 MTBF 30, 1.960 hk, 8 to gasolie, 14 knob.

Den 40 år gamle redningsskib »Vestkysten«, der er stationeret i Thyborøn har i 1982 udsejlet en distance på 9.840 sømil fordelt på 74 assistancer. Det har hovedsageligt været til kuttere, der har haft maskinskade, rorhavari eller noget i skruen. Et enkelt tilfælde til en kutter, der var sprunget læk og deltagelse i et par eftersøgninger.

For »Nordjylland« vedkommende er der ydet assistance i 81 tilfælde og der er sejlet 9.912 sømil. Længste tur gik til Fladen Grund og var på 801 sømil.

»Nordsøen«, der er stationeret i Esbjerg, har haft en udsejlet distance på 11.848 sømil og har ligeledes ydet assistance i 81 tilfælde, heraf har de 58 opgaver været bugsering.

De tre redningsskibe har fordelt opgaverne i Nordsøen således, at »Nordsøen« yder assistance i den engelske kanal og op til et stykke nord for Hansholm, mens »Nordjylland« i Skagen tager sig af resten.



»Nordsøen« OXGD, Esbjerg, Fiskeriministeriet, redningsskib, Frederikshavn Værft 1968, Det Norske Veritas, 91 nrt, 475 brt, 261 tdw, 53,2 m.oa., 10,0 m, 3,37 m, 2 stk. Holeby Diesel B&W 823 MTBF 30f, 1.960 hk, 8 to gasolie, 14 knob.

En god gaveidé...



En kalender med gamle billeder fra strandinger langs Vestkysten.

Lokalhistorisk kalender 1983 er udgivet af Thyborøn Bogtrykkeri i samarbejde med Thyborøn-Harboøre Lokalhistorisk Arkiv.

Kalenderens størrelse er 24 x 34 cm. og er med spiralryg, billederne er trykt i antikke farver.

Kalenderen koster kr. 34,-.

Kalenderen kan bestilles hos...

THYBORØN BOGTRYKKERI

Ærovej 5A · 7860 Thyborøn · Tlf. (07) 83 14 60

STØT
VORE ANNONCØRER
- DE STØTTER OS!

Vi ses i den lokale bank!

NORDVESTBANK



Lemvig Skibsforsikring

Bredgade 14 - 7680 Thyborøn
Tlf. (07) 83 13 53
Privat: (07) 83 10 73

ALUMINIUMSBÅDE - STYREHUSE
og øvrige aluminiumsarbejder
MAST og RIG

ALU-BOATS NYBORG ApS.

Lyøvej 16 - 5800 Nyborg - Tlf. (09) 31 51 40

Jørgen Jensen & Søn

v/ Johs. Jensen
Kolonial - Isenkram - Skibsproviantering
6960 Hvide Sande - Tlf. (07) 31 10 18

 **50 ÅRS
ERFARING**

Frydendahl har nu gennem et
halvt århundrede handlet med....

**FISKENET
SKIBSPROVIANTERING
FISKERI-ARTIKLER**

De mange år har naturligvis
givet os en stor erfaring, som også du
kan nyde godt af.

Frydendahl 

6960 Hvide Sande • Tlf. (07) 31 13 11
Thorsminde afd. 07-49 70 06 Thyborøn afd. 07-83 14 66 Telex 60 392.

Autoriseret forhandler af
DEUTZ OG CATERPILAR
samt salg og reparation af
samtlige motortyper.

Forhandling af
**JUNIO PUMPER
GATES KILEREMME
OG
FAG KUGLELEJER**

Alt maskin- og skibsbygningsarbejde udføres.



ELLING

&

EJSING A/S

MASKINVERKSTED

Nordvestkajen • 9850 Hirtshals • Tlf. (08) 94 23 22
Lager og indkøbsafdeling, tlf. (08) 94 24 35



KOMPASSER - SKIBSURE
SØKORT

Tver C. Weillbach & Co^{ns}

Toldbodgade 35
P.O. Box 2051
DK-1253 • København K
Telefon: 01-13 59 27 • Telex: 19709

Fortsat fra side 25

i 1977. For findelønnen for koggen og de 100 guldmønter købte han en frømandsdragt.

En af de klubber, der har markeret sit navn i Danmark er frømandsklubben i Holstebro »Delfinen«, der ved flere lejligheder har været på opgaver i Nordsøen. Klubben er stor og arbejder næsten professionelt når en opgave er lagt. Jeg er tilfældigt i besiddelse af tre ældre numre af klubbens blad og skal heraf referere en opgave.

Nr. 1 februar 1981:

Under vort arbejde med at registrere vrage ved Thorsminde, fandt vi i sommer et dampskibsvrage lidt syd for Thorsminde havn. Vraget lå ca. 300 meter fra land og på 6 meter vand. Af vraget fandtes der endnu 2 meget store runde dampkedler, samt et ret velbevaret dampmaskine af typen, tregangsdampmaskine for skovhjuldrift.

Denne type dampmaskine brugtes kun i hjuldampere, og træakslen, stod da også på tværs af skibets længeretning, og var anbragt i en sådan højde, at akslen havde gået ud gennem skibssiden et stykke over vandlinien.

Lidt agter for maskinen stod en række jernskotter, og hen over disse lå enden af et træskib. Det lå med kølen op ad, og lå fra dampskibsvraget ca. 26 meter ud i nordlig retning. Et sted hvor yderplankerne manglede, var der indhugget bogstaverne BB 18 og BB 19 i spanterne. Træskibet var bygget af eg i kravet, og sammentømret med metalnagler.

Af dampskibet fandtes hverken for eller agterskibet. Dette var formentlig dækket af sand, da havbunden steg her. Dampskibet kunne ved hjælp af kedler og maskine dateres til at være bygget i perioden 1860-1880. Skibet var bygget af jern, og var som fortalt et hjulskib.

Sejlskibet kan kun dateres til at være bygget efter år 1870, og er formodentlig af skandinavisk eller tysk oprindelse, idet de indhuggede bogstaver står for bagbord, eller det tyske backbord.

Fortsættes i et senere nummer.

**KØB
REDNINGSMÆNDENES
EMBLEM
HOS
FORENINGENS
KASSERER**



VENUS
PEJSE OG BRÆNDEOVNE



Berigtigelse

I sidste nummer af dette tidsskrift berettede vi om det nye norske redningsfartøj »Olav V«. I denne artikel omtalte vi det værft, der har stået for produktionen af skibet. Vi nævnte her, at det var værftets første skib bygget i aluminium. Dette har vi fået information om er en forkert oplysning. Oma baatbyggeri i Stord påbegyndte allerede i 1956 den første produktion af både i aluminium og har siden da bygget mange forskellige fartøjer med dette materiale. Billedet her viser en af de mange redningsfartøjer i aluminium, som værftet har leveret til norske lufthavne. Oma baatbyggeri har mange års erfaring i bygning af aluminiumsfartøjer.

MADS OLESEN A/S

Vesterhavsgade 147
DK6700 Esbjerg

Telf. 0512 42 66 Telex: 54 166

Salg + service:
RADIOTELEFONER
RADAR
EKKOLOD
AUTOPILOTORER
GENERATORER +
EL. MOTORER
EL. INSTALLATIONER

Nybygning Skibs- og maskinreparation Ombygning



**RAUNBYBERGS
SKIBSBYGERI A/S**

SKIPPERGADE . 6700 ESBJERG . DANMARK
TLF. (05) 12 53 99 TELEX 54 103

NOVA BATTERIER

Thyborøn Batteridepot ApS
Tlf. (07) 83 19 11

7680 Thyborøn



Nærmeste forhandler anvises.

HARALD IVERSEN & SØN

FISKEEKSPORT - FILETFABRIK

Tlf. (07) 83 13 00 - 83 17 40
7680 THYBORØN HAVN

P. RUBY

SKIBSHANDEL

7680 THYBORØN HAVN
TLF. 83 10 05 - 83 13 20



**THYBORØN SKIBS- &
MOTORREPARATION**

ApS

TLF. (07) 83 15 50 - 83 11 11

**SØREN EMTKJÆR**

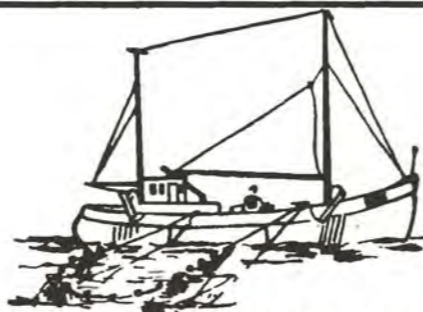
SHELL SERVICE
ALT I AUTOTILBEHØR

7680 Thyborøn . Tlf. (07) 83 11 74

THYBORØN SKIBSRADIO

maritimt elektronisk udstyr

7680 Thyborøn Havn
Tlf. (07) 83 11 60

**THYBORØN TRAWLBINDERI I/S**

Havnegade 42 . 7680 Thyborøn
Tlf. (07) 83 15 00

Altid de nyeste modeller i Trawl og Vod

**THYBORØN FISKEAUKTION**

v/Jens Steen

**A/S Thyborøn
Isværk
&
Kølehus**

Tlf. (07) 83 10 03
7680 Thyborøn Havn

**THORSMINDE
FISKEAUKTION**

v. Johannes Dahl Knudsen

Spovevej 7
Thorsminde
6990 Ulfborg

Tlf. (07) 49 71 23



Radarfly i rednings-tjenesten



NATOs luftbårne
varslings og
kontrolsystem
AWACS

To redningshelikoptere fra Skrydstrup og Ålborg fik uventet hjælp af et af de højt avancerede Nato-radarfly af Awacs-typen da de under stormen 19. januar i år skulle evakuere den 19 mands store besætning på det svenske fragtskib »Windraider«, der var i fare for at kænre i Nordsøen. »Windraider« var i vanskeligheder 45 sømil vest af Hvide Sande. Sigtbarheden var uhyre ringe og de danske helikopterpiloter kontaktede derfor Awacs-flyet, der befandt sig i luften over Helgolandsbugten. Amerikanerne

indvilgede straks i at yde assistance og det var en smal sag for dem - trods den fjerne afstand - at dirigere de danske helikoptere ud til det svenske skib. Det er første gang et sådant samarbejde finder sted, men Flyvetaktisk Kommando i Karup håber at man fremover ved katastrofe-situationer med ekstremt dårligt vejr, kan opnå aftale om et samarbejde. Nato råder over fire Awacs-fly i Europa. De er alle stationeret i Gelsenkirchen i Vesttyskland. Flyene er meget teknisk højt avancerede og kan sende

signaler til alle Natos radarstationer i Europa. Redningshelikopteren fra Skrydstrup nåede som den første ud til det svenske fragtskib, der havde stærk slagside på grund af forskuppet last. Situationen havde dog bedret sig så meget, at kaptajnen alligevel ikke ville risikere at lade mandskabet evakuere af helikopterne. En aktion, der ville være forbundet med en vis risiko på grund af skibets konstruktion. Hirtshals notbåden »Marie Polaris« eskorterede i stedet »Windraider« til Esbjerg havn.

STØT
VORE ANNONCØRER
- DE STØTTER OS!

LOKALBANKEN
HJØRRING - HIRTSHALS - TAARS
selvfølgelig!

Skibsinstallationer . Dynamoer - Motorer - Generatorer
Radio - Radar - Ekkolod
HIRTSHALS
SKIBSELEKTRONIK A/S
Nordvestkajen - Tlf. (08) 94 18 44 - 94 12 56

A/S OVE CHRISTENSEN
HIRTSHALS
TLF. (08) 94 21 33
MASKINFABRIK OG SKIBSSMEDIE

DJURSLANDS BANK
— Den lokale bank

THYBORØN ELEKTRO ApS
Nordsøkaj 4 - 7680 Thyborøn
Tlf. (07) 83 18 16 - 83 19 11
Alt indenfor skibsinstallationer
Uforbindende tilbud gives gerne.

BRDR. JENSEN
Skibs- & Bådebyggeri ApS
Nordhavnsvej 15 . 8500 GRENAA

FURUNO **VIGGO Jensen**
Grenaa Havn ApS
Strandgade 14
8500 Grenaa
Tlf. (06) 32 06 83 - 32 36 83
FURUNO radar og ekkolod
SP og SKANTI radiotelefoner
ROBERTSON autopiloter
Elektriske skibsanlæg

A/S Grenaa Skibsværft
Jens Vester & Sønner
Tlf. (06) 32 15 83 - 32 24 15
Nybygninger og reparationer
Ophalerbedding til 150 tons og 300 tons
Skibssmedie

H. P. PETERSENS BAADEVÆRFT
Dyrehaven . Nyborg . Tlf. (09) 31 06 58

GRENAA
FISKEAUKTION

SDR. KAJGADE 13
8500 GRENAA
TLF. (06) 32 12 03

GRENAA HAVNS BRUGSFORENING
Tlf. (06) 32 01 48 . 8500 Grenaa
Skibsproviantering og frilager

BRUG BRUGSEN
ANHOLT
TLF. (06) 31 90 20

ALT I SKIBSINSTALLATIONER
THOMSEN & WINKEL ApS
THYBORØN . TLF. (07) 83 12 22

Josefs
Samlecentral
Kontortid 9-12 og 14-16
Thyborøn . Tlf. (07) 83 18 00
Tilmelding af fisk fra søen
Døgnvagt
tlf. (07) 83 14 50

31

VENUS

PEJSE OG BRÆNDEOVNE



Venus Pejse nu også med bageovn...
 Venus Pejse findes i to størrelser og fem forskellige faconer. De små A Pejse er 90 cm. høje og opvarmer ca. 70 m² rumareal. De store B Pejse er 100 cm. høje og opvarmer ca. 100 m² rumareal.
 Formen af de fem forskellige typer fremgår af skitserne forneden. Der findes en Venus Pejse for enhver smag og enhver stue.
 Venus Pejserne har indbygget fremtid, dvs. der kan som ekstraudstyr leveres glaslåger, kulkurv, vandtank, varmluftblæser m.m. Venus Pejse kan tilsluttes både i toppen og bagud. Venus A5 med bageovn.

Venus Pejse er forsynet med Værefakta, hvilket sikrer Dem en hæderlig varedokumentation, der er til at stole på. Alle vore modeller er med akseskuffe, brændselsrum, støbejerns rysterist, ildfast udmuring, brandkammer af specialstål. Grundtyperne er afprøvet på Jysk Teknologisk Institut.

Vil De vide mere om Venus Pejse kan De indsende nedenstående kupon, så vil de modtage vor forhandlerliste - prisliste - den flotte Venus farvebrochure samt information om kortene og tilbehør.



Jeg ønsker brochure m.v. Sendes til: Venus Pejse
 Herman Bangsvej 23, 8500 Grenaa, tlf. (06) 32 03 36

SEJL (gl. og moderne udgave)
 TOVVÆRK
 BLOKKE
 BESLAG
 VANTSKRUER
 RIGNING
 PRESSENINGER
 BÅDKALECHER
 SPRAYHOOD
 BOMTELTE



FRITIDSTØJ
 SEJLERTØJ
 ARBEJDSSTØJ
 SØMANDSTRØJER
 FIBERPELS
 COWBOYBUKSER
 FLØJLSBUKSER
 OVERTRÆKSBLUSER
 JAKKER
 ANORAKKER



Thyborøn Sejlmageri

v/ J. Kr. Mikkelsen . Svanegade 14 . Tlf. 07-831125

en god
 bankforbindelse



FJERRITSLLEV BANK A/S



Filialer: Brovst, Skovsgård, Bonderup, Klim og Thorup

Vestergade 16 . 9690 Fjerritslev . Tlf. (08) 21 14 11

HVIDE SANDE SAMLECENTRAL

v/ Bent Jørgensen
 6960 Hvide Sande
 Telefon (07) 31 12 88 . Kontor: (07) 31 14 86
 Døgnvagt: (07) 31 14 86



NB
 Bestil venligst eventuel
 lastmand ved
 tilmelding.



Medlemsblad for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 3

MAJ-JUNI 1983

50. ARG.

LEMVIG BIBLIOTEK
 1985

LÆS INDE I BLADET:

Miljøstyrelsens skibe.....	side 36
Søværnets Operative Kommando.....	side 41
Listed havn.....	side 43
Mands Minde.....	side 46
Kyststationernes historie - Klitmøller.....	side 46
Lystsejlere i havsnød.....	side 50
Bekæmpelse af olieforurening.....	side 51
Fra POL TIL POL.....	side 52



I slutningen af forrige og i begyndelsen af dette århundrede skete der mange strandinger og forlis ved de danske kyster. I en fortløbende serie vil vi berette om disse strandinger - bjærgning eller forlis.

GENERALFORSAMLING

Foreningen af danske Redningsmænd indbyder til ordinær generalforsamling i Thyborøn på Sømandshjemmet, lørdag den 18. juni kl. 10.00 med følgende dagsorden:

- 1 Valg af ordstyrer
- 2 Formandens beretning
- 3 Regnskabet fremlægges
- 4 Indkomne forslag
- 5 Valg af 2 bestyrelsesmedlemmer - Martin Sørensen, Hirtshals og Robert Iversen, Thyborøn afgår efter tur.
- 6 Valg af suppleant, Herluf Andersen, Slettestrand
- 7 Eventuelt
- 8 Næste års mødested

Forslag der ønskes behandlet på generalforsamlingen må være formanden i hænde senest 8 dage før denne, og skal være skriftlig.

Der vil i forbindelse med årsmødet blive lejlighed til at se en ny type gummibåd, demonstreret af et Hollandsk firma, i Thyborøn havn. Der vil samtidig være repræsentanter til stede fra Farvandsdirektoratet.

Da vi har flere ting, såsom vores løn og forsikringsforhold, som vi gerne vil høre medlemmernes mening om, opfordrer vi så mange som har mulighed for det, at give møde.

Samtidig indbyder vi afgående redningsmænd med frue til at deltage.

Vel mødt i Thyborøn den 18. juni. Tag fruen med. Der bliver bustur for damerne.

Med venlig hilsen
p.b.v.
ROBERT IVERSEN
fmd.



SCANIA DIESEL VALMET DIESEL

Nordhavn marineaggregater og propelmotorer...

Nordhavn har erfaringen, der sikrer det optimale resultat - altid.

Lad Nordhavn tage roret, når det gælder marineaggregater og propelmotorer

Når det drejer sig om marineaggregater og propelmotorer, er det god fornuft at tage Nordhavn med på råd. Helt fra starten.

Fordi vi har erfaringen fra hundrevis af opgaver af denne karakter. Opgaver, som har omfattet vidt forskellige skibstyper og vidt forskellige formål. Det betyder, at Nordhavn aldrig lader sig nøje med en standardløsning.

men løser hver eneste opgave ud fra de givne præmisser. Dette giver sikkerhed for et optimalt resultat, maksimal ydeevne, god økonomi - og mindre behov for service.

Men er der behov for service, så kan man stole på, at Nordhavn er hurtigt fremme - døgnnet rundt - året rundt. Med de rigtige reservedele - og med folk, der ved, hvad der skal gøres. Nordhavn går aldrig på kompromis. Vi ved, hvad sikkerhed til søs betyder.



MASKINFABRIKEN NORDHAVN A/S

Torsøvej 2. DK-8240 Risskov/Aarhus. Tlf. (08) 21 34 00. Danmark Telex 68184 diesel dk

HYDRAULISK OG ELEKTRONISK SKIBSUDSTYR



scan-steering
ApS

HAVNEN
DK 6960 HVIDE SANDE
TLF. (07) 31 12 03



Ansvarshavende redaktør:
FINN BJØRNAGER JENSEN
Neptunvej 68, 6710 Esbjerg V.
Tlf. (05) 15 10 75

Ekspedition og tryk:
THYBORØN BOGTRYKKERI
Ærøvej 5A, 7680 Thyborøn
Tlf. (07) 83 14 60

FORENINGEN AF DANSKE REDNINGSMÆND

Bestyrelsen:
Formand og kasserer:
ROBERT IVERSEN
Morsøvej 12A, 7680 Thyborøn
Tlf. (07) 83 13 23

Næstformand:
KNUD E. JENSEN
Julius Poulsensvej 9, Nr. Vorupør
7700 Thisted. Tlf. (07) 93 83 27

MARTIN SØRENSEN
Højvangen 15, 9850 Hirtshals
Tlf. (08) 94 18 82

NIELS PETER NIELSEN
Mosedalsvej 25, Listed,
3740 Svaneke. Tlf. (03) 99 63 06

HELMER NIELSEN
Thorup Strand, 9690 Fjerritslev
Tlf. (08) 22 54 07

HARALD BACHMANN
Havnegade 197, 8500 Grenå
Tlf. (06) 32 08 40

**KØB
REDNINGSMÆNDENES
EMBLEM
HOS
FORENINGENS
KASSERER**

Maritim filateli

Der er dannet en international sammenslutning for maritim filateli. Det er maritime motivgrupper i seks lande, der har sluttet sig sammen, nemlig Ships on Stamps unit, USA. Den nordiske maritime Motivgruppe, Danmark, LightHouse Study Group, USA, Schiffe und Schiffahrt, Tyskland, Gruppo Navi e Navigazione, Italien, Grupo de Trabajo Naval, Spanien, og Grupo de Tematica Naval, Portugal.

Den nordiske maritime Motivgruppe varetager formandskabet i øjeblikket. Det skal gå på skift for et år ad gangen. Og formålet er selvfølgelig at fremme enhed og venskab, udveksle viden, beskytte medlemmernes interesse.

BERETNING FRA EN SVUNDEN TID

En lang sejltur

Af Kren Hansen, Nørre Vorupør

Det var den første tid, vi fik motorbåde her i Vorupør. Far og to andre var taget ud med kroge. De skulle en 6-7 sømil ud, og det var ret godt vejr, da de tog af sted. Da det kom op på dagen, begyndte det imidlertid at blæse op, og da de havde fået deres redskaber ind, var der så megen sø, at de ikke kunne ro i land. De roede af alle kræfter, men kom ingen vegne. - Og nu begyndte det at blive mørkere. De havde ikke lys ombord, for dengang brugte de bare et par sten at slå ild med. - Sådan drev de om i mørket. De havde næsten opgivet alle tre. Men så ser de pludselig en damper, der var kommet fra nord. Den kom nærmere - lige ned mod båden. Da den var ud for dem, råbte de alle tre mand - men den blev ved at sejle, så de regnede med, at de ikke var blevet set. Så pludselig lagde den bi - lidt efter vendte den og kom ned mod dem. Nu var de klar over, at de var blevet set.

Fra dameren blev der sat en lejder ud. Det blev en besværlig redning. Mændene måtte kryde op en ad gangen. Der var øjeblikke, hvor den, der var på vej op, befandt sig en 2-3 favne ud fra skibet for så kort efter at blive slynget ind i siden igen. Men op kom de da. Nu ville de jo også gerne have bjærget robåden, for den var helt ny. Man fik da også fastgjort en trosse i båden, men netop som den skulle til at slippe vandet, kom en voldsom sø, som slyngede den ind mod skibssiden og knuste båden.

Se, nu er der noget i den hændelse, som jeg gerne vil berette om. Derfor bliver jeg nødt til at springe tilbage i fortællingen. Dengang de tre mænd forsøgte at råbe dameren op, stod kaptajnen på broen. Han hørte nok råbene, men kunne ingen mennesker se, for mørket var meget tæt. Så var det, han lagde bi.

Inden han gav sig til at søge videre, gik han ind i sit kammer og bad til Gud om styrke til, at han måtte finde de nødstedte mennesker, han havde hørt råbe fra havet. - Da kaptajnen igen kom ud på broen, så han far og de to andre i båden - og sådan gik det til, at de blev reddet. Dengang var der ingen havne her på vestkysten, så dameren måtte tage dem med sig på rejsen. Den gik til Hull over i England. Det tog tre dage, inden de nåede derover.

Så snart de kom i havn, blev der sendt telegram her hjem til Vorupør. Da vi fik det telegram - klokken var vel 8-9 om aftenen - da blev der sat tre lys op i missionshusets flagstang. - Så kunne folk nok forstå, at de var blevet reddet.

I Kren Hansens stue hænger et fotografi af den kaptajn, der reddede hans far for mere end 90 år siden. Mellem denne mand og Kren Hansens far udviklede der sig et stærkt venskab.



Peder Fink i baggrunden. Niels Morsing og Jens Jacob Nielsen



MILJØSTYRELSENS SKIBE

Til transport af store mængder optaget havolie er bygget tre store pramme, der hver kan rumme 350 kubikmeter. De er henlagt ved de tre flådehavne. Prammene er uden egen fremdrivning. To miljøskibe i PVC særligt udstyret med bl.a. sprintleranlæg og gastæt lukning til at sætte ind ved kemikaliefurening til søs, indgår ligeledes i Miljøstyrelsens flåde sammen med en olieskimmer af katamarantypen til brug i beskyttet farvand, f.eks. havneområde.

Havkontoret under Miljøstyrelsen trækker som så mange andre maritime aktiviteter i dette land på Søværnets



»Mette Miljø« set fra luften.



En af de tre små transportbåde.

Operative Kommando, der i Århus samler trådene i forbindelse med den stedse farvandsovervågning. Redningstjenestens opgaver er jo også hægtet på SOK som en naturlig konsekvens af denne døgtjeneste. I en kompliceret situation med indsats af megen personel optræder SOK i den koordinerende position, mens chefen for det største miljøskib har den kommandomæssige beføjelse. Bemandingen af samtlige miljøskibe sker ved rekruttering i Søværnet, men det er Havkontoret, der har ekspertisen og giver miljøskibene opgaverne.



»Miljø 101« til bekæmpelse af kemikaliefurening.



»Miljø 102«



Olie-
bekæmpelses-
fartøjerne
»Auriga«
og
»Acamar«

MILJØSTYRELSENS SKIBE



lede olie til pramme eller andre skibe. Skibene har specialbyggede grab, der kan optage 400 liter af det tykkere olie og en tank med 45 kbm dispergeringsvæske. En væske, der sprøjtes ud igennem dyser i to otte-meter lange arme på hver side og som får olien til at synke til havets bund. Til brandopgaver har hver af skibene brandpumper til 375 kbm pr. time desuden overrissingsanlæg til eget skib, så der kan sejles tæt på en brændende boreplatform, skib o.l. uden risiko for strålevarmen. Herudover er de begge udstyret med bugserfaciliteter.

Skibene har en længde på 56 meter og en bredde på knap 13 meter. Dybdegangen er på 3,85 og de to B&W Alpha-motorer yder hver 1240 HK. Det giver skibene, med de vendbare dobbeltskruer, en fart på 12,5 knob.

Mest interessant ved disse to store miljøskibe er dog skibenes anden vigtige opgave, der nok har med miljøet at gøre, men dog på et helt andet plan. Det er opgaven: Havforskning.

Det laboratiemæssige og den tekniske og elektroniske installation på de to skibe er ganske enestående. Udover en rustfri tank, der kan tage 28 kbm laboratorievand er skibene forsynet med lokaliteter til måling og prøver af vand og olie.

Meget af elektronikken er naturligvis placeret i styrehuset, der er temmeligt stort. Her skal nævnes en computer, der kan beordre hhv. frem og bak på de to skruer, bruge bovpropellen samt de to ror, så skibet kan holdes på

GUNNAR THORSON

Navnene syntes nok fremmede for os, men de er hentet fra kendte mænd indenfor marine-biologi og international samarbejde omkring havforureningskonventioner. Netop international samarbejde og havforskning er opgaver disse 750 tons store miljøskibe vil komme ud for. Det internationale samarbejde vil i særlig grad være lagt an på skibenes hovedopgaver: bekæmpelse af olie- og kemikaliefurening både indenfor og udenfor de indre danske farvande.

GUNNAR SIEDENFAGEN

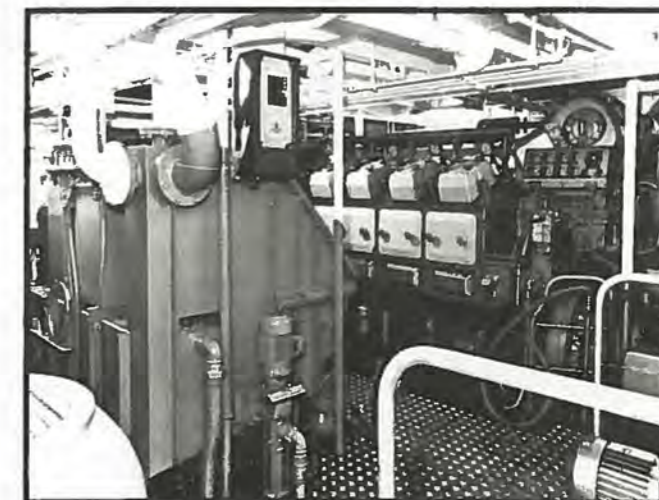
»Gunnar-klassen« er isforstærket til Lloyds klasse Ice-1A og er bygget så de kan løse opgaver f.eks. i Nordsøen ved blow-out på en boreplatform eller havari på et produktionsanlæg.

Fra det store agterdæk, der måler 26x7 meter udlægges hurtigt 1000 meter flydespærring og en hydraulisk drevet olie-skimmer som skibene medbringer, kan optages 400 kbm olie pr. time. De to skibe kan dog ikke medtage mere end 315 kbm i egne tanke, men kan hurtigt udpumpe det opsam-

Fra kommandobroen med det store bestikrum.



Fra maskinrummet i »Gunnar Thorsen«.



BRDR. JENSEN
 Skibs- & Bådebyggeri ApS
 Nordhavnsvej 15 . 8500 GRENAA

GRENAA HAVNS BRUGSFORENING
 Tlf. (06) 32 01 48 . 8500 Grenaa
Skibsproviantering og frilager

FURUNO

VIGGO Jensen

FURUNO radar og ekkolod
 SP og SKANTI radiotelefoner
 ROBERTSON autopiloter
 Elektriske skibslamper



Grenaa Havn ApS
 Strandgade 14
 8500 Grenaa
 Tlf (06) 320683 - 323683

BRUG BRUGSEN
ANHOLT
 TLF. (06) 31 90 20

A/S Grenaa Skibsværft
 Jens Vester & Sønner
 Tlf. (06) 32 15 83 - 32 24 15
 Nybygninger og reparationer
 Ophalerbedding til 150 tons og 300 tons
 Skibssmedie



ALT I SKIBSINSTALLATIONER
THOMSEN & WINKEL ApS
 THYBORØN . TLF. (07) 83 12 22

H. P. PETERSENS BAADEVÆRFT
 Dyrehaven . Nyborg . Tlf. (09) 31 06 58

GRENAA
FISKEAUKTION



SDR. KAJGADE 13
8500 GRENAA
TLF. (06) 32 12 03

Josefs
Samlecentral

Kontortid 9-12 og 14-16
 Thyborøn . Tlf. (07) 83 18 00

Tilmelding af fisk fra søen

Døgnvagt
tlf. (07) 83 14 50



stedet, rotere om sin egen akse, gå langsomt frem sideværs, skråt frem eller tilbage - eller kombinationer heraf.

Kommunikationsudstyret er indrettet med så stor kapacitet, så skibene kan give rollen som kommando-koordineringscentral ved større opgaver, hvor flere skibe deltager. Her kan - udover de opgaver skibene er indrettet til - også tænkes opgaver i forbindelse med redningstjeneste.

Besætningen er normeret til 16 mand, der alle er hentet fra søværnet, men apteringen er indrettet til at kunne tage yderligere 19 mand. Her er der specielt tænkt på havbiologer og forskere og miljøeksperter.

De to skibe har en tankkapacitet på 125 tons brændstof og kan med dette være søgående i 21 dage.

Begge skibe er bygget på Ørskov Christensens skibsværft A/S i 1981 til Miljøministeriet/Miljøstyrelsen, hvis »Havkontor« nu kan sende 11 skibe på havet.

»Gunnar Thorson« har fået tildelt base i Københavns flådehavn og »Gunnar Seidenfaden« har fået base i flådestation Korsør. De to skibe er Miljøstyrelsens største. De næststørste



31 millioner er billigt for et skib som dette, mener kaptajnen på »Gunnar Thorsen«, premierløjtnant Bent Nielsen.

er to seatruck bygget hos Søren Larsen & Sønner i Nykøbing Mors til en samlet pris af 14 millioner kroner. De er

hver på 149 brt. ca. 90 t. dv. og er 30 meter lange med 8 meter i bredden. Dybde-gangen er 2.38 meter. De er specielt bygget til forureningsbekæmpelse i indre danske farvande og blev leveret i 1979. To Grenaa-motorer på hver 330 hk giver skibene en fart af 10 knob. På broen er installeret en vandkanon, der har en kapacitet på 1500 ltr. pr. minut. Udover det medbragte grej, olieoptagerbånd, flydespærringer, dispergeringsmidler m.v. er skibene også tænkt som transportbåde for de 35 depoter Miljøstyrelsen har rundt om i landet.

Til transportopgaver i mindre omfang er der bygget tre små transportfartøjer MS I, MS II og MS III og to mere landgangfartøj-lignende oliebekæmpelses-skibe »Auriga« og »Acomar«.



Det skrå bånd på skibssiden af miljøstyrelsens skibe anvendes i andre lande af kystvagtskibe. Ideen er taget fra US Coast Guard.

GUNNAR THORSON
 og
GUNNAR SEIDENFADEN

Beregnet til bekæmpelse af olieforurening og til havbiologisk forskning

TEKST: FINN BJØRNAGER
 FOTO: KNUD RASMUSSEN

En feriedag på Østersøen for hele familien.

På sejlturen frem og tilbage er der masser af tid og mulighed for at nyde en drink i baren, og spise en god frokost eller middag. Selvfølgelig er der også tid til at handle toldfrit i Østersøens største supermarked.

Benyt lejligheden til også at tage bilen med og køør en tur til den kønne gamle by Lübeck. Der er kun 18 km fra Travemünde, og det hele kan nås i et afslappet tempo på en dag.

En feriedag med masser af oplevelser og underholdning for hele familien. Ring efter fartplan.



Gedser-Travemünde Ruten
Færgegården · 4874 Gedser · Telefon 03-87 92 33



7680 Thyborøn . Tlf. (07) 83 14 44

Godt begyndt!

En etableringskonto er den rigtige løsning, når De tænker på at starte selv. Hvad enten beslutningen allerede er taget, eller den ligger længere ude i fremtiden, så er en etableringskonto hos SDS det første spadestik. Tal med os om de mange muligheder. De får med en etableringskonto

SPAREKASSEN
sds

Renten
er
12½ %

DESMI

Destroil Skimmer System

til bekæmpelse af olieforurening i havne, ved kyster og på åbent hav.

Særlige fordele:

Skimmer lette og højviskose olier såvel som vand/olie-emulsioner.

Skimmer normalt forekommende urenheder ved olie-spild.

Kan i løbet af få minutter ændres til neddykket transfer-pumpe.

Max. tryk 7 bar.

Det eneste danske produkt af sin art på markedet.



Kapaciteter: Type DS 150 max. 10 m³/t
Type DS 210 max. 35 m³/t
Type DS 310 max. 60 m³/t

Ref. bl.a. Miljøstyrelsen · Den Finske Søfartsstyrelse · Den Franske Flåde · Den Amerikanske Flåde · Den Australiske Kystbevogtning · Den New Zealandske Kystbevogtning · Smit Tak Bjergning · Holland · Qatar Petroleum Producing Authority

A/s De Smithske

Tagholm 1, 9400 Nørresundby. Telex 69620
Tlf. 08/17 81 11

SØVÆRNETS OPERATIVE KOMMANDO

Af Finn Bjørnager Jensen

Det er ikke til at se det, hvis man altså ikke lige ved det. Sådan tænkte jeg, da jeg sidste år stod ude foran et bunker-kompleks ved Århus. Her dybt under jorden lå nervecentret for Søfartens redningstjeneste. Derved går døgnet rundt en masse mennesker klar til at koordinere de kræfter og det materiel, der skal til, hvis en søulykke indtræffer... og det sker jo tit - desværre. Nuvel, det er jo ikke altid de store søulykker. I de fleste tilfælde ender en alarm lykkeligt - heldigvis. Det kan være en eftersøgning af far og søn, der har været på lystfiskeri eller en turist, der er kommet for langt ud på havet i en »legetøjs«-gummibåd. Andre eksempler behøver jeg næppe at nævne. Vi kender dem fra stationerne og fra avisen. Der er altså ikke altid brug for de mange mennesker dernede under jorden, men de er der alligevel for stedet er andet og mere end kommunika-

tionscentre og operativ center for redningstjenesten i Danmark. Det er også det operative center for den danske flåde for søværnets uddannelsesniveau og planlægning af materielbehov. Det er også nervecenter for hele farvandsovervågningen, hvor alle østmagtskibe plottes ud på det store vægkort.

I det hele taget er SOK, som Søværnets Operative Kommando kaldes, et spændende sted, og det er vel forståeligt, at jeg nu foran vagten er en kende nervøs. Jeg skal sluses ind i det allerhelligste. Jeg har en aftale med chefen for operationsafdelingen, orlogskaptajn Poul Schriver, siger jeg og præsenterer mig som redaktør af »Tidskrift for Redningsvæsen« og i befipelse tager jeg også mit militære ID-kort frem (søløjtnant i Marinehjemmeværnet). Så slipper jeg vel for at blive kropsviteret, tænkte jeg. Jeg ved ikke om de bruger dette. De har nok noget elektronisk til at »kigge« efter om man med-

bringer »krudt og kanonkugler«.

Jeg blev meget venligt modtaget af vagten. Jeg var skam ventet og efter at være blevet ført ind gennem de automatiske døre, blev jeg fulgt til selve operationsrummet, hvor OK Poul Schriver straks bød på en kop nerveberoligende kaffe. Vi snakker hyggeligt om stedets opgaver og jeg får materiale, hvorfra jeg kan opbygge min artikel her.

Jeg spørger ham om hans mening om de danske kystredningsmænd, om han tror, vi vil være fortid om nogle år. Om han mener, vi er dygtige nok osv. Orlogskaptajn Poul Schriver tager en ordentlig mundfuld af kaffen synker den i ét, smiler og siger...

»Det var en ordentlig mundfuld« og så kom et langt svar, som jeg næsten ikke kunne skrive ned hurtigt nok. Et svar, der uden tvivl var personligt oprigtigt ment, og som må glæde alle kystredningsmænd.

Chefen for operationssektoren, orlogskaptajn P. Schriver.

Foto: Ib Rahbek-Clausen.



Orlogskaptajn Poul Schriver tror absolut ikke på at kystredningsmændene nogensinde skippes ud. Dertil er deres indsats for betydningsfuldt. Tænk blot på den tryghed det giver os, sagde han bl.a. ... når helikopteren ikke kan gå ud på grund af skiftende vinde eller andre årsager. Redningsbådene vil da være vor hurtigste og måske eneste chance for at hjælpe. Kystredningsmændene er besindige mennesker, der altid er villige til at gå til assistance og ofte sker det uden at vi har medvirket ved iværksættelsen f.eks. når egne fiskefartøjer lander eller kommer i havn i dårligt vejr. De kender faren. De kender deres farvand. Vi kan ikke undvære dem, slutter orlogskaptajnen og vi går en tur rundt i hele den store bunkers for at se hvordan systemet virker.

SPÆKKET MED ELEKTRONIK

Det er klart, at når et center i den grad skal være koordinator til så meget, så skal der også være kommunikationsmidler der, som hurtigt kan give besked til mange steder i Danmark og udlandet. Det er der også, og der bliver endnu mere i de kommende år. Forsvarets integrerede kommunikationssystem benævnt FIKS er ved at blive installeret, og det omfatter computer, dataskærme og elektronisk signaler til skibe m.v. En hel stribe af fjernskrivere, der kører med kodebånd (crypto) klapper løs. Det strømmer ind med signaler. De fleste militære, men på andre fjernskrivere kommer f.eks. signal fra politiet om en eftersøgning af en lystbåd, der menes kænret. Og fra en af de mange telefoner kommer melding om en windsurfer i Limfjorden. Meldinger kommer i journal og føres på tototavle, så alle kan se, hvad der sker rundt om i Danmark.

På et kæmpestort lysende Danmarks-kort, der fylder en hel væg i et meget stort lokale tegnes meldingerne ind, så man også kan SE, hvor det er.

Plottepigter (kvindelige marinere) og plottegaster (værnepligtige) står på et stillads bag det lysende kort og på forskellige etager placerer de sig, når de skal tegne det spejlvendte symbol og tekst, der set forfra skal fortælle andre, hvad der sker og hvornår osv. Det er enkelt og effektivt. De forskellige officerer, der sidder foran kortet ved særlige kommunikationsborde kan så træffe forskellige forholdsregler mere eller mindre i samråd med operationsofficeren eller selve chefen for denne afdeling, der som nævnt er OK Poul Schriver.

Der er mange orlogskaptajner tilknyttet SOK. De fleste befinder sig i Marinekasernen på Kystværnsvej, hvor SOK har sin administrative hovedkontor. Chefen for hele SOK og dermed også chefen for søredningstjenesten er admiral J.O. Fischer. Han har lige overtaget roret efter kontraadmiral Sven E. Thiede, der nu er blevet forsvarschef.



Indgang til operationsbunkeren.

Foto: Ib Rahbek-Clausen.

DANSK KYSTVAGT

Hvis politikerne ellers kunne blive enige om det, ville det nok være praktisk, at alle statens skibe kom i samme pulje og under et administrativt direktorat - Farvandsdirektoratet. Skibene ville få flere forskellige opgaver og dermed en bedre udnyttelse. De fleste er allerede bygget til det, men med hensyn til anvendelsen er det så som så. Tænk blot på f.eks. rednings-skibene. Hvis de nu også var hospital-skib, fiskeriinspektionsskib, værkestedsskib for fiskerflåden, vejrskib m.v. eller miljøskibene. Hvorfor kunne de ikke også være med i farvandsovervågningen, som fyr- og vaderskib osv. Der er mange opgaver, de kan bruges til. Hvorfor kun én bestemt.

Jeg spurgte i Århus, men kunne hurtigt se, at det var man ikke meget for at diskutere. Det er politisk.

De fleste af statens skibe sejles af personel fra søværnet og andre af tidligere søofficerer så hen ad vejen skulle det vel ikke være umuligt at forene alle kræfter om fælles opgaver i et dansk kystvagt, hvor alle statens skibe mere

eller mindre er medengageret. Men det bliver nok svært, hvis ikke politikerne tager initiativ hertil. Ligeledes burde de to redningscentraler - nemlig luftredningstjenesten, der varetages af flyvevåbnet med center i Karup lægges sammen med søredningstjenesten ved SOK.

- Men det er et sidespring og det kunne jeg ikke få en dialog igang om ved besøget.

Nu skulle jeg her slutte af med beskrivelsen af opgaver og systemet for skibsfartens og luftfartens redningstjeneste, men af stofnød i et tidligere nummer af dette blad, snupede jeg dette ark og satte det i bladet og da redningsinspektør Jørgen Ibsen også tidligere har skrevet artikel herom, er der vel ingen grund til at gentage. Lad mig blot nævne, at den civile opgave SOK har i dag med søredningstjeneste fik de pålagt i 1957. Tidligere havde de selv udført opgaven som et naturligt led på grund af deres faciliteter med hensyn til kommunikation. Ikke færre end 7 forskellige styrelser herhjemme benytter sig af Søværnets Operative Kommandos faciliteter, når det gælder søredning. For alle skibe - uanset under hvem det hører - skal yde assistance ved søredning og SOK kan beordre dem til det. Men det er klart, at det giver ekstra arbejde, når der så samtidig skal gives informationer til de nævnte styrelser osv. Samarbejdet fungerer godt, fik jeg at vide og da jeg begyndte på et »men...« blev jeg afbrudt med »nej, ikke igen...« og så kunne jeg godt se at emnet var udtømt. Jeg sagde pænt farvel - var i øvrigt også blevet godt sulten - og gik så ud til vagten.

Det skarpe sollys udenfor blændede mig en tid inden jeg satte kursen mod den første og bedste restaurant. I betragtning af den gode historie jeg havde fået i hus, tillod jeg mig at nyde en flaske vin til maden.



Listed havn

- en aktiv arbejdsplads gennem århundreder

Listed havn fremtræder i dag som en stor, moderne havn. Alligevel har den ikke mistet idyllen; den fremtræder stadig som oase midt i en forjaget tid. Hvor langt tilbage der er blevet fisket fra Listed, ved man ikke, men det er meget tænkeligt, at man har gjort det så langt tilbage, som mennesker overhovedet har fisket i havet.

Listed er i hvert fald blevet kendt som fiskeplads allerede i middelalderen, for i 1379 lod den gode ærkebiskop i Lund opføre seks boder til udlejning på grund af et meget omfattende sildefiskeri, der lokkede handelsmænd til fra andre lande omkring Østersøen, ikke mindst fra Hansastæderne.

At fiskeriet vedblev at være hovederhvervet, fremgår af en sognedegn Rasmus Ravns beskrivelse til Bornholms Krønike i 1671, hvor han nævnte, at 40 mand i Listed alle tjente deres fleste penge ved fiskeri. I en beskrivelse fra 1800 står der, at der i Listed var tre eger og 30 både. De fleste fiskere havde også lidt jord, de dyrkede, men årsindtægten oversteg alligevel ikke 125 rdl. eller 250 kr. På det tidspunkt har der været en rigtig havn, om end af en beskeden størrelse, men dog alligevel med plads til alle bådene. For at blive af med angsten til den højt opnåelige pris blev en del af den sejlet i kvaser til København. Der fortælles endda, at der blev bygget kvaser i Kvasehavnen i Listed, og i 1886 havde skipper Schou en kvase, og Anders Thorsen, der boede på Listedgård, var reder for fem kvaser.

Listed havn betegnes som bådehavn og fiskerihavn, men havnen har også fungeret som udskibningshavn. Allerede i forrige århundred blev Listed havn an-

løbet af fiskekvaser, der sejlede til København eller andre steder hen med fisk, men fra omkring århundredskiftet blev der udskibet andre laster. Der blev sendt mange laster grus af sted fra Schous gruskule, og der var udskibning af sten fra stenværkerne i omegnen, bl.a. Dorljæværket, der en overgang beskæftigede 20 mand. Der ankom også skibe med laster. Fra Faxe Ladeplads kom der mange skibe med kalk til landmændene, og brugsforeningen fik sendt laster med bl.a. kul, og der kom andre også - bl.a. kom der flere skibe fra Sverige med ellebrænde til de otte røgerier, der var i Listed. Det fortsatte til anden verdenskrig. Stenværkerne lukkede, gruskulen blev tømt, og efterhånden standsede også

1983



VERNER NIELSEN
LÆRKEVEJ 37
7680 THYBORØN
TLF. (07) 83 13 19


BORNHOLMS KONSERVESFABRIK A/S
LEVERANDØR TIL DET KGL. DANSKE HOF
3730 NEKSØ - BORNHOLM

 **jens bertelsen**
AUT. EL-INSTALLATØR - HORNE - TELF. 949511

 **Fiskesalgforeningen ØSTBORNHOLM A. m. b. A.**
Sdr. Hammer 2 - postbox 13
3730 Nexø . Tlf. (03) 99 21 99



Lemvig Skibsforsikring

Bredgade 14 - 7680 Thyborøn
Tlf. (07) 83 13 53
Privat: (07) 83 10 73

ALUMINIUMSBÅDE - STYREHUSE
og øvrige aluminiumsarbejder
MAST og RIG

ALU-BOATS NYBORG ApS.

Lyøvej 16 - 5800 Nyborg - Tlf. (09) 31 51 40

Jørgen Jensen & Søn

v/ Johs. Jensen
Kolonial - Isenkram - Skibsproviantering
6960 Hvide Sande - Tlf. (07) 31 10 18

 **50 ÅRS ERFARING**

Frydendahl har nu gennem et halvt århundrede handlet med....

**FISKENET
SKIBSPROVIANTERING
FISKERI-ARTIKLER**

De mange år har naturligvis givet os en stor erfaring, som også du kan nyde godt af.

Frydendahl 

6960 Hvide Sande • Tlf. (07) 31 13 11
Thorsminde afd. 07-49 70 06 Thyborøn afd. 07-83 14 66 Telex 60 392.

Autoriseret forhandler af DEUTZ OG CATERPILAR

samt salg og reparation af
samtlige motortyper.

Forhandling af
JUNIO PUMPER
GATES KILEREMME
OG
FAG KUGLELEJER

Alt maskin- og skibsbygningsarbejde udføres.



ELLING

&

EJSING A/S

MASKINVÆRKSTED

Nordvestkajen . 9850 Hirtshals . Tlf. (08) 94 23 22
Lager og indkøbsafdeling, tlf. (08) 94 24 35



KOMPASSER - SKIBSURE
SØKORT

Tver C. Weillbach & Co. A/S

Toldbodgade 35
P.O. Box 2051
DK-1253 København K
Telefon: 01-13 59 27 • Telex: 19709

frem i tiden. Unge fiskere ville gerne fiske fra Listed, men ikke i små fartøjer, og så tog havnebestyrelsen fat for alvor.

I løbet af 1981 skete der en masse. Fiskerne og havnebestyrelsen fik udarbejdet et overslag til udvidelse. De ønskede et bassin på 40 gange 50 meter bygget øst for den bestående havn, men det blev ændret til 45 gange 45 meter. Der blev skrevet ansøgninger til de offentlige instanser, der skulle give tilsgodkendelse, og der blev søgt om tilskud hos Nexø kommune og Bornholm amt. Fiskerne vedtog at sætte bropengene væsentlig op. De havde tidligere betalt 2,1 % af værdien af den landede torsk, men det satte de op til 5%. Det var en så stor forhøjelse, at fiskernes bidrag på årsbasis kom op på 240.000 kr., forudsat fangsten forblev på det, den de seneste år havde været.

Myndighederne behandlede havnebestyrelsens ansøgninger absolut positivt. Både amtet og kommunen bevilgede tilskud, amtet lidt mindre end beregnet, men dog så meget at fiskerne gik i gang med byggeriet. »Det skal gå«, sagde de, »og vi skal i gang nu!« Der blev udarbejdet en lokalplan for Listed havn, og det var meget få indsigelser, der kom. Fiskerne havde håbet på, at byggeriet kunne starte sidst i maj 1982 og være færdig i december samme år. Det blev det ikke, fordi der kom en indsigelse fra farvandsdirektoratet gående ud på, at de ikke havde modtaget ansøgning om udvidelsen gennem ministeriet for offentlige arbejder, og det skulle de have ifølge havnens vedtægter. Det havde havnebestyrelsen ikke tænkt på, for deres vedtægter var ikke revideret siden 1910. Ansøgningen blev omgående sendt og blev behandlet hurtigt.

Fredningsnævnet kom på besigtigelse den 21. juni 1982 og forlangte placeringen af det område, hvor der måtte bygges, flyttet fra den østlige side af det nye basin til den sydlige. Også denne nye ændring fik havnebestyrelsen igennem og godkendt, så byggeriet endelig kunne komme i gang med en måneds forsinkelse. Nexø kommunalbestyrelse godkendte på sit møde den 22. juni 1982 projektet, og byggeriet gik i gang.

Entreprenør Paul Larsen, Rønne, udførte arbejdet, og for at udvidelsen kunne blive færdig til den fastsatte tid, indvilgede firmaet i at arbejde også i

ferieperioden i juli. Rådgivende ingeniør for byggeriet blev ingeniør Albinus Jørgensen, og dagen efter byrådsmødet startede byggeriet.

Det gik over alt forventning... Bassinet blev færdigt, så det kunne tages i brug før den aftalte tid, vejret artede sig vel, og der blev næsten ikke en eneste spild-dag i hele byggeperioden. Resultatet kan alle være tilfredse med. Havnen er moderniseret, og det er blevet en havn, fiskerne kan arbejde på, og beboerne i havneområdet har ikke fået ødelagt deres udsigt. Havnen er funktionsdygtig mange år frem i tiden, og dermed er fiskelejets fremtid også sikret.

Den 2. april 1983 fandt indvielsen sted. Havnen er blevet udvidet i et tempo, der ikke har været muligt tidligere, men det er blevet en smuk havn. For-kastningen foran havnen er fornyet, og hele det tilgrænsende område er planeret, og om ganske få år vil folk have svært ved at huske, hvordan det så ud tidligere. Fiskerne vil om kort tid ændre sig over, hvordan de har kunnet arbejde på den lille plads, de havde før. Listed havn er stadig et sted, hvor idyl og skønhed er overvældende, men nu er havnen moderne og funktionsdygtig, og det har kunnet lade sig gøre uden at ødelægge noget.

Lund P.

NORDJYSK SKIBSKONSULENT ApS

HAVNEN . 9850 HIRTSHALS . TLF. (08) 94 37 36 . TELEX 67751

Speciale: FISKESKIBE



selvfølgelig!
LOKALBANKEN
HJØRRING - HIRTSHALS - TAARS

Skibsinstallationer . Dynamoer - Motorer - Generatorer
Radio - Radar - Ekkolod



**HIRTSHALS
SKIBSELEKTRONIK A/S**

Nordvestkajen - Tlf. (08) 94 18 44 - 94 12 56



A/S OVE CHRISTENSEN

HIRTSHALS
TLF. (08) 94 21 33

MASKINFABRIK OG SKIBSSMEDIE



DJURSLANDS BANK

— Den lokale bank



Ansættelser pr. 1.2. 1983
Peter Monterossi Munch f. 20.11. 1944, som bådmand på prøve ved redningsstation »Neksø«.

Pr. 1.6. 1983
Per Andersen f. 22.2. 1958, som bådmand på prøve ved redningsstation »Nørre Vorupør«.

Afskedigelser pr. 31.5. 1983
Bådmand J.E.B. Jensen, redningsstation »Nørre Vorupør«, efter ansøgning.

Afgået ved døden pr. 1.3. 1983
Fhv. bådformand G.L. Pedersen, redningsstation »Neksø«.

Runde fødselsdage
50 år Bådformand F.J. Christensen, redningsstation »Esbjerg«, 16.6. Fhv. bådmand M.C.G. Tarp, redningsstation »Esbjerg«, 8.7.

60 år Fhv. opsynsmand S.H.D. Grumsen, redningsstation »Svaneke«, 26.6.

65 år Fhv. bådmand A. Madsen, redningsstation »Slettestrand«, 28.6.

70 år Fhv. bådmand D.J.K. Mikkelsen, redningsstation »Stenbjerg«, 9.6.

75 år Fhv. betjeningsmand J.K. Olsen, redningsstation »Hennegård«, 28.7.

80 år Fhv. bådmand H.H. Jensen, redningsstation »Gedser«, 18.7.



I 1927 fik Klitmøller »MB 15« som de beholdt til 1960. Den blev herefter overtaget af station Stenbjerg.

Station Klitmøller



ankom der til stationen igen en ny på Orlogsværftet bygget redningsbåd, og den tidligere blev da anbragt ved bista-tionen Thyborøn Nord.

I februar 1916 ankom til stationen en ny på Orlogsværftet bygget motorredningsbåd. Roredningsbåden forblev dog på stationen til i september 1918, da den blev afgivet til Hundested Fiskeriforening. »MB 3« som den første motorredningsbåd blev betegnet, blev i 1927 udskiftet med en ny på Orlogsværftet bygget motorredningsbåd »MB 15«. Denne forblev på stationen til 1960 hvor man fik tildelt en større nybygget motorredningsbåd »MB 30«. Den nye motorredningsbåd var på 13,5 tons og havde en motor på 120 HK. Den blev bygget i Thisted på Krogh og Kristensens skibsværft og den blev den sidste redningsbåd ved station Klitmøller. I 1968 afgik »MB30« til Hanstholm og stationen var igen kun en raketstation frem til den 30. september 1975, hvor stationen blev nedlagt.

Ved en kæntringsulykke den 28. maj 1907 kom en af redningsmændene så alvorlig til skade, at han måtte tage sin afsked. Det øvrige mandskab om bord klarede ulykken uden men.

Stationens første opsynsmand var toldkontrollør og senere toldforvalter C. L. Bolvig, der beklædte stillingen fra stationens oprettelse til den 12. oktober 1870, da han forflyttedes fra stedet. Han efterfulgtes af bådmand Peder Frost, som var opsynsmand til 1. april 1885, da han tog sin afsked på

grund af alder, og bådmand Anders Christian Frost, blev derpå opsynsmand, hvilken stilling han beklædte til den 1. oktober 1897, da han søgte sin afsked på grund af alder og efterfulgtes af bådformand Villads Jensen, der var opsynsmand til den 26. maj 1905, da han døde. Derefter blev stationens bådformand, Poul Christensen Odder, opsynsmand.

I 30 år varede Poul Christensen Odder opgaven og han blev i 1935 afløst af

Morten Frost, der var opsynsmand frem til år 1944, hvor Karl Krogh blev indsat på posten. Det blev dog kun i kort tid. Den 1. juli 1946 overtog Johan Frederik Mortensen pligten og han blev afløst af Kjøre C. Odder den 1. november 1958. I september 1971 blev Peter Odder Jensen indsat som stationens opsynsmand og han blev på posten til stationens nedlæggelse den 30. september 1975.



Dampskibet »Harry«, der strandede 8. februar 1891. Ved raketapparat reddede stationen 13 mand.

Desuden har stationens apparater i 96 tilfælde været sat i bevægelse, uden at blive afbenyttet af de skibbrudne. Man kan ikke, når der skal berettes om de ved Klitmøller stedfundne virksomheder, undlade at omtale det sørgelige forlis af Barkskipet »Sleipner« af København, som på rejse fra Grimsby til København med en ladning kul, strandede den 19. november 1880, og hvorfra hele mandskabet omkom, ialt 14 mennesker. De nærmere omstændigheder ved strandingen og de dermed i forbindelse stående forhold er følgende:

Henimod middagstid den 19. november 1880 bemærkedes ved redningsstationen Klitmøller, at der kom et barkskip nordfra holdende kurs langs med land. Vinden var NO., 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 endelig da det 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 raketapparatene på strandingsstedet. Der blev straks affyret en dobbelt raket og senere en enkelt. Den sidste udløb omtrent hele raketliniens længde, men det viste sig at, 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 forværret sig betydeligt. Det blæste nu friskere, men navnlig havde søen sat meget på. Uheldigvis valgte man nu at gå lige ud for skibet, idet strømmens kraft blev undervurderet, men mandskabet ville skynde sig hurtigst muligt at nå ud til de skibbrudne. Det viste sig imidlertid umuligt for mandskabet at ro den tunge båd ud over bræddet på revlen, og af den hårde storm førtes den mod læ, så at den måtte sættes på land. Heste-

Ved station Klitmøller har efternævnte redningsforetagender fundet sted:

31/1 1853	Brig »Lucina« af Memel	9 mand reddet, raketapp.
5/10 1853	Brig »Herbert« af Scarborough	9 mand reddet, raketapp.
16/8 1855	Brig »Mentor« af Newcastle	9 mand reddet, raketapp.
29/1 1856	Engelsk Orlogsskib »polyphemus«	83 mand reddet, raketapp.
22/12 1856	Jagt »Hilda« af Nyhamn	6 mand reddet, raketapp.
2/11 1859	Skonnert »Pilot« af Montrose	4 mand reddet, raketapp.
5/10 1860	Brig »Harmonien« af Frederiksstad	9 mand reddet, raketapp.
12/9 1862	Brig »Britannia« af Hartlepool	7 mand reddet, raketapp.
21/10 1862	Brig »Ocean« af Tønsberg	9 mand reddet, raketapp.
12/3 1863	Brig »Hermann« af Anclam	9 mand reddet, redningsb.
9/9 1863	Bark »Prinsesse Louise« af Drammen	12 mand reddet, redningsb.
6/11 1863	Galease »Emanuel« af Nykøbing M.	4 mand reddet, raketapp.
20/10 1869	3m Sk. »Johanne Elisabeth« af Delfzyl	7 mand reddet, raketapp.
16/12 1870	Kuf »Emilie« af Groningen	6 mand reddet, raketapp.
15/9 1872	Brig »Caroline Louise« af Reval	11 mand reddet, raketapp.
14/4 1874	Kuf »Antje« af Papenburg	3 mand reddet, raketapp.
14/10 1875	Kuf »Astroom« af Pekela	5 mand reddet, raketapp.
25/12 1877	Dampskib »Minerva« af Bremen	12 mand reddet, raketapp.
27/7 1881	6 af stedets fiskerbåde	12 mand reddet, redningsb.
11/11 1881	Brig »Otto« af Barth	7 mand reddet, redningsb.
23/4 1883	Jagt »Frederikke Marie« af Løkken	3 mand reddet, raketapp.
7/9 1883	Brig »Thalia« af West Hartlepool	4 mand reddet, redningsb.
1/4 1884	Barkskip »Pocahontas« af Tønsberg	7 mand reddet, redningsb.
16/3 1886	Skonnert »Emma Augusta« af Barth	4 mand reddet, redningsb.
29/9 1886	Skonnert »Caroline« af Nykøbing M.	5 mand reddet, raketapp.
10/3 1887	Brig »Helios« af Arendal	1 mand reddet, redningsb.
15/10 1889	Kuf »Fortuna« af Grossefehn	4 mand reddet, raketapp.
8/6 1890	Brig »Fanny« af Frederiksstad	8 mand reddet, raketapp.
8/2 1891	Dampskib »Harry« af Gøteborg	13 mand reddet, raketapp.
21/2 1891	Dampskib »James J. Dickson« af Gøteborg	19 mand reddet, redningsb.
16/10 1891	Kuf »Agie« af Greetseil	3 mand reddet, raketapp.
12/2 1892	Jagt »Trækfuglen« af Stavanger	3 mand reddet, redningsb.
10/3 1893	Dampskib »Terje Viken« af Bergen	12 mand reddet, raketapp.
1/11 1893	1 af stedets fiskerbåde	4 mand reddet, redningsb.
23/1 1895	3 af stedets fiskerbåde	14 mand reddet, redningsb.
17/11 1897	1 af stedets fiskerbåde	3 mand reddet, redningsb.
15/11 1898	Dampskib »Ainamo« af Bjørneborg	8 mand reddet, redningsb.
5/11 1899	Dampskib »Salamanca« af Newcastle	16 mand reddet, raketapp.
10/8 1902	Kuf »Henrike« af Brake	3 mand reddet, redningsb.
14/12 1902	Barkskip »Drot« af Skien	12 mand reddet, redningsb.
19/2 1904	1 af stedets fiskerbåde	3 mand reddet, redningsb.
20/11 1905	3m Skonnert »Juno« af Riga	9 mand reddet, raketapp.
31/12 1907	Dampskib »Pelikan« af Altona	19 mand reddet, raketapp.
4/1 1909	Dampskib »Lepanto« af Grimsby	9 mand reddet, redningsb.
12/4 1911	Barkskip »Victoria« af Tjoekö	7 mand reddet, raketapp.
24/3 1918	Skonnertkuf »Rotterdam« af Rotterdam	1 mand reddet, redningsb.
11/10 1921	Dampskib »Mode« af Stockholm	15 mand reddet, redningsb.
20/9 1922	1 af stedets fiskerbåde	2 mand reddet, redningsb.
4/2 1926	Dampskib »Damsterdiep« af Rotterdam	14 mand reddet, raketapp.
9/2 1926	Dampskib »Damsterdiep« af Rotterdam	7 mand reddet, redningsb.
16/2 1929	Haj af Altona	12 mand reddet, raketapp.
18/5 1931	»Hauxley« af Newcastle	18 mand reddet, redningsb.
22/5 1931	»Hauxley« af Newcastle (bjærgere)	28 mand reddet, redningsb.
29/9 1934	1 af stedets fiskerbåde	2 mand reddet, redningsb.
1/11 1938	»Lynes« af København	17 mand reddet, redningsb.
2/11 1938	»Lynes« af København	1 mand reddet, redningsb.

I alt er der ved stationen reddet 543 skibbrudne.

STØT

VORE ANNONCØRER
- DE STØTTER OS!

Vi ses i den lokale bank!

NORDVESTBANK



Fiskerne lander selvfølgelig hos:

Fiskernes Samlecentral I/S

Thyborøn

Modtager alle slags fisk (døgnvagt)
Moderne køleanlæg sikrer
opbevaring af fisk

Tlf. kontor (07) 83 14 48
Pakhus *(07) 83 16 69

THYBORØN HAVNS FISKERIFORENING

BREDGADE
TELF. (07) 83 18 44
KONTORTID,
DAGLIG KL. 9,00-12,00
AUKTIONSHALLEN TELF. 83 19 88

Jydsk Dykker- og Entreprenørfirma ApS
Broagervej 5 . 7500 Holstebro . Tlf. (07) 42 63 51



Alt undervandsarbejde
Dykkerundersøgelser
Bjergning
Sprængning m.m.
udføres

Levorsen & Jørgensen A/S

Statsaut. installationsfirma
TLF. (08) 94 10 11 - 94 15 04 - HIRTSHALS

FINN NIELSEN
Skibradioservice A/S
HIRTSHALS . TLF. 08-94 13 22



NY HAVNS
TRAWLBINDERI
9850 HIRTSHALS
TLF. (08) 94 10 44

Chr. Jepsen
SLAGTERFORRETNING . NØRREGADE 16
TLF. 94 10 39 . HIRTSHALS

HIRTSHALS FISKEAUKTION

Gunnar Berg
Statsaut.

HIRTSHALS EL-MOTORSERVICE ApS
HIRTSHALS ØSTHAVNEN Tlf. (08) 94 15 95

Elektromekanisk værksted
Salg og service af generatorer, motorer og pumper



Ophalerbedding indtil 200 tons
Hydraulik- og Maskinværksted
Tømrerværksted
Malerværksted

Hans Svendsens Skibsbyggeri
Havnen . 9850 Hirtshals . Tlf. (08) 94 17 77

AGGER SKIBSVÆRFT

Nybygninger og reparationer.
Smede- og Maskinværksted

Agger, 7770 Vestervig
Tlf. (07) 94 15 55



MRB 30 blev som nybygning tildelt Klitmøller i 1960.

ne 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, og mandskabet arbejdede af al kraft på at nå ud til dette, men søen, der var tiltaget mere og mere, viste sig umulig at bryde, og redningsbåden måtte påny landsættes et langt stykke i læ af skibet. Man besluttede da at sende et ridende bud til den til Luvart liggende redningsstation ved Hanstholm, om at komme med redningsbåden derfra, og der blev så igen afskudt 3 raketter efter hinanden ud mod det strandede skib, som nu aldeles overskyldes af brådsøen, men det var alt sammen spildt, da afstanden var alt for stor. 2 timer efter grundstødningen gik den ene mast over bord, 1 time derefter den anden mast og atter en halv time efter den tredje, og straks derefter skiltes skibet ad. Besætningen på skibet faldt en efter en i søen med rigningen, og da klokken var 4, var skibet aldeles sønderslået, og hele besætningen var omkommen. - Ved stationen Hanstholm ankom det ridende stafet kl. 3, og mandskabet blev samlet med største hast og begav sig på vej med redningsbåden. Man var bestemt på at sætte den ud og derefter ro til skibet, skønt dettes master på dette tidspunkt var faldne og intet kunne ses, men da kom der afbud fra strandingsstedet, at der ikke var mere at udrette.

At denne sørgelige stranding vakte opmærksomhed rundt om i landet er selvfølgelig, og det stod som uforståeligt for mange, at en hel skibsbesætning på 14 mand således kunne omkomme ved højlys dag, når alle redningsapparater var til stede. Det manglede ikke på angreb i bladene på de 2 redningsmandskaber ved Klitmøller og Hanstholm,

og disse angreb - der dog for størstedelen skrev sig fra folk, der ikke havde forstand på det, som de skrev om - resulterede da i, at der fra Indenrigsministeriet blev beordret en undersøgelse af forholdene i sin helhed ved den pågældende begivenhed. Hvad der nu allerførst blev oplyst var, at det strandede skib var af den beskaffenhed, at det var i høj grad uforvarsomt at lade det befare søen, tilmed med en kullast på kølen. Af skibets ilanddrevne Logbog fremgik det, at besætningen i England havde været klar over skibets tilstand og havde nægtet at gå med. Der havde da været ført forhandlinger på det danske konsulat i Hull, og besætningen var da gået ind på at sejle med skibet, mod at der blev forhyret 3 mand ekstra til at pumpe. Skibet har i det stormfulde efterårsvejr været tumlet meget omkring, og til sidst har det da ikke kunne flyde længere, og det er da bleven besluttet at sætte den på land. Om formiddagen sås skibet fra Hanstholm fyr og signalstation komme østfra langs landet, men det holdt samme kurs som andre fartøjer, og sejlørningen var ikke anderledes, end hvad forholdene krævede. Da skibet havde rundet pynten, holdt det sydefter langs ky-

sten, og noget efter fik man at vide ved signalstationen, at skibet var strandet ved Klitmøller, men ingen kunne komme i tanker om, at der var fare for besætningen, og der blev da heller ikke fra fyrapersonalets side foretaget nogen melding til redningsstationen, som først blev bekendt med strandingen, da den ridende stafet ankom fra Klitmøller. Angrebene på stationen Hanstholm blev derfor snart fundne ubeføjede, og vedkommende angriber så sig nødsaget til at gøre stationens opsynsmand og bådformand en uforbeholden undskyldning. Men det må endnu oplyses om det strandede skib, som var bygget i 1853, at de på kysten inddrevne vragsstumper viste sig altsammen at være så rådne, at det ikke var til at forstå, at skibet i det hele havde kunnet hænge sammen.

Hvad redningsmandskabet ved Klitmøller angår, da blev det ved undersøgelsen og ved de afholdte forhør tilfulde bevist, at der ikke kunne lægges dette mandskab noget til last med hensyn til mod og opoffelse for at redde de skibbrudne. Det er tillige anført, at redningsbåden første gang burde have været ført til Luvart, før den sattes ud, men mandskabet troede at have kraft nok til at ro redningsbåden frem, og det er da forklarligt, at det ved den besværlige transport fremkaldte tidsspilde søgtes undgået. Men dertil kom, at redningsbåden var meget tung at transportere, og uhensigtsmæssigheden ved de selvrejsende både viste sig ret ved denne lejlighed. Bådens høje stævne såvel for som agter, gjorde den alt for meget udsat for vindens påvirkning og ved en lejlighed som denne, hvor vinden var tværs, måtte båden drive af. Resultatet af de stedfundne undersøgelser blev da, at der ikke kunne rejses nogen anke mod redningsvæsenet, men der blev dog bygget en ny redningsbåd til Klitmøller, og den ældre båd blev aldeles ombygget, navnlig blev selvrejsningsevnen taget fra den.



MB 3, som tilgik stationen i 1916, var stedets første redningsbåd med motor.

Helikopter reddede syv tyske sejlere i havsnød ved Fanø

Blev overrasket af voldsomt vejr på vej fra Sild til Esbjerg

AF OSKAR LUND

Der var på intet tidspunkt opræk til panik. Selv om vejret var hårdt og voldsomme søer hele tiden skyllede ind over skibet, tog både kvinder og mænd situationen med knusende ro. En ung kvinde var meget søsyg og lå i forenden, men også hun klarede strabadserne i stiv arm.

Den forhenværende officer i den tyske marine, Ernst Manske, 55, fortæller roligt og afslappet om de dramatiske

timer i aftes da han og seks unge vesttyske lystsejlere fra Bremerhaven og Bochum blev reddet af en helikopter fra Flyvevåbenets redningstjeneste den 13. maj i år. Ernst Manskes tomastede ketch-sejlbåd, »Vision«, til en lille million kroner var gået på grund i brændingen ud for Fanøs nordvest-spids. Vesttyskerne var på vej til Esbjerg fra Sild, og blev overrasket af hårdt vejr og voldsomme regnskyl. Ernst Manske sendte SOS omkring kl. seks, da den

store motorsejlbåd sad uhjælpelig fast i den stærke brænding på Søren Jessens sand. På det tidspunkt blev der målt vindstød på helt op til 80 km i timen. I første omgang forsøgte Esbjerg-rejekutteren »Svend Iver« at komme den nødstedte lystbåd til hjælp. Men den stod på så lavt vand, at fiskerne ikke kunne komme hen til den.

En slæbebåd fra Svitser Bjergningsentreprise med to svømmedykkere om bord ville også forsøge at sætte en gummibåd over til os. Men det var alt for farligt i den hårde brænding. Til sidst var situationen så alvorlig og faren så stor for besætningens liv, at vi måtte have en helikopter til at redde os, siger Ernst Manske.

Flyvevåbenets redningstjeneste sendte en helikopter til undsætning fra Skrydstrup, men den kunne ikke komme til at hejse de nødstedte lystsejlere op fra deres båd. De to store master var i vejen. Derfor blev de fire mænd og tre kvinder nødt til at gå i deres otte mands redningsflåde i den hårde sø. Vesttyskerne måtte kappe linien til lystbåden for at slippe fri fra den, så helikopteren kunne komme til at redde dem.

Rednings-aktionen varede en time, og ved 21.30-tiden kunne de forkomne lystsejlere sætte foden på fast grund i Esbjerg lufthavn, hvor de fik varm kaffe og tørt tøj på.

HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade - Hirtshals
Tlf. (08) 94 12 27

Sejl . Presenninger . Tovværk



HIRTSHALS HANDELS- & TRANSPORTKOMPAGNI ApS

Østhavnsvej 10 . 9850 Hirtshals
Tlf. (08) 94 33 44

Fiskernes Fiskesortering

HAVNEN . HIRTSHALS
Tlf. 94 14 37 - 94 95 78

MALERMESTER JØRGEN JEPPESEN

Cort Adalersvej 6 . 9850 Hirtshals . Tlf. (08) 94 10 33

Skibsmaling . Sandblæsning . Sandvask
Bygningsmaling . Autolakering

Hirtshals Fiskeriforening

LOSSEAFD. - ØSTHAVNEN
9850 HIRTSHALS

TIDSSKRIFT FOR REDNINGSVÆSEN ÅRSABONNEMENT KR. 50.00

Henv.: ROBERT IVERSEN
MORSØVEJ 12A - 7680 THYBORØN



ESBJERG GENSIDIGE SKIBSFORSIKRING

Havdigevej 31 . 6700 Esbjerg

Dansk succes til bekæmpelse af olieforurening



I forbindelse med vor artikel om Miljøstyrelsens skibe er det interessant, at notere sig dansk erhvervslivs evne til at producere materiel til løsning af disse skibes opgaver. Terma elektronik udviklede et Side Looking Airborne Radar -et anlæg, der omsætter et flys radar-ekko-informationer til visuel gengivelse på en TV-skærm med alle nødvendige data-oplysninger, bearbejdet i en microprocessor. Anlægget kan på 20-30 sømils afstand konstatere selv relativt små oliepletter og med en flyhastighed på 3-400 knops fart vil et meget stort område hurtigt kunne kontrolleres. Princippet i systemet er ret enkelt. Sea-clutter på flyets radar forstærkes op og billedet splittes op. Olie på vand hæmmer bølgerne og giver derfor et lille eller slet intet ekko. Når olie på havet er observeret skal det samles for at blive optaget eller direkte bekæmpet. Hertil har A/S Roulins fabrikket udviklet en havflydespærring benævnt RO-BOOM som har vundet international anerkendelse og nu sælges til flere lande. Også på den sidste og meget afgørende fase i havforureningsbekæmpelsen er Danmark med. A/S De Smithske i Nørresundby har udviklet en særdeles effektiv olie-skimmer. Et olie-optagersystem, der kan klare selv den tykkeste olie - tjærelignende substans. Miljøstyrelsens »Mette Miljø« og »Marie Miljø« har hver en sådan ombord. Systemer er iøvrigt solgt til Australien, Finland, New Zealand, Frankrig, Amerika samt til Holland.

»Destroil«, som systemet benævnes, er specielt konstrueret til at arbejde på vandet i forbindelse med bekæmpelse af olieforurening. Pumpeenheten i skimmeren er en sneglepumpe, der er ændret til en positiv fortrængningspumpe. Der er to faste flydeponter

og een, der ved hjælp af trykluft kan regulere skimmerens indløbstragt i forhold til olielagets tykkelse. Systemet drives af en Danfoss-hydraulik motor og fjernstyres gennem 40 meter hydraulisk slange fra en dieseldrevet powerpack. Destroil skimmeren leveres i tre størrelser med kapacitet fra syv til ca. 60 kbm. i timen.

FØR DE VÆLGER
PENSIONSFØRM

Hvilken pensionsordning er mest fordelagtig?

Hvilke skattefordele opnår man?

Tal med os om, hvad der betaler sig bedst for Dem.



HAN HERREDERS
SPAREKASSE

Hirtshals Ny Samlecentral 93 39 19

Kontoradresse:
Hirtshals Revisionskontor I/S
N. C. Jensensgade 2 . Tlf. 94 22 00

Døgnvagt: 94 39 19
Uffe Jensen, privat: 94 16 25
Sigurd Jensen, privat: 94 91 78

ANDELSBANKEN er anderledes

HIRTSHALS · HANSTHOLM · THYBORØN

DANTRAWL A/S

TLF. 08 - 94 17 11

9850 HIRTSHALS

HIRTSHALS ANDELSFISKEINDUSTRI

a.m.b.a.
Havnen . 9850 Hirtshals . Tlf. (08) *94 21 44

HIRTSHALS SPAREKASSE

- en af Samarbejdende Vendsysselske Sparekasser

Stor eftersøgning

En faders frygt for sin datters liv satte den helt store eftersøgning i gang sidst i maj i farvandet omkring Esbjerg-Fanø. Datteren og to mænd var sejlet fra Esbjerg ved 18-tiden med kurs mod Kammerslusen ved Ribe. Her ventede faderen dem ved 21-tiden, men da de endnu ikke ved midnatstid var nået frem slog han alarm. SOK satte omgående den store eftersøgning i gang. Redningsskibet »Nordsøen« stod havnen i Esbjerg ud sammen med orlogskutter »Vejrø« og hjemmevernskutter »MHV 92«. Fra kystredningsstation Sønderho afgik den store gummibåd og senere ankom også en redningshelikopter til området. Det hele kunne afblæses kort efter. De unge var strandet på en sandbanke 400 meter syd for Kammerslusen og måtte vade ind til land. Den storstilede redningsaktion får ingen økonomiske konsekvenser for de unge, hvorimod de er blevet belært om at medbringe det rette udstyr til sejlads såsom redningsveste, blus m.v.



RF 2-ulykken påny en sag

Forsvarsminister Hans Engell vil have en redegørelse fra farvandsdirektør Otto Gredal i sagen om den forliste redningsbåd fra Hirtshals (RF 2) efter at dansk TV medio maj måned viste en amatørfilm af redningsbådens krængningsprøve. Flere teknikere mente heraf at kunne se, at RF 2 ikke opfyldte stabilitetskravene. Endvidere fremgik det af TV-udsendelsen, at flere af Farvandsdirektoratets medarbejdere havde kendskab til filmen og havde undladt at informere den dengang nedsatte havari-kommission herom. Det er først og fremmest en kedelig konstatering, at sagen RF 2 atter skal

gøres til genstand for debat - ikke mindst for de efterladte. Det er dernæst en ret ubehagelig påstand overfor Farvandsdirektoratets og dets ansatte som disse »teknikere« fremfører. RF 2, der var konstrueret af Niels Roos, Hundested, har som model været gennemprøvet i prøvetanken i Lundtofte og som med modellen af MRB 34 - MRB 35, har man kunne konstatere dets fart, stabilitet og sødygtighed under forskellige forhold. Det må syntes usandsynligt at der skulle være begået så store forandringer under bygningen at krængningsmomentet skulle være blevet ændret væsentligt.

1000 søfolk forsvundet

I en ti-års periode - mellem 1971 og 1981 - har 1000 søfolk mistet livet i 46 uopklarede søulykker rundt om på verdenshavene. Skibene er forsvundet sporløst, uden at man overhovedet har observeret nødsignaler.

Det svenske søfartsinspektion mener, at de mange uopklarede søulykker skyldes, at værfter og klassifikations-selskaber ikke ønsker at få deres arbejdsområder gransket nøje. Man mener mange af ulykkerne skyldes skrøbelige lastluger. Når lastluger på olie- eller malm-fragtskibe bryder sammen og vandet fosser ind, vil skibet hurtigt forsvinde fra havets overflade. Det mener man er forklaringen på mange af ulykkerne.

Fregatten Jylland

Den selvejende institution »Fregatten Jylland« har indledt arbejdet med i løbet af en halv snes år at restaurere den forfaldne gamle danske fregat i Ebeltoft havn. Inden den 9. maj 1985 eller på 125 års-dagen for køllægningen skulle fregatten gerne være sikret for eftertiden, placeret i en tørdok, hvor selve restaureringen skal foregå.

Ministerstøtte til foreningskrav

Finansminister Henning Christoffersen har bedt sine embedsmænd komme med forslag, der kan sikre familiers økonomi efter forulykkede redningsmænd. Forslaget, der er indsendt af bestyrelsen for Foreningen af danske Redningsmænd gik på et krav om et engangsbeløb på 200.000 kr. til enken og en tillægssum på 30.000 kr. pr. barn, hvis et medlem mister livet under en redningsaktion. Det har myndighederne tidligere sagt nej til, men efter en massiv presse-støtte til foreningens krav, har finansministeren erkendt, at den nuværende ordning trænger til en revision. Hvorvidt der bliver tale om en statssikring eller selv-forsikring er ikke afgjort endnu, men der bliver formentlig tale om den sidstnævnte ordning. Ordningen skal ifald den gennemføres, omfatte de 183 aktive kystredningsmænd.

Ny, dansk redningskrans

Efter flere års afprøvning i et samarbejde mellem Direktoratet for Statens Skibstilsyn, Dantest og Teknologisk Institut, er en ny dansk fremstillet redningskrans godkendt.

Den nye kransetype er en universal model, der med sin vægt på ca. 4½ kg. er godkendt ombord på skibe i forbindelse med MOB-signaler. Levetiden for den nye redningskrans i forhold til den gamle type er under forsøgene konstateret væsentlig længere. Afprøvningen har omfattet materialestyrke, stivheds-, flyde-, opdrifts-, farveægt-heds-, temperaturprøve og dens bestandighed overfor olieprodukter og brandbarhed.

Den nye redningskrans opfylder de internationale krav og er meget let at holde ren. Det er Maritime Plastic Co. A/S i København, der forhandler redningskransen.

May-Day-bøje

Et dansk firma har fået salgsgenturet i Danmark for en ny type eftersøgningsbøje, som gør det lettere for redningsmandskab at nå hurtigt frem til de skibbrudne. Bøjen tilkalder automatisk hjælp dels ved radio, dels ved lys og farvestof såsnart den bliver udløst af en 900 meter lang tynd galvaniseret stålline, der er fastgjort til skibet. Senderen aktiverer selv udsendelse af radionødsignaler på frekvenserne 121 MHz (VHF) og 243 MHz (UHF). Der sendes med en udgangseffekt på 400 mW. Samtidig med radiosenderen går igang begynder en meget stærk xenon strålelampe at blinke 50-60 gange i mi-

nuttet og en farvet makeringsvæske udløses på havet. Desuden udløses en 12 meter lang flydeline i hvis ende der findes en flydende lyskastende lygte. Linen er beregnet til samling af overlevende.

Bedre arbejdsmiljø ønskes

Farvandsvæsenets Funktionær Forening (CO 1) er utilfreds med, at de ikke bliver taget med på råd i sikkerhedsmæssige spørgsmål i henhold til foreskrifterne, fremgår det af en artikel i dagbladet »Vestkysten«.

Personaleorganisationerne CO 1 og CO 2 mener at dele af ledelsen negliger sikkerheden ombord på flere af Farvandsvæsenets skibe. De mener desuden, at Farvandsvæsenets ledelse har vist en så negativ indstilling i samarbejdsudvalget, at et rimeligt samarbejde ikke er muligt.

De to organisationer mener også at Statens Skibstilsyn ikke har fulgt med tiden, men er saktet bagud med hensyn til lovgivning for arbejdsmiljøet om bord på skibene.

VIKING
GUMMIREDNINGSFLÅDER

NORDISK GUMMIBÅDSFABRIK
PO BOX 628 6700 ESBJERG DANMARK TELEX 54114 TELF. 051150644

KØB
REDNINGSMÆNDENES
EMBLEM
HOS
FORENINGENS
KASSERER

S. Å. Leth Jensen
Statsautoriseret vejer og måler
Østhavnen i Hirtshals
Telefon 08-94 13 12

EDGAR MADSEN
Fiskeeksport & Filetfabrik
v/ K. Askholm Madsen
6960 Hvide Sande
Tlf. (07) 31 14 33

**MOLLERUP
&
BROE**
Kolonial og
skibshandel

THYBORØN HAVN
TLF. (07) 83 12 11

VENUS
PEJSE OG BRÆNDEOVNE



THYBORØN ELEKTRO ApS
Nordsøkaj 4 - 7680 Thyborøn
Tlf. (07) 83 18 16 - 83 19 11

Alt indenfor skibsinstallationer
Uforbindende tilbud gives gerne.

Lønforhøjelse til redningsmændene

Det er lykkedes Foreningen for danske Redningsmænd at få tilsagn om lønforhøjelse fra 40,00 kr. i timen til 60,08 i timen. Den nye lønforhøjelse kan dog tidligst træde i kraft efter afklaringen om den økonomiske gartering ved ulykkes-tilfælde. Det ventes, at formanden Robert Iversen på årsmødet i Thyborøn vil fremlægge referat fra de afholdte møder i København.

Tegning af et nyt redningsfartøj

En arbejdsgruppe bestående af repræsentanter fra Statens Skibstilsyn, Færvedirektoratet og redningsmændene har i fællesskab udarbejdet en skitse på en ny type redningsbåd. Skitcen er forelagt ministeriet, der har bevilget 400.000 kr. til pilot-projektering og modelbygning. Hvem der skal udføre konstruktionen er endnu ikke afgjort, men fra redningsmændenes side ser man gerne Knud E. Hansen. Det er

heller ikke afgjort hvad materiale redningsbåden skal bygges af, men også her peger redningsmændene på noget kendt: Nemlig træ.

Det nye fartøj vil komme til at minde om MRB 34 og 35 som har vist stor sødygtighed og det ventes at overingeniør Hans Mohr på redningsmændenes årsmøde den 18. juni i Thyborøn, vil redegøre for byggeplanerne.

Telegrafister overflødige

Radiotelegrafister i danske skibe er ved at være historie, ihvertfald hvis det står til Danmarks Rederiforening. Radiotelegrafisternes opgave er i dag indhentet af teknologien, og nødkald kan i dag klares ved at trykke på en knap. Omvendt opfanges nødsignaler af en automatisk lyttevagt, der hele tiden skal være slået til. Solas-konventionen siger at alle skibe over 1600 BRT skal sejle med en telegrafist. I første omgang vil rederiforeningen have dispensation for skibe på Nordsøen og når et nyt satellit-kommunikations-system i 1990 er sat igang vil der ikke være behov for radiotelegrafister på skibene. Den interna-

tionale maritime organisation IMO har på en fjorten dage lang kongres lagt rammerne for hvorledes systemet skal virke, mens den internationale søfartsorganisation ITF er betænkelig ved systemets radio-sikkerhed og vil ikke acceptere begyndende dispensationer.

I næste nummer

Næste nummer, der udsendes 1. august, bliver formentlig det mest omfattende vore medlemmer vil modtage i år. Vi betragter det som vort 50 års jubilæums-nummer og bringer et billede af MRB 31 i farver på forsiden.

I bladet vil der være en udførlig omtale af redningsmændenes årsmøde i Thyborøn, om den hollandske gummibåd, der vil blive demonstreret ved årsmødet, om projekteringen af nye redningsbåde, om Thyborøns historie og nogle gamle beretninger som: »Til sjø for bomuldskugler«, »Fire mand i masten« og »En gammel plimsøller« - og så er der jo »mands minde« og »Rapporter fra redningsstationerne« - Jeg håber opsynsmænd/stationsledere sender eller ringer ind med stof hertil.



Redningsdamperen »Vestkysten« bryder is den 10. marts 1900.

Den store drukneulykke 1893 medførte, at redningsdamperen blev bygget og fik station i Lemvig 1896 for at kunne assistere nødstedte fiskerbåde på havet. I isvintre har »Vestkysten« ofte skaffet sejlforbindelse mellem Lemvig og Thyborøn Kanal.

MADS OLESEN A/S

Vesterhavsgade 147
DK6700 Esbjerg

Telf. 0512 42 66 Telex: 54 166

Salg + service:
RADIOTELEFONER
RADAR
EKKOLOD
AUTOPILOTORER
GENERATORER +
EL.MOTORER
EL.INSTALLATIONER

Nybygning Skibs- og Ombygning
maskinreparation



RAUNBYBERGS
SKIBSBYGGERI A/S

SKIPPERGADE . 6700 ESBJERG . DANMARK
TLF. (05) 12 53 99 TELEX 54 103

NOVA BATTERIER

Thyborøn Batteridepot ApS

Tlf. (07) 83 19 11

7680 Thyborøn



Nærmeste forhandler anvises.

HARALD IVERSEN & SØN

FISKEEKSPORT - FILETFABRIK

Tlf. (07) 83 13 00 - 83 17 40

7680 THYBORØN HAVN

P. RUBY

SKIBSHANDEL

7680 THYBORØN HAVN

TLF. 83 10 05 - 83 13 20



THYBORØN SKIBS- &
MOTORREPARATION
ApS

TLF. (07) 83 15 50 - 83 11 11



SØREN EMTKJÆR

SHELL SERVICE
ALT I AUTOTILBEHØR

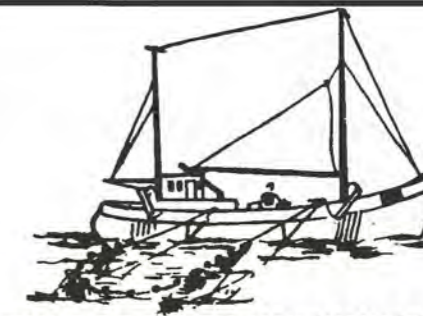
7680 Thyborøn . Tlf. (07) 83 11 74

THYBORØN SKIBSRADIO

maritimt elektronisk udstyr

7680 Thyborøn Havn

Tlf. (07) 83 11 60



THYBORØN TRAWLBINDERI I/S

Havnegade 42 . 7680 Thyborøn
Tlf. (07) 83 15 00

Altid de nyeste modeller i Trawl og Vod



THYBORØN FISKEAUKTION

v./Jens Steen

A/S Thyborøn

Isværk

&

Kølehus

Tlf. (07) 83 10 03

7680 Thyborøn Havn

THORSMINDE FISKEAUKTION

v. Johannes Dahl Knudsen

Spovevej 7
Thorsminde
6990 Ulfborg

Tlf. (07) 49 71 23



"Kort og godt."

Det mest nøjagtige og pålidelige navigationssystem.

Søkartarkivet leverer kort. Racal-Decca leverer en robust Navigator, og Decca-kæden sender hele året. 31.536.000 sekunder hvert år. Sådan har det været i 35 år. Hele tiden er der foregået teknisk forskning og udvikling til gavn for præcision og driftssikkerhed.

Til søs eller over havet. Det mest nøjagtige og pålidelige system. Anvendt ombord på 2.500 danske fartøjer. - Kort og godt.

RACAL-DECCA

RACAL

København: 01-12 83 10
 Esbjerg: 05-12 85 00
 Hirtshals: 08-94 30 22

Løvstrøm & Ellgaard



Medlemsblad for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 4

JULI-AUGUST 1983 LEMVIG BIBLIOTEK 50. ARG.

1985

LÆS INDE I BLADET:

Kystredningsstation Thyborøn	side 61
Årsmødet i Thyborøn	side 69
Nordsø-redningsfartøj	side 74
Det skete for 85 år siden	side 78
Krav for kystredningsfartøjer	side 79
Fra POL TIL POL	side 81



VENUS

PEJSE OG BRÆNDEOVNE



Venus Pejse nu også med bageovn...
Venus Pejse findes i to størrelser og fem forskellige faconer. De små A Pejse er 90 cm. høje og opvarmer ca. 70 m² rumareal. De store B Pejse er 100 cm. høje og opvarmer ca. 100 m² rumareal.
Formen af de fem forskellige typer fremgår af skitserne foruden. Der findes en Venus Pejse for enhver smag og enhver stue.
Venus Pejse har indbygget fremtid, dvs. der kan som ekstraudstyr leveres glaslåger, kulkurv, vandtank, værluftblæser m.m. Venus Pejse kan tilsluttes både i toppen og bagud. Venus A5 med bageovn.

Venus Pejse er forsynet med Værefakta, hvilket sikrer Dem en hæderlig varedokumentation, der er til at stole på. Alle vore modeller er med aksekskuffe, brændselrum, støbejerns rysterist, ildfast udmuring, brændkammer af specialstål. Grundtyperne er afprøvet på Jysk Teknologisk Institut.

Vil De vide mere om Venus Pejse kan De indsende nedenstående kupon, så vil de modtage vor forhandlerliste - prislister - den flotte Venus farvebrochure samt information om kortene og tilbehør.



Jeg ønsker brochure m.v. Sendes til: Venus Pejse
Herman Bangsvej 23, 8500 Grenaa, tlf. (06) 32 03 36

SEJL (gl. og moderne udgave)
TOVVÆRK
BLOKKE
BESLAG
VANTSKRUER
RIGNING
PRESSENINGER
BÅDKALECHER
SPRAYHOOD
BOMTELTE



FRITIDSTØJ
SEJLERTØJ
ARBEJDSTØJ
SØMANDSTRØJER
FIBERPELS
COWBOYBUKSER
FLØJLSBUKSER
OVERTRÆKSBLUSER
JAKKER
ANORAKKER



Thyborøn Sejlmageri

v/ J. Kr. Mikkelsen . Svanegade 14 . Tlf. 07-831125



Ansvarshavende redaktør:
FINN BJØRNAGER JENSEN
Neptunvej 68, 6710 Esbjerg V.
Tlf. (05) 15 10 75

Ekspedition og tryk:
THYBORØN BOGTRYKKERI
Ærøvej 5A, 7680 Thyborøn
Tlf. (07) 83 14 60

FORENINGEN AF DANSKE REDNINGSMÆND

Bestyrelsen:
Formand og kasserer:
ROBERT IVERSEN
Morsøvej 12A, 7680 Thyborøn
Tlf. (07) 83 13 23

Næstformand:
KNUD E. JENSEN
Julius Poulsensvej 9, Nr. Vorupør
7700 Thisted. Tlf. (07) 93 83 27

MARTIN SØRENSEN
Højvangen 15, 9850 Hirtshals
Tlf. (08) 94 18 82

NIELS PETER NIELSEN
Mosedalsvej 25, Listed,
3740 Svaneke. Tlf. (03) 99 63 06

HARALD BACHMANN
Havnegade 197, 8500 Grenå
Tlf. (06) 32 08 40

MANDS MINDE

Runde fødselsdage

- 50 år Bådmand H. Høj, redningsstation »Thyborøn«, 28.8.
Betjeningsmand J. Kristensen, redningsstation »Vester Agger«, 17.9.
- 60 år Fhv. bådmand A. V. Bork, redningsstation »Sæby«, 9.8.
- 65 år Fhv. bådmand P. W. T. Nielsen, redningsstation »Morsø«, 30.8.
Fhv. bådmand S. Christensen, redningsstation »Stenbjerg«, 30.9.
- 70 år Fhv. bådmand (mtp.) H. B. Andersen, redningsstation »Østerby«, 9.8.
Fhv. bådmand R. C. Laursen, redningsstation »Grenå Havn«, 10.9.
- 75 år Fhv. betjeningsmand T. Jensen, redningsstation »Hennegaard«, 2.8.
Fhv. bådmand (mtp.) O. Mikkelsen, redningsstation »Stenbjerg«, 29.8.
Fhv. betjeningsmand V. O. Koch, redningsstation »Blåvand«, 24.9.
- 80 år Fhv. betjeningsmand T. A. Jensen, redningsstation »Nymindøgab«, 1.8.

Afgået ved døden pr. 22.5. 1983
Fhv. stationsleder Ejner Hansen, redningsstation »Thyborøn«.

- en god bankforbindelse



FJERRITSLAV BANK A/S



Filialer: Brovst, Skovsgård, Bonderup, Klim og Thorup

Vestergade 16 . 9690 Fjerritslev . Tlf. (08) 21 14 11

HVIDE SANDE SAMLECENTRAL

v/ Bent Jørgensen
6960 Hvide Sande
Telefon (07) 31 12 88 . Kontor: (07) 31 14 86
Døgnvagt: (07) 31 14 86



NB
Bestil venligst eventuel
lastmand ved
tilmelding.

En gang redningsmand - altid redningsmand

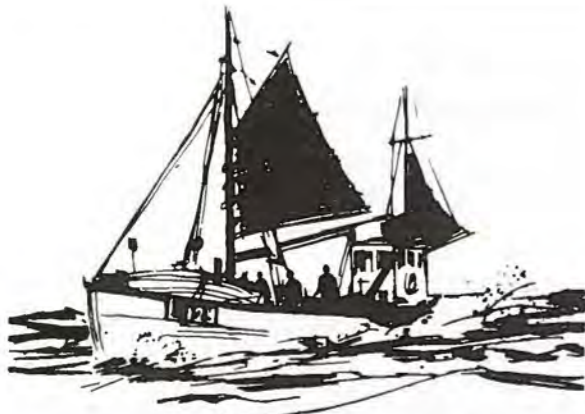
- hvorfor kunne man spørge og svært er det at svare. Det vederlag en redningsmand får på årsbasis på 5½ tusinde kroner før skat er næppe et lokkemiddel. Nej, det er snarere en æressag, der går i arv fra generationer ..., men hvor længe? I gamle dage blev redningsmændene hyldet for deres indsats, nogle fik medaljer og måske klap på skulderen af kongen. Jo, jo - det var en særlig position at være redningsmand. Vel bliver redningsmanden fortsat respekteret fordi han frivilligt går ind på opgaven, men hyldet og honoreret, det er der småt med vilje til. Vi har ikke råd til at hylde en redningsmand, der fejrer 40 års jubilæum i redningstjenesten eller en med 25 år på bagen. Hvor andre før fik medaljer må vi i dag give et papir-diplom - end ikke en plaque med det heraldiske våbenskjold for redningsvæsenet og da slet ikke en særlig medalje for tro tjeneste i redningsvæsenet - kan der blive til. Nej, det går tilbage for gamle Danmark. Men redningsmændene de føler fortsat ære og pligt og svært har det ikke været, at skaffe nye når andre gik. Og de gamle - de bliver. Gud være lovet for det. For uden deres kendskab og ydmyge respekt for havets og dets naturkræfter ville mange yngre redningsmænd kunne sætte materiel og mandskab over styr. Lidt over halvdelen af det mandskab redningsvæsenet har i dag i aktiv tjeneste har været med i over 10 år. Heraf har 39 været med i mere end 20 år og 28 har været med i 25 år. 21 har været med i 30 år og 8 i 35 år og derved. I mere end 40 år er der kun en aktiv tilbage. Det er opsynsmanden på Rømø, Niels Manø.
Lad os håbe, at der vil blive fundet midler til en værdig hilsen og tak til de der når et jubilæum i tjenesten ved redningsvæsenet. red.

Prisværdigt initiativ fra station Thyborøn og Nr. Vorupør

De fleste af stationernes mandskab ved hvor svært det ofte er at tage en skibbruden op af havet og indenbords. Han vejer næsten det dobbelte af sin egen vægt og selv om redningsmændene har livline på er det ofte forbundet med livsfare på grund af redningsfartøjets slingerage.
Station Thyborøn har diskuteret dette problem og har fremkommet med det forslag, at der opstilles en hydraulisk kran på de nye redningsfartøjer og at der laves en fiskepose med en dybde på knap et par meter og en ring på max. 1½ meter. Ideen er, at man slet og ret betragter den skibbrudne som »en fisk«, hvadenten han er død eller levende. Med styrefart går man klos på den skibbrudne, svinger kranen med rusen ud og indfanger den skibbrudne. Hurtigere end mennesker kan kranen hvide den indfangede op af havet og mandskabets opgave bliver da, hurtigt at få ham ud af posen og i sikkerhed. Der skal gøres forsøg med MRB 35 så snart midlerne kan skaffes.

Forsvarsminister Hans Engell til Thyborøn

Onsdag den 10. august vil forsvarsminister Hans Engell aflægge kystredningsstation Thyborøn et besøg og her af formanden for Foreningen af danske Redningsmænd, Robert Iversen, blive sat ind i de problemer, der er ved stationerne.
Forsvarsministeren kommer til Thyborøn i forbindelse med et jubilæum ved hjemmeværnsenheden i Harboøre og skal med MRB 35 en tur ud i Nordsøen. Ministerens følge skal sejle med hjemmeværns-kutteren.



Fiskerne lander selvfølgelig hos:

Fiskernes Samlecentral I/S

Thyborøn

Modtager alle slags fisk (døgnvagt)*
Moderne køleanlæg sikrer
opbevaring af fisk

Tlf. kontor (07) 83 14 48
Pakhus *(07) 83 16 69

THYBORØN HAVNS FISKERIFORENING

BREDGADE
TELF. (07) 83 18 44
KONTORTID,
DAGLIG KL. 9,00-12,00
AUKTIONSHALLEN TELF. 83 19 88

Jydsk Dykker- og Entreprenørfirma ApS
Broagervej 5 . 7500 Holstebro . Tlf. (07) 42 63 51



Alt undervandsarbejde
Dykkerundersøgelser
Bjergning
Sprængning m.m.
udføres

Levorsen & Jørgensen 1/2

Statsaut. installationsfirma
TLF. (08) 94 10 11 - 94 15 04 - HIRTSHALS

FINN NIELSEN
Skibradioservice A/S
HIRTSHALS . TLF. 08-94 13 22



NY HAVNS
TRAWLBINDERI
9850 HIRTSHALS
TLF. (08) 94 10 44

Chr. Jepsen
SLAGTERFORRETNING . NØRREGADE 16
TLF. 94 10 39 . HIRTSHALS

HIRTSHALS FISKEAUKTION

Gunnar Berg
Statsaut.

HIRTSHALS EL-MOTORSERVICE ApS
HIRTSHALS ØSTHAVNEN Tlf. (08) 94 15 95

Elektromekanisk værksted
Salg og service af generatorer, motorer og pumper



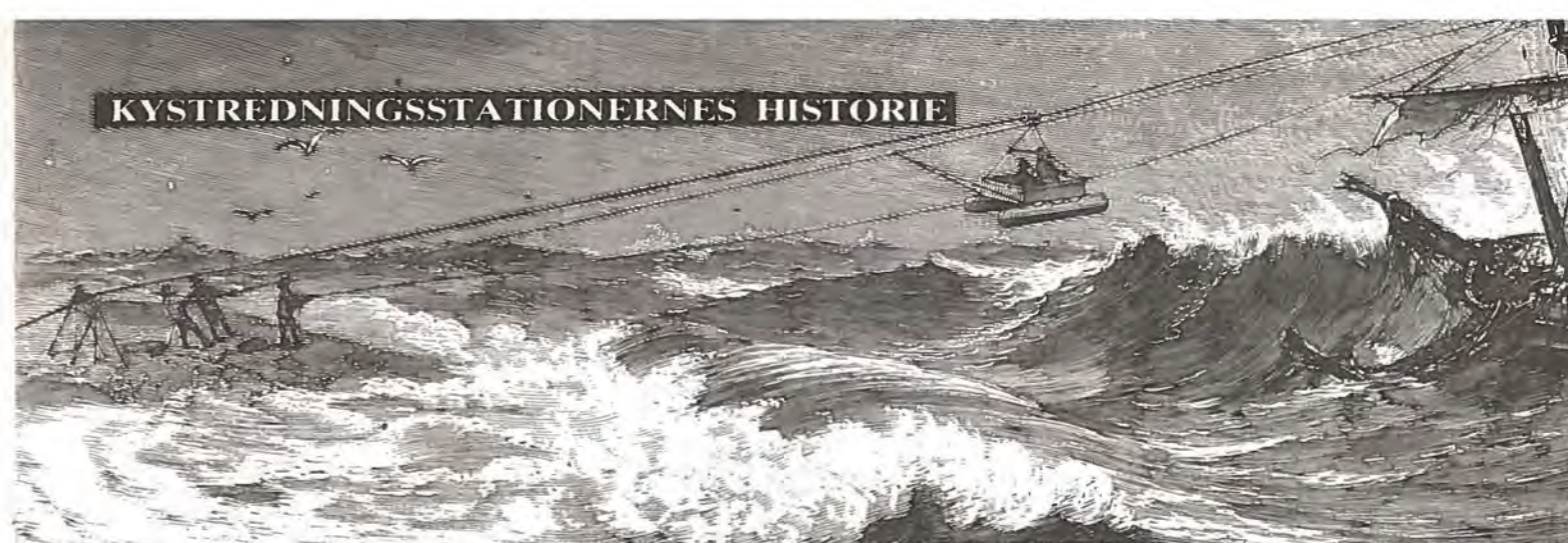
Ophalerbedding indtil 200 tons
Hydraulik- og Maskinværksted
Tømrerværksted
Malerværksted

Hans Svendsens Skibsbyggeri
Havnen . 9850 Hirtshals . Tlf. (08) 94 17 77

AGGER SKIBSVÆRFT

Nybygninger og reparationer.
Smede- og Maskinværksted
Agger, 7770 Vestervig
Tlf. (07) 94 15 55

KYSTREDNINGSSTATIONERNES HISTORIE



J. P. Matthiesens redningsapparat for skibbrudne.

Thyborøn

Thyborøn blev officielt oprettet som raketstation da redningsvæsenet blev organiseret, men fik først materiellet i 1851. Det var indforskrevet fra England, som det hedder i bogen om Det Nørrejydske Redningsvæsen.

Et hus blev opført i 1882 til opbevaring af raketapparaterne. Det blev nedrevet 27 år efter for at gøre plads for byggeri af Thyborøn kirke (år 1908). Thyborøn var ved århundred-skiftet blevet til en mindre by med jernbane og skole. En anløbsbro for stedets bakkebåde var begyndelsen til Thyborøns havn. En udvikling skabt på kun 20 år efter stormfloden i 1862, der gav det naturlige sejløb til Vesterhavet. Fra et samfund i 1879 med beboere i 9 små stormhærgede huse rejste byen sig langsomt, sejt, men sikkert. I 1890 taltes der 11 huse på stedet og i 1906 var der 27 hu-

se. I 1921 taltes 53 husstande og det har siden vokset til et befolkningstal på ca. 2900 i Thyborøn i dag.

I de første år var de fleste jyske redningsstationer kun forsynet med engelske raketapparater. Thyborøn fik dog mulighed for at medvirke i nogle forsøg, bl.a. et raketapparat med et pontonfartøj som redningsstol. Det var konstrueret af branddirektør J. P. Matthiesen og selve pontonfartøjet af skibsbygger Bonnesen. Det viste sig dog, at være meget vanskeligt at anvende og det blev i 1883 bortsolgt ved en auktion. Stationen fik i 1881 tildelt sin første roredningsbåd. Den havde hidtil været stationeret i station Flyvholm. Denne roredningsbåd blev 1884 afløst af en båd fra station Blokhuse - bygget i 1851. Den gamle roredningsbåd blev bortsolgt ved auktion.

Samme år fik station Thyborøn påny lejlighed til at medvirke i et forsøg. En



amerikansk »surf boat« skulle afprøves. Den var aldeles ubrugbar og blev kort efter bortsolgt. Da station Vester Agger fik en nybygget redningsbåd i 1885 fik Thyborøn den gamle og båden fra station Blokhuse blev solgt. I 1886 sælges Vester Aggers gamle båd og station Thyborøn får i stedet Tuskjærs redningsbåd.

Båd- og raketstation
Endeligt fik station Thyborøn en på



MRB 35

Længde overalt
15,1 meter
Længde ml. pp
12,6 meter
Bred. på spant
4,6 meter
Dybgang
1,60 meter
G.M. 0,6 meter
B.R.T. 19,8 tons
Displacement
32,0 tons
2 stk. motorer
Scania-Vabis
hver på 210 HK
Fart 10 knob
Dist. 700 somil

Orlogsværftet nybygget redningsbåd tildelt. Det skete i 1892 og året efter blev der opført et bådhus til denne. Pr. 1. april 1893 blev station Thyborøn fuldstændig som båd- og raketstation, medens den hidtil, skønt i mange år forsynet med redningsbåd, kun havde været betragtet som en raketstation. Thyborøn fik således for 90 år siden det »blå stempel« som en kystredningsstation med nødvendigt udstyr og har siden haft denne position.

Heste til at bringe redningsbåden til havet måtte hentes i Harbøre. Den fattigste sandjord ved Thyborøn gav ikke nogen mulighed for at drive landbrug. Der gik således megen tid til spille forud for en redningsaktion, hvorfor stationen i 1923 fik tildelt en motor-traktor og der blev bygget et hus til denne.

Den i 1892 nybyggede redningsbåd blev i Thyborøn til 1933 og blev herfra af en fiskekutter slæbt til station Thorup Strand. »Mb 20« som stationen i stedet fik tildelt fungerede i Thyborøn i 40 år. Den blev i 1973 afløst af den nuværende »MRB 35«.

Forbjærger Mads Sørensen var station Thyborøns første opsynsmand og han varetog denne stilling i 40 år til han 1. oktober 1888 tog sin afsked på grund af alder. Han døde 6. november 1893 som en vellidt og rigt dekoreret mand. I tjenestetiden deltog han 34 gange med raketapparaterne i redning af 260 skibbrudne. Han blev efterfulgt af strandfoged Søren Madsen, som var opsynsmand til sin død den 4. maj 1895. Hidtilværende bådmand Anders Kristensen blev derpå opsynsmand og han beklædte stillingen til 1. oktober 1921, da han tog sin afsked på grund af alder. Anders Christensen blev ansat som bådmand 14. november 1870. Han har deltaget 15 gange med redningsbåden og 17 gange med raketapparaterne i redning af 266 skibbrudne. Efter Anders Christensens afgang blev bådmand Alfred Christensen udtaget til opsynsmand. Et job han varetog frem til 1952 for her at blive afløst af Ejner Hansen den 5. maj 1952 - 23 år senere overtog Robert Iversen jobbet som opsynsmand. Helt præcis den 1.11. 1975.

Bådformænd efter 1927:

Christian Ovesen, Christian Larsen Christensen, Anders Jensen, Harald Iversen, Ejner Hansen, Kristian Jensen, Robert Iversen, Svend Bødker, Christian Vinther og Rudolf Vang.

Motormænd efter 1927:

Christian Larsen Christensen, Simon Bruun Jensen, Anders Christensen og Ejner Bruun Jensen.

Nedennævnte redningsforetagener har fundet sted ved station Thyborøn:

10/7 1851	Skonnert »Astolf« af Göteborg	5 mand reddet, raketapp.
4/1 1855	Jagt »De tvende Søskende« af Aalborg	5 mand reddet, redningsb.
26/9 1856	Tjalk »Fortuna« af Hooksiel	3 mand reddet, raketapp.
15/11 1856	Skonnert »Forsøget« af Tønsberg	7 mand reddet, raketapp.
6/5 1858	Brig »Rhederinden« af Christiania	9 mand reddet, raketapp.
20/5 1858	Brig »Kirstine Marie« af Kragerø	7 mand reddet, raketapp.
28/10 1858	Skonnert »Barden« af Asgaardstrand	7 mand reddet, raketapp.
28/3 1859	Dampskib »The Northsea« af Hull	27 mand reddet, raketapp.
4/10 1860	Bark »Kronprins Frederik« af Drøbak	14 mand reddet, raketapp.
4/10 1860	Brig »Travail« af St. Malo	7 mand reddet, raketapp.
4/10 1860	Skonnert »Marie« af Stockholm	8 mand reddet, raketapp.
28/1 1863	Skonnert »Florine« af St. Vaast	3 mand reddet, raketapp.
7/11 1863	Skonnert »Abrahams Minde« af Fanø	6 mand reddet, raketapp.
12/8 1866	Bark »Lisette« af Tønsberg	9 mand reddet, raketapp.
9/12 1866	Skonnert »Pouline Marie« af Nantes	7 mand reddet, raketapp.
9/12 1866	Kuf »Marie« af Lemvig	4 mand reddet, raketapp.
10/12 1866	Galease »Esperance« af Fanø	3 mand reddet, raketapp.
11/12 1866	Kuf »Martha« af Groningen	5 mand reddet, raketapp.
28/6 1867	Skonnert »Commerce« af Inverkeithing	5 mand reddet, raketapp.
9/11 1867	Galiot »Hermine« af Warsingfehn	4 mand reddet, raketapp.
24/9 1868	Galease »Anna« af Sønderho	4 mand reddet, raketapp.
8/2 1869	Skonnert »Ophir« af Dragør	5 mand reddet, raketapp.
9/6 1869	Brig »Engelina« af West Rhaudefehn	7 mand reddet, raketapp.
12/10 1869	Brig »Severus« af Aaland	10 mand reddet, raketapp.
27/8 1870	Bark »Emily« af Tønsberg	11 mand reddet, raketapp.
20/3 1874	Tjalk »Marie Mathilde« af Nykøbing	4 mand reddet, redningsb.
25/5 1875	Brig »Mimer« af Kragerø	8 mand reddet, raketapp.
23/9 1875	Skonnert »Familien« af Thisted	4 mand reddet, raketapp.
31/12 1877	Skonnert »Sire« af Løgstør	5 mand reddet, redningsb.
16/7 1878	Dampskib »Lumsden« af Hull	2 mand reddet, raketapp.
20/7 1878	Bark »Tvende Brodre« af Laurvig	5 mand reddet, raketapp.
16/1 1879	Bark »Leontine« af Tønsberg	14 mand reddet, redningsb.
8/9 1880	Skonnert »Johanne« af Dunkerque	7 mand reddet, raketapp.
13/10 1881	Bark »Jenkins« af Aaland	15 mand reddet, raketapp.
15/11 1881	Dampskib »Crown« af Newcastle	14 mand reddet, raketapp.
24/3 1883	Bark »Galilei« af København	11 mand reddet, raketapp.
13/5 1883	Brig »Hans Holmboe« af Christiania	8 mand reddet, raketapp.
24/3 1883	Dampskib »Isle of Arran« af Newcastle	7 mand reddet, raketapp.
27/10 1884	Af kystens beboere	4 mand reddet, raketapp.
2/6 1888	Brig »Lady Stanley« af W. Hartlepool	8 mand reddet, raketapp.
18/4 1889	Skonnert »Vertrouwen« af Pekela	7 mand reddet, raketapp.
22/10 1891	Slup »Bien« af Struer	3 mand reddet, raketapp.
5/11 1892	Dampskib »Rocklands« af W. Hartlepool	7 mand reddet, raketapp.
17/2 1893	Bark »Czar« af Stavanger	16 mand reddet, redningsb.
23/10 1894	Dampskib »Augusta« af Thisted	8 mand reddet, redningsb.
17/11 1894	Dampskib »Risca« af Middelsbro	15 mand reddet, redningsb.
5/11 1894	Dampskib »Newbridge« af Leith	9 mand reddet, redningsb.
9/8 1895	Skonnert »Tyne« af Port Madoc	3 mand reddet, raketapp.
5/10 1895	Skonnert »Gottfrid« af Malmø	3 mand reddet, redningsb.
29/10 1896	Tjalk »Pietronella« af Nykøbing M.	5 mand reddet, raketapp.
19/11 1897	Skonnert »Karolina« af Bergquara	5 mand reddet, raketapp.
4/10 1900	Kuf »Vertrouwen« af Stadskanaal	5 mand reddet, redningsb.
20/3 1904	Dampskib »Saxonia« af Stettin	9 mand reddet, redningsb.
1-2/1 1909	Dampskib »Carl« af Göteborg	46 mand reddet, redningsb.
17/12 1911	Dampskib »Hundborg« af København	11 mand reddet, redningsb.
10/4 1913	Fiskerkutter »Sara« af Lemvig	4 mand reddet, raketapp.
13/8 1913	Kuf »Jürgen« af West Rhaudefehn	3 mand reddet, raketapp.
3/1 1916	Dampskib »Hermod« af Göteborg	7 mand reddet, redningsb.
20/3 1920	Dampskib »Brocksvalde« af Hamburg	12 mand reddet, raketapp.
31/12 1920	Kutter »Wesley« af Frederikshavn	3 mand reddet, redningsb.
18/12 1921	Skonnert »J. M. Nielsen« af Rudkøbing	8 mand reddet, redningsb.
24/2 1922	Dampskib »Toreador« af Bremen	1 mand reddet, raketapp.
3/11 1923	Galease »Lichstraal« af Wilderfank	4 mand reddet, redningsb.
11/7 1930	»Foxtrot« af Groeningen	2 mand reddet, redningsb.
8/2 1934	»Heanestrøm 3« af Göta	15 mand reddet, raketapp.
10/6 1935	En motorbåd fra Agger	11 mand reddet, redningsb.
18/1 1937	»Nordlyset« af Thorsminde	4 mand reddet, redningsb.
3/12 1937	»Lodbjerg« af Esbjerg	2 mand reddet, redningsb.
7/5 1938	»Merkator« af Thyborøn	1 mand reddet, raketapp.
24/11 1938	»Beda« af Næset	5 mand reddet, redningsb.
20/4 1939	»Spes« af Zwartsluis	4 mand reddet, redningsb.
22/10 1940	En robåd fra Thyborøn	3 mand reddet, redningsb.
30/10 1941	»Kronen« af Struer	2 mand reddet, redningsb.
9/2 1942	En pram fra Krik	2 mand reddet, raketapp.
19/2 1943	En motorbåd fra Thyborøn	1 mand reddet, redningsb.
14/12 1945	»Fortune« af Frederikshavn	5 mand reddet, redningsb.
23/11 1947	»Jens Kirk« af Thyborøn	2 mand reddet, redningsb.
18/9 1950	»Kv. Herup« af Thyborøn	4 mand reddet, raketapp.
8/9 1950	»Tulikke« af Helsingki	14 mand reddet, redningsb.
8/1 1951	En af stedets fiskerbåde	2 mand reddet, redningsb.
20/7 1951	»Shireen« af Skotland	3 mand reddet, redningsb.
6/11 1951	»Neptun« af Thyborøn	2 mand reddet, redningsb.
30/12 1951	En motorbåd	2 mand reddet, redningsb.

19/1 1952	»Edith Marie« af Thyborøn	5 mand reddet, redningsb.
4/4 1952	En motorbåd	2 mand reddet, redningsb.
17/7 1952	Lystjagt »Haj« af Lemvig	2 mand reddet, redningsb.
20/12 1952	Slæbebåd med pram	5 mand reddet, redningsb.
16/4 1954	Jolle fra Hvidbjerg	1 mand reddet, redningsb.
6/1 1955	»Anna« af Thyborøn	4 mand reddet, redningsb.
15/10 1955	Jolle fra Thyborøn	1 mand reddet, redningsb.
11/4 1956	Jolle fra Thyborøn	1 mand reddet, redningsb.
29/9 1957	»Florius« af Lemvig	2 mand reddet, redningsb.
4/2 1961	»M/F Anne« af Thyborøn	9 mand reddet, redningsb.
20/9 1964	»J. J. Wollesen« af Hvide Sande	2 mand reddet, redningsb.
18/11 1964	Slæbebåd	2 mand reddet, redningsb.
10/4 1965	Motorjolle	1 mand reddet, redningsb.
14/11 1965	»Kavito« af Lemvig	3 mand reddet, redningsb.
7/12 1965	Motorjolle	2 mand reddet, redningsb.
15/5 1966	»Lis« af Grenaa	3 mand reddet, redningsb.
23/5 1966	»Evald« af Lemvig	2 mand reddet, redningsb.
27/11 1973	To fiskerjoller	2 mand reddet, redningsb.
25/5 1974	»Ugssuk« af Godthåb	1 mand reddet, redningsb.
7/9 1974	En jolle	1 mand reddet, redningsb.
7/10 1974	En jolle	2 mand reddet, redningsb.
19/10 1974	Fiskerfartøj L 640, »Jens Sand	4 mand reddet, raketapp.
25/10 1974	En jolle	2 mand reddet, redningsb.
8/1 1975	Fiskerfartøj L 305, »Ann Charlotte«	3 mand reddet, redningsb.
14/2 1975	»Vap« fiskerfartøj RI 26	1 mand reddet, redningsb.
17/3 1977	En jolle	2 mand reddet, redningsb.
5/4 1977	»Lene« fiskerfartøj RS 19	1 mand reddet, redningsb.
19/4 1977	»Kirsten« af Egernsund	1 mand reddet, raketapp.
7/6 1977	»Jonna Lene« fiskerfartøj T 184	4 mand reddet, redningsb.
1/4 1978	»Rama« fiskerfartøj T 160	2 mand reddet, redningsb.
10/4 1978	»Pia« fiskerfartøj HV 24	2 mand reddet, redningsb.
25/8 1978	»Jessie Myrup« fiskerfartøj T 132	1 mand reddet, redningsb.
2/9 1978	En jolle	1 mand reddet, redningsb.
13/12 1978	En jolle	2 mand reddet, redningsb.
23/3 1979	»Marie« fiskerfartøj FN 370	2 mand reddet, redningsb.
19/11 1979	»Bothia« fiskerfartøj L 173	2 mand reddet, redningsb.
19/7 1980	»Tanja« lystbåd	3 mand reddet, redningsb.
15/8 1980	»Frigg« motorjolle	2 mand reddet, redningsb.
12/4 1981	»Putte« fiskerfartøj	2 mand reddet, redningsb.
6/6 1981	Lystfartøj	3 mand reddet, redningsb.
12/6 1981	»Seven Wind« lystfartøj	2 mand reddet, redningsb.
28/7 1981	»Umiarsuatsiag« lystfartøj	1 mand reddet, redningsb.
3/10 1981	»Rose Blom« fiskerfartøj	7 mand reddet, redningsb.
20/8 1982	»Arabelle« lystbåd	4 mand reddet, redningsb.

Der er ved station Thyborøn i alt reddet 686 skibbrudne.

Blev efterladt i rigningen

Den 28. juni 1867 kl. 3 om eftermiddagen blæste der en stærk storm ind over kysten fra NV. Inde fra land havde man i nogen tid observeret en skonnert, der var i vanskeligheder ud for kanalen, men den prøvede naturligvis til det sidste at klare sig fri af revlerne. Dog var dens skæbne besejlet og man havde forlængst opstillet raketapparaterne ved det formodede strandingssted, så man kunne være klar i det øjeblik skibet grundstødte. Strandingen fandt sted ca. 70 favne fra land og skonnerten sank straks derefter under vand, så besætningen måtte søge tilflugt i takkelagen. De var alle i højst afkræftet stand, efter at de i tre døgn havde arbejdet ved pumperne. Uagtet det første raketskud skabte forbindelse hengik der, dog på grund af besætningens udmattelse og den stærke strøm, lang tid, inden det lykkedes at få udhalerlinen om bord, men så

snart dette var sket, blev redningsstolen halet ud, og fem af de ombordværende blev bragt i land. Den sjette mand af besætningen, der i bevidstløs tilstand var blevet surret fast i vantet, måtte derimod lades tilbage, da de øvrige ikke havde kræfter nok til at få ham med i redningsstolen, ligesom det på grund af den stærke strøm og høje søgang ej heller var muligt fra land at lade nogen gå ud i stolen - men den næste dag bedres vejret så meget, at liget af den efterladte sømand kunne hentes ind på stranden. Det strandede skib var skonnerten »Commerce« af Inverkeithing.

JP



Masser af vraggods flød på havet

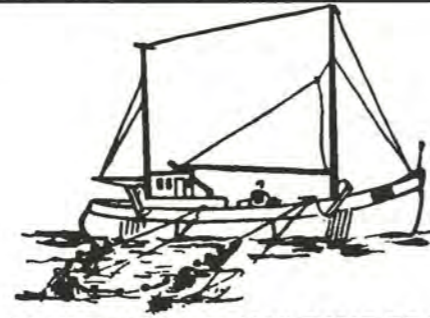
Den 5. oktober 1895 om morgenen kl. 7.30 kom der melding til stationen om, at et skib styrede ret ind mod land. Det blæste en meget hård storm af NV. med svære byger, og søen var i voldsom oprør. Raketapparaterne kørtes straks til stranden, og der telefoneredes efter heste til redningsbådens transport. Raketapparaterne stod klar på stranden kl. 7.45, endnu før skibet stødte, og straks da dette var sket affyredes en raket, hvis line af stormen førtes over mastetoppene. En ny raket affyredes og faldt mellem masterne, så at den sædvanlige forbindelse snart blev tilvejebragt, men ligesom redningstrossen var fastgjort om bord, faldt masterne, og skibet sønderlodes aldeles. 4 af besætningen svømmede ind efter land, hvor redningsmandskabet og andre på stedet hjemmehørende kystbeboere med liner om livet ilede ud i brådet og fik dem reddet. Der var endnu 3 mand tilbage, og disse havde klynget sig fast til et vragsstrykke. Redningsbåden kom imidlertid nu på stranden, og den bemandedes og satte ud. Det kostede besvær at få den ud gennem den høje brådsø og få forbindelse med de 3 mand, da båden flere gange tørnede mod vragsstykker, men til sidst lykkedes det dog at få dem alle 3 halet ind i redningsbåden, men de var i meget forkommen og forslået tilstand. Det strandede skib var skonnerten »Gottfrid« af Malmø, kommende fra Grimsby bestemt til hjemstedet med en ladning kul.

**MOLLERUP
&
BROE
Kolonial og
skibshandel**

**THYBORØN HAVN
TLF. (07) 83 12 11**



7680 Thyborøn . Tlf. (07) 83 14 44



THYBORØN TRAWLBINDERI I/S

Havnegade 42 . 7680 Thyborøn
Tlf. (07) 83 15 00

Altid de nyeste modeller i Trawl og Vod

NOVA BATTERIER

Thyborøn Batteridepot ApS
Tlf. (07) 83 19 11



7680 Thyborøn

Nærmeste forhandler anvises.

HARALD IVERSEN & SØN

FISKEEKSPORT - FILETFABRIK

Tlf. (07) 83 13 00 - 83 17 40
7680 THYBORØN HAVN



THYBORØN FISKEAUKTION

v/Jens Steen

P. RUBY

SKIBSHANDEL

7680 THYBORØN HAVN
TLF. 83 10 05 - 83 13 20

A/S Thyborøn

Isværk

&

Kølehus

Tlf. (07) 83 10 03
7680 Thyborøn Havn



THYBORØN SKIBS- & MOTORREPARATION

ApS

TLF. (07) 83 15 50 - 83 11 11



SØREN EMTKJÆR

SHELL SERVICE
ALT I AUTOTILBEHØR

7680 Thyborøn . Tlf. (07) 83 11 74

THYBORØN SKIBSRADIO

maritimt elektronisk udstyr

7680 Thyborøn Havn
Tlf. (07) 83 11 60

THORSMINDE FISKEAUKTION

v. Johannes Dahl Knudsen

Spovevej 7
Thorsminde
6990 Ulfborg

Tlf. (07) 49 71 23



Redningsmandskabet i 1930'erne. Bagerst bådformand Chr. Ovesen.

Årerne brækkede i den hårde sø

Den 4. oktober 1900 om eftermiddagen kl. 5.00 blev det bemærket, at et skib, som var under indsejling i Thyborøn Kanal, sandsynligvis ville tørne på grundene, hvilket også skete. Da søen var meget urolig, blev mandskabet kaldt til stationen, og der telefoneredes til Harbøre om at komme med heste til redningsbådens transport, og disse kom også hurtigt, så at redningsbåden var klar til at gå ud kl. 7.00 om aftenen. I mellemtiden var redningsdamperen »Vestkysten« kommen til stede og havde forbindelse med skibet og slæbt dette af grunden samt forsøgt at bugserer det ind ad kanalen. Men skibet havde stødt roret af og styrede dårlig, således at slæberen sprængtes, og det førtes med den hårde udgående strøm ud efter og ind på grundene, hvor »Vestkysten« ikke kunne komme til. Redningsbåden sattes da ud og kom efter ihærdigt arbejde, under hvilket flere årer brækkedes, ud i nærheden af skibet, men det var umuligt at borde dette på grund af den høje sø og den stærke strøm. Der blev da ankret et stykke til luvart og redningsbåden firede ned mod skibet. Ved hjælp af en kastelodslinje haledes derefter besætningen ind i redningsbåden, ialt 5 mand, og dennes ankertov blev så kappet, hvorefter den heldig nåede land kl. 9.30 aften. Det strandede skib var kuffen, »Vertrouwen« af Stadskanaal, på rejse fra Boness til Nykøbing M. med kul.

Smuk redningsindsats under vanskelige forhold.

Af fhv. redaktør Jørgen Pedersen.

Natten til søndag den 20. september 1964 var der storm over Vesterhavet, og havet var i voldsomt oprør. - På dette tidspunkt lå Hvide Sande-kutteren »J. J. Wollesen« med sin 2 mands besætning, skipper Hans Jensen og fisker Ejnar Sørensen, drivende rundt ud for Lodbjerg fyr med lækage og voksende vandmasser i skibet, hvis motor desårsag var gået istå. Situatio-

nen var faretruende for de to fiskere, der allerede ved 3-tiden om natten iførte sig redningsbælter, og med gummi-redningsflåden in mente, parat til det som ingen fisker holder af at tænke alt for meget på.

Over radioen rapporterede den nød-stedte kutter sin position, men i den svære sø, der brød fra alle kanter, havde skipperen taget fejl af fyrene på kysten og meldte sig liggende ud for Bovbjerg fyr istedet for Lodbjerg fyr. Derfor kunne redningsskibet »Vesterhavet«, der straks gik til hjælp, ikke finde kutteren på positionen, hvad der rimelig nok forlængede opgavens løsning. Såvel søværnets operative kommando som redningsvæsenet i Thyborøn, Thorsminde og Agger var inddraget, og det var fra Agger-stranden, den nødstedte kutter blev observeret.

På dette tidspunkt var redningsbåden gået ud fra havnen og modtog meldingen fra Agger, men allerede da kredsede katelinaen over kutteren og viste helikopteren retningen. Det var dog under så vanskelige forhold, som nævnt med svær sø og storm, så skulle helikopteren have taget de to fiskere, var det nødvendigt, at de først skulle være gået i gummiflåden. Men flyene var parate til indsats og kredsede uafbrudt over kutteren, indtil redningsbåden fra Thyborøn nåede op just i det øjeblik da fiskerne over radioen havde sagt, at nu kunne de ikke holde ud længere ved pumperne, nu var der kun gummiflåden tilbage.

Station Thyborøn's mandskab 1983.

Foto: Arne Baltesen.



Redningsbåden lagde sig i første omgang så nær »J. J. Wollesen«, at den ene af kutterens to mand kunne springe over i båden, hvor han blev grebet af mandskabet. Man turde dog ikke vove dette forsøg mere end den samme gang, da det ikke var ufarligt. Derfor blev der foretaget et andet forsøg, og den anden ombordværende fisker blev beordret til at springe i havet, hvorfra han straks bjergedes ombord i redningsbåden i god behold.

Hjemturen fra den nu kvitterede Hvide Sande-kutter gik over barren, hvor der faldt svære, hvidbræmmede bråd, men det var et stolt syn at se redningsbåden med dens dygtige og trænede mandskab komme helt overlegent fra dette prisværdige stykke redningsarbejde, der blev iagttaget af hundrede af tilskuere på begge sider af den vildt oprørte kanal.

Det var værre for redningsbåden under udfarten mod stormen og havet. Under en vældig overhaling, hvor redningsbåden faktisk sprang op over en brådsø, var nedslaget derefter så voldsomt, at et af mandskabet, radiopasser Svend Bødker Jensen, ikke kunne falde ned i samme fart, og blev herved udsat for kvæstelser i siden og kunne ikke i anden omgang gå med ud med redningsbåden. Hvad redningsbåden angår, så var omtalte overhaling så kraftig, at 4 isforhudningsplader på båden blev revet af og anden ravage forekom -men båden kom vel i havn med mandskab og de to reddede fiskere, der vel nok trængte til varme og pleje, hvad de fik.

Omtrent samtidig med redningsbåden var frederikshavnerkutteren »Sunliegt«, gået ud fra Thyborøn, ud til den nødstedte kutter, for om muligt at bjerge den fra total forlis, og det lykkedes den unge, dygtige skipper, den 24-årige Leif Thomsen, der selv er thyborønbo-dreng, sammen med sin besætning at få en trosse ombord på »J. J. Wollesen« og slæbe havaristen gennem storm og hav ind i sikker havn.

Her kom begge kuttere straks på bedding, idet de næsten havde taget lige meget vand ind. »Sunliegt« var under udfarten blevet udsat for en brådsø, der havde forårsaget en lækage, hvorigennem vandet fossede ind i skibet. Det var en af de redningsforetagender øjenvidner sent vil glemme, og en af dem, der gør at vi har lov til at være stolte over vore redningsmænd og fiskere.

jp.

Lystbåden »Seven Wind« - 1981

Den 12. juli 1981 blev stationen ringet op af vagthavende på Blåvand Radio. En engelsk lystbåd var i vanskeligheder, men man var ikke klar over hvor han egentlig lå. Vinden var NV. 16-18 m. sek. Klar sigt, men en meget svær sø, og sydgående strøm. Fra indberetningen er følgende udtaget: Blåvand Radio spurgte om vi kunne gå til undsætning af en engelsk lystbåd, som var i vanskeligheder ca. 8 sm. ret vest af Lodbjerg fyr. Det var en position som de var kommet frem til i samråd med redningsskibet »Vestkysten« der havde pejlet ham fra Thyborøn havn. Lystbåden kunne på grund af det hårde vejr, ikke opgives hvor han var.

Jeg sendte straks »MRB 35« afsted, undervejs havde vi stående kontakt med Blåvand radio. Kl. 14.00 bad vi Blåvand og »Vestkysten« foretage en ny pejling af det nødstedte skib, men de fik ingen forbindelse. Kl. 14.10 bad vi om at få en helikopter ud, da vi var i området, og intet havde observeret, vi havde selv dårlig udsyn, på grund af

den svære sø. Redningsbåden blev konstant begravet i vand. Kl. 14.25 bad vi R.S.T. Agger 2 køre ud med det mobile langs stranden, samtidig anmodede vi alle indgående fiskerbåde holde skarpt udkig. Helikopteren ankom til området kl. 14.55.

Kl. 18.00 kontaktede vi Hvide Sande, Thorsminde og Hanstholm havnekontorer. De havde ikke set »Seven Wind«.

Kl. 19.00 meddelte kutter »Birgitte Thomas« at han ved et tilfælde havde set et lille skib tæt under land, ud for Harboøre by, ca. 7 sm. syd for Thyborøn, der styrede sydover. Helikopteren returnerede kl. 19.00.

Dette viste sig at være det nødstedte skib, han blev liggende hos ham til vi nåede derned med redningsbåden, og vi overtog ham, og ledsagede ham til Thyborøn havn.

Alt endte godt. Det var et ældre ægtepar, og de var meget glade for at komme i havn.

Robert Iversen

Engelsk kutter strander

Indberetning nr. 16.

Den 19. oktober 1982 alarmerede Thyborøn havnevagt redningsstationen og meddelte, at der var strandet en engelsk kutter på Agger tangen over for Thyborøn havn. To mand blev straks sendt afsted med den nye gummibåd »Norvik Rescue« som vi havde på prøve, mens det øvrige mandskab gjorde »MRB 35« klar til afgang, hedder det i stationens rapport.

Da gummibåden kom på siden af den strandede kutter FD 72 »Eastards« af Grimsby, var forskibet fuld af vand. Vi fik de tre ombordværende over i gummibåden og sejlede dem over til »MRB 35«, der nu lå i sejlløbet klar til at træde til, hvis det blev nødvendigt. Gummibåden blev påny sendt over til havaristen for at se efter flere besætningsmedlemmer. Det var der dog ikke, men det blev konstateret at ma-



skinrummet nu også var vandfyldt. Årsagen til strandingen ukendt. Vinden var SSV 8-10 sek.m. med en urolig sø og regndis. De tre besætningsmedlemmer blev afleveret på Thyborøn Sømandshjem. Hele aktionen varede 25 min.

»Eastards« blev senere af det engelske forsikringsselskab afhændet til Holstebro dykkerklub, der lettede skibet ved at gå på bunden og slå plader for lækagen, hvorefter de pumpede den så meget læns, at den kunne flyde og slæbes ind i Thyborøn havn. Her kom kutteren på værft og senere solgt til udlandet. Dykkerklubben, der gerne så fartøjet som klubbens dykkerbåd, kunne ikke få den godkendt af Statens Skibstilsyn til brug i danske farvande.



MRB 35 undervejs hjemover til Thyborøn.

Opfordring til stationerne!!!

Hjælp os, i redaktionen af tidsskriftet, med at skaffe billeder af strandede skibe fra stationernes område.

Materialet returneres to dage efter modtagelsen.

Til passive medlemmer!!!

Alle passive medlemmer af foreningen vil automatisk få tilsendt girokort når abonnement/kontingent kr. 30,- skal indsendes.

Send derfor ingen penge før I modtager et sådant.

KNUD E. HANSEN ApS

Skibtekniske Konsulenter

Bredgade 75 . 1260 København K

KØB
REDNINGSMÆNDENES
EMBLEM
HOS
FORENINGENS
KASSERER

DESMI Destroil Skimmer System

til bekæmpelse af olieforurening i havne, ved kyster og på åbent hav.

Særlige fordele:

Skimmer lette og højviskose olier såvel som vand/olie-emulsioner.

Skimmer normalt forekommende urenheder ved olie-spild.

Kan i løbet af få minutter ændres til neddykket transfer-pumpe.

Max. tryk 7 bar.

Det eneste danske produkt af sin art på markedet.



Kapaciteter: Type DS 150 max. 10 m³/t
Type DS 210 max. 35 m³/t
Type DS 310 max. 60 m³/t

Ref. bl.a. Miljøstyrelsen, Den Finske Søfartsstyrelse, Den Franske Flåde, Den Amerikanske Flåde, Den Australiske Kystbevogtning, Den New Zealandske Kystbevogtning, Smit Tak Bjergning, Holland, Qatar Petroleum Producing Authority

A/s De Smithske

Tagholm 1, 9400 Nørresundby. Telex 69620
Tlf. 08/178111

Vi ses i den lokale bank!

NORDVESTBANK

BRDR. JENSEN
 Skibs- & Bådebyggeri ApS
 Nordhavnsvej 15 . 8500 GRENAA

GRENAA HAVNS BRUGSFORENING
 Tlf. (06) 32 01 48 . 8500 Grenaa
Skibsproviantering og frilager



BRUG BRUGSEN
ANHOLT
 TLF. (06) 31 90 20

A/S Grenaa Skibsværft
 Jens Vester & Sønner
 Tlf. (06) 32 15 83 - 32 24 15
 Nybygninger og reparationer
 Ophalerbedding til 150 tons og 300 tons
 Skibssmedie



ALT I SKIBSINSTALLATIONER
THOMSEN & WINKEL ApS
 THYBORØN . TLF. (07) 83 12 22

H. P. PETERSENS BAADEVÆRFT
 Dyrehaven . Nyborg . Tlf. (09) 31 06 58

GRENAA
FISKEAUKTION



SDR. KAJGADE 13
8500 GRENAA
 TLF. (06) 32 12 03

Josefs
Samlecentral

Kontortid 9-12 og 14-16
 Thyborøn . Tlf. (07) 83 18 00

Tilmelding af fisk fra søen

Døgnvagt
 tlf. (07) 83 14 50



Årsmødet i Thyborøn

Lørdag den 18. juni 1983

I strålende sol samledes et halv hundrede medlemmer af Foreningen af danske Redningsmænd til årsmøde på Thyborøn Sømandshjem. De fleste havde deres damer med og for dem havde den lokale fiskeriforening tilrettelagt en bustur i omegnen og med kaffe i restaurant Nr. Vinkel ved Lemvig.

Fra den samlede danske presse havde der været megen blæst om dette årsmøde (læs andet steds i dette blad), og interessen for at »dække« mødet for de enkelte blade, radio og TV var så stor, at der i lokalerne på sømandshjemmet næppe ville være plads til redningsmændene, hvis pressen fik adgang. Det var dog ikke af den grund at bestyrelsen erklærede mødet for lukket. Det skyldes alene hensyntagen til Farvandsvæsenets embedsmænd, der efter indbydelse deltog i mødet. Bestyrelsen ville sikre sig at de skule have fri lejlighed til at udtale sig til redningsmændene. Man havde ventet, at der kunne opstå diskussioner omkring RF-2 forliset, ulykkesforsikringen og bådmateriellet.

Mødet startede med sangen »Lær mig havets klitter« - en smuk sang, der også omhandlede redningsmændenes dåd.

Formand, Robert Iversen, Thyborøn indledte med at byde velkommen til medlemmerne, til Farvandsvæsenets folk: overingeniør Hans Mohr, redningsinspektør Jørgen Ibsen og værkfører Ib Otte. Videre blev der budt velkommen til Poul-Erik Rasmussen fra firmaet Knud E. Hansen, der har fået pilot-projekteringen af de nye redningsfartøjer til opgave. En velkomst til æresmedlem af foreningen Wenzel

Rasmussen, til bogtrykker Ib Nielsen og bladets redaktør. Borgmester Laust Nees, næstformand i fiskeriforeningen, fhv. redningsbestyrer Aaskov Petersen samt damerne fik også en pæn velkomst.



Hans Mohr.

Formanden bad derefter forsamlingen rejse sig for at mindes de redningsmænd og medlemmer af foreningen, der ikke mere kunne deltage. Han mindedes her ved navne de forulykkede redningsmænd fra Hirtshals og han mindede æresmedlem Gadgaard Nielsen.

Der var to minutters stilhed og udtalt et æret være deres minde.

Umiddelbart herefter bad formanden om tilslutning til at sende Hendes Majestæt dronning Margrethe et telegram fra årsmødet med følgende tekst:

Vi sender hermed vore hjerteligste hilsener til Deres Majestæt med alle gode ønsker og lykkelig gerning. På bestyrelsens vegne, Robert Iversen, formand.

Forsamlingen rejste sig ved oplæsning af teksten og markerede derved deres tilslutning.

Formanden kom herefter ind på sidste årsmøde i Slettestrand, hvor Martin Sørensen, Hirtshals blev valgt til formand, men som efter RF-2 katastrofen måtte frasige sig posten og samtidig ønskede han at træde ud af bestyrelsen. Efter et bestyrelsesmøde i Ålborg indvilgede han dog i at fortsætte bestyrelsesarbejdet og Robert Iversen påtog sig formandsskabet ved siden af jobbet som foreningens kasserer.

- Jeg er nu både formand og kasserer, sagde han og tilføjede, men der står ikke noget i vore love om, at jeg ikke må være begge dele. Den lille sekvens lattede lidt på den spændte atmosfære.

Robert fortsatte sin beretning med at fortælle om at arbejdet i foreningen i særlig grad havde været præget af problemerne omkring Hirtshals-ulykken og erstatningerne til de efterladte. Det er sådan, sagde formanden, at hver af de efterladte enker har fået som et engangsbeløb kr. 24.500,-. Herudover har de fået forskellige erstatningsbeløb efter socialindkomsten. En havde fået 39.000 i to år, en 33.000 i tre år og en 37.500 i to år. To har fået 46.800 i et år og en årligt 43.500 til 67 års alderen.

Det er ikke mange penge for at miste en forsøger. Vi har gået i god tro på, at vor ulykkesforsikring dækkede op til 200.000 kroner og antog at det var vi så værd. Det viste sig, at det var vi ikke. Forsikringen har der ikke været rørt ved, vel som følge af, at der ikke har været brug for den. Men det blev der lige pludselig ved RF-2 ulykken. Landsindsamlingen, der gav 3 millioner kroner hjalp de efterladte i Hirtshals. Men så siger bestyrelsen: Hvad sker der, hvis vi sejler en mand eller to ud under en aktion. Så sætter de nok

A/S Vestjydsk Krystal-Isværk

Ny Fiskerihavn . 6700 Esbjerg

Tlf. (05) 12 00 66

ikke en landsindsamling igang. Så hænger de efterladte på den elendige ulykkesforsikring vi har, sagde Robert Iversen og fortsatte. Bestyrelsen har sendt Farvandsdirektoratet et brev og krævet en forsikringsordning, der giver de efterladte et beløb på 200.000 som et engangsbetrag og til hvert barn 30.000 kroner.

Vi blev kaldt til Forsvarsministeriet, hvor man foreslog os, at vi skulle sløjfe vor pensionsordning - vi måtte give noget for at få noget, hed det sig. Vi mente dog ikke at vi havde noget at give af. Vi vil ikke af med vor pensionsordning selv om den ikke er ret stor. Det var bestyrelsen enige om. Forslaget indebar, at de, der blev ansat ved redningsvæsenet efter 1. oktober 1983 ikke skulle være pensionsberettiget. Det kunne vi ikke acceptere. De arbejder stadig på forsikringsproblemet og en løsning syntes nu på vej for de 183 redningsmænd. Forskellige selskaber var blevet forespurgt. Deres tilbud skal så forelægges finansudvalget.

Vi vil blive kaldt til København når oplægget foreligger og vi vil så bringe det i vort blad, sluttede formanden.

Lille lønforhøjelse

Redningsinspektør Jørgen Ibsen fra Farvandsvæsenet redegjorde for lønkravene fra foreningen. Efter 1. april i år er lønnen nu 42,75 kr. for udført arbejde, men efter det forslag, der ligger på bordet bliver timelønnen 53,57, men hertil kommer et særligt tillæg på 12,56. Det giver i alt en timeløn på 66,13 efter 1. april 1983. Til det kommer, når året er omme en feriegodtgørelse på 12½%. Det vil give et plus på lønnen på 8,27 kr. - altså populært en timeløn på 74,50. De faste rådighedsvederlag bliver der ikke rørt ved, sagde redningsinspektøren. Kontrakten mellem redningsmændenes organisation og farvandsvæsenets kan gensidig op-



Bestyrelsen for Foreningen af danske Redningsmænd. Fra venstre Robert Iversen, Thyborøn, Martin Sørensen, Hirtshals, Harald Bachmann, Grenå, Knud E. Jensen, Nr. Vorupør, Helmer Nielsen, Thorup og Niels Peter Nielsen, Svaneke. Foto: Arne Baltesen.

siges af begge parter med tre måneders varsel. Det vil blive sådan, at ved et redningsforetagende udbetales der 198,- uden feriegodtgørelse i stedet for som nu 138,- kr. Men ved siden af det, hvis det bliver en »hidsig« tur på under tre timer, kan jeg stadig lægge på, men efter forslaget 5 timer imod nu 300 kr. Robert Iversen meddelte, at bestyrelsen var indstillet på at acceptere forslaget, hvis ikke medlemmerne kom med tilkendegivelser i modsat retning. Forslaget ville ifald blive gennemført med tilbagevirkende kraft fra 1. april i år. Formanden kom herefter ind på redningsbladet, som jo var vor eneste forbindelse til redningsmændene landet over. Vi har skiftet trykkeri og moderniseret bladet, sagde Robert Iversen og rettede i den forbindelse en tak til Finn og bogtrykkeren for det store arbejde de havde udført. Samtidig gjorde han opmærksom på, at foreningen ikke økonomisk kunne udsende bladet

hvis ikke vi havde de mange støtteannoncer og han opfordrede kraftigt de tilstedeværende til at hjælpe med at skaffe »stof« til bladet og annoncer. Robert meddelte, at bestyrelsen havde vedtaget kontingentforhøjelser fra 40 kr. til 60 kr. til foreningen for aktive redningsmænd og 30 kr fra de passive for bladet. Abonnementpris for ikke medlemmer var fastsat til kr. 50,- årligt. Farvandsvæsenet havde indvilget i at trække kontingentet over lønkontoen med 5 kr. pr. måned for de aktive. Vi har nu alle medlemmer opført på EDB, sagde Robert - og de passive måtte ikke sende penge ind før de bliver »rykket« d.v.s. får et girokort.

Foreningen har sendt forslag til Farvandsvæsenet for bygning af nye redningsbåde af typen MRB 34 - 35 og der er på grundlag heraf nedsat en arbejdsgruppe på 8 mand for løsning af

denne opgave. Tre mand fra Farvandsvæsenet, tre fra Statens Skibstilsyn og to fra foreningen (læs andet steds om arbejdet med projekt nye redningsbåde). Vi skulle efter planen have haft tre nye både nu, men Hirtshals-ulykken stoppede bygningen af denne type og nu er der blevet et hul i udskiftningsprogrammet så der må ombygges på de gamle. Det er dyrt. Efter min mening bør vi hurtigst muligt få bygget de nye redningsbåde og af ens type og udrustning - en type vi kan have tillid til, sagde Robert Iversen og sluttede sin beretning med at rette en tak til Farvandsvæsenet for samarbejdet og til Søværnets Operative Kommando, til kystradiostationer og til bestyrelsesmedlemmerne.

Efter beretningen havde flere ordet. Man havde ventet stor interesse for at tilkendegive meninger her, men det blev en let sag for dirigenten Wenzel Rasmussen at holde styr på talerækken.

Stationsleder Evald Harbo, Hanstholm ville gerne have ulykkesforsikringen i orden hurtigst muligt. Med hensyn til løn, så er det nok en forbedring, sagde han og tilføjede, men det kan stadig koste en redningsmand godt 80

Redningsinspektør Jørgen Ibsen.



kr. at sejle ud med redningsbåden. (Tabt arbejdsfortjeneste). Det vi ofte skal gå ud for er opgaver vi ikke er blevet ansat til. Vi er antaget for at redde menneskeliv, sagde Harbo - ikke til at udføre bugseringsopgaver i havnen for fiskerfartøjer.

Erik Vendelbo, Hanstholm tilsluttede sig Harbos udtalelser. Han ville ikke være med mere på slæbebådsopgaver med livet som evt. indsats.

Andre indlæg tilsluttede sig bestyrelsens handlinger.

Bestyrelsen ville tage Hanstholm-problemet op på et møde.

Herefter blev regnskabet oplæst og vedtaget.

Der var ingen indkomne forslag og ved valg genvalgtes Martin Sørensen og Robert Iversen. Til suppleant i stedet for Herluf Andersen, Slettestrandvalgte Kr. Mose Enevoldsen, HvideSande.

De nye redningsbåde

Overingeniør Hans Mohr fra Farvandsvæsenet redegjorde for planerne om de nye redningsfartøjer. Udvalget havde haft flere møder desangående og der var nu bevilget penge til pilotprojektering samt en model til prøvetank. Opgaven havde været mere kompliceret end man havde ventet, da kravene til båden er meget store. Blandt andet kræves to maskiner, der uafhængig af hinanden kan føre skibet frem. Der var strenge sikkerhedskrav og store krav til fartøjernes stabiliseringsvevne. De skulle kunne tåle at blive fyldt med vand og alligevel kunne rejse sig selv op igen.

Skibsingeniør Poul-Erik Rasmussen fra firmaet Knud E. Hansen, sagde, at de regnede med at have pilotprojekteringen klar til efteråret, herefter skulle detail-planlægning kunne igangsættes og model-forsøg. Når dette er afsluttet kan bygning af fartøjerne iværksættes.

Det er store krav, der er stillet til dette



Fhv. redningsbestyrer Aaskov Peter-sen.

fartøj, sagde skibsingeniøren, men jeg mener de kan løses. Båden skal kunne fyldes med vand og alligevel kunne sejle. Der bliver to motorer og to skruer, så selv om en sætter ud vil skibet fortsat kunne sejle. I det vandfyldte skib vil det blive nødvendigt, at en mand kommer ud på dækket for at åbne alle luger. Systemet bygger i princippet på det forbundne kar, hvorved skibet skal kunne frigøre sig for vandet indenbords. Hvis ikke man kan få en mand ud vil skibet fortsat kunne sejle, men det vil blive noget besværligt noget. Krængningsmomentet for det vandfyldte åbne skib arbejder man i øjeblikket på i hans firma. Selvrejsningspunktet indtager et vigtigt krav fra arbejdsgruppen og det får stor betydning for skibets indretning.

Overingeniør Hans Mohr, (FRV) omtalte redningsskibet RF-2 og sagde bl.a. Der var sat krav på en fart af 18 mil - et krav, der nok har medvirket til den reducerede stabilitet. Det var ikke muligt, at sætte MRB 34 og 35 op i disse hastigheder. I modelforsøg konstateredes en forringet stabilitet og fartkravet blev nedsat.

SKIBSFORSIKRING
UNION
Ejnar Riis
Tlf. 12 48 02
Helgolandsgade 42
Esbjerg Havn

jens bertelsen
AUT. EL-INSTALLATØR - HORNE - TELF. 949511

Nybygning Skibs- og Ombygning
maskinreparation
RAUNBYBERGS
SKIBSBYGERI A/S
SKIPPERGADE . 6700 ESBJERG . DANMARK
TLF. (05) 12 53 99 . TELEX 54 103

Kontingent til foreningen vil fremover blive fratrukket medlemmernes lønkonto.
(Vedttaget på årsmødet).

Godt begyndt!

En etableringskonto er den rigtige løsning, når De tænker på at starte selv. Hvad enten beslutningen allerede er taget, eller den ligger længere ude i fremtiden, så er en etableringskonto hos SDS det første spadestik. Tal med os om de mange muligheder. De får med en etableringskonto

SPAREKASSEN
sds

Renten er 12½%



Rundt om i verden, hvor der findes redningsvæsener er man gået meget ind for at farten er ret afgørende i en sådan redningsaktion. Det gælder både i de tyske, hollandske og engelske både og om den type, der blev konstrueret til Hirtshals vil jeg sige, at vi ikke helt var på egen hånd. Vi havde, syntes jeg selv, Hirtshals-folkene meget med i hele konstruktionsforløbet, både i valg af materialer o.l. Vi havde inviteret hele stationens mandskab til Tyskland for at kigge på både dernede. Vi har været mange gange i Hirtshals. Hirtshals-folkene var faktisk med i hele tilblivelsen af denne båd, så i den retning syntes jeg vi har koncentreret os om at samarbejde med redningsmændene. Jeg tror også, at man på længere sigt, ihvertfald for de indre danske farvande, bør have noget med lidt mere fart på, sagde Hans Mohr og fortsatte: Vi indrømmer, at på vestkysten er det jo således, at det at komme frem i dårligt vejr er ikke altid et spørgsmål om at sejle helt så stærkt. Selv hurtiggående både er nødt til at slå ned i fart for at komme igennem. Vi har nu været nødt til at gå tilbage til MRB 35 som udgangspunkt.

Det hollandske redningsselskab med det kolossale lange navn: Koningklyke Zuid Hollandse Maatschopij Tot Redding van Schip Breukelingen, deltog også i årsmødet med fire mand, der udgjorde besætningen på gummiredningsfartøjet PH 4190 »Bruinvis«. Det var skipperen F. Daniels, styrmand J. Dykhuizen, maskinist B. Bolhuis og A. v. Maanen - alle fra station Ter Hey-De. Skipperen F. Daniels benyttede lejligheden til at uddele en gaveregn til station Esbjerg, Hvide Sande, Thorsminde og Thyborøn for god modtagelse. Det

Fra opvisningen med den hollandske gummiredningsfartøj »Bruinvis«.



**ESBJERG GENSIDIGE
SKIBSFORSIKRING**
Havdigevej 31 . 6700 Esbjerg

hollandske redningsselskabs besætning havde undervejs til Thyborøn, hvor de skulle demonstrere deres fartøj, aflagt nævnte stationer et besøg og var her blevet værdigt modtaget. Det kvitterede de for. Robert Iversen kvitterede fra foreningens side senere med vort emblem og et eksemplar af Arne Baltesens bog om station Nr. Vorupør. Vi må erkende at vi ikke råder over ret meget godt gavemateriel, men det er der nu kræfter igang med at råde bod på.

Hans Mohr, der var tolk ved denne gaveregn, sluttede af med en særdeles betydningfuld meddelelse. Næmlig den at Statens Skibstilsyn var indstillet på at der skulle gives dispensation til kystredningsmændene for sejlads med et fartøj på over 20 tons, hvilket de nye redningsfartøjer jo vil blive.

Selv om flere af vore kystredningsmænd sejler med fartøjer på op til 30 tons i fiskerierhvervet, så er reglerne for at være skipper på et fartøj på over 20 tons fortsat, at der kræves eksamen. Det er der dispenseret for således at man fortsat selv kan vælge bådføreren. Værkmester Ib Otte, FRV omtalte herefter udviklingen i sagen om overlevelsesdragter. Den af redningsmændene valgte type fra Helly Hansen var efter omforandringer afleveret til Statens Skibstilsyn, hvor den er blevet afprøvet i Kastrop lystbådehavn den 18. august 1982. Her fandt man yderligere nogle mindre detaljer, der ønskedes rettet og en modificeret udgave blev afprøvet 9. september 1982 i Københavns havn. Dragten skal nu afprøves af redningsmændene i havet ved Jyllands vestkyst, men man venter fortsat på den endelige godkendelse af Statens Skibstilsyn. Ib Otte meddelte herefter at station Nørre Vorupør havde forbedret materiellet ved redningsstolen i forbindelse med indtagning af skibbrudne nær kyst. Her havde det vist sig at være en vis risiko for en indfiltrering



Bådformand Rudolf V. Jensen.

i udhalerlinen, men det problem havde stationen fundet en enkelt løsning på som man ville demonstrere på havnen efter mødet.

Kr. Mose Enevoldsen, Hvide Sande rettede en kraftig opfordring til Ib Otte om at presse på for at få de overlevelsesdragter godkendt og indkøbt. Dirigenten sluttede mødet af med at takke for god ro og orden. Det var der god grund til. Alle redningsmændene havde taget den megen presseomtale - der iøvrigt har været til gavn for redningsmændenes sag - meget roligt og behersket.

Der blev lejlighed til at strække benene og da damerne vendte tilbage fra busturen gik man til bordet til flæskesteg og is. Under middagen talte borgmester Laust Nees, Aaskov Petersen og Else Heilesen. Sidstnævntes tale gjorde et stærkt indtryk på forsamlingen og bringes her i sin fulde ordlyd: Jeg vil gerne slå et slag for Det danske Redningsvæsen, fordi det optog min mand meget, vil jeg gerne videreføre hans ønsker om forbedringer og bedre samarbejde med Farvandsdirektoratet. Det var VOR fælles interesse, derfor kan jeg ikke lade det gå ud af mine tanker. Vi kan IKKE undvære vort Redningsvæsen, det må og skal bevares.

Der skal ske mange forbedringer og måske en reduktion, - der er flere små stationer, som næsten aldrig er ude med udrykninger (der skal jo spares) - så må der koster mere i de større havne, hvor der virkelig er brug for et redningsfartøj.

Der har været meget i den sidste tid, og vi skal alle lære af ulykken, men noget lignende det der skete i Hirtshals kan ingen holde til at tænke på. Derfor skal I redningsmænd stå sammen, holde hårdt på jeres mening. Når der fra en eller flere af vore stationer bliver bedt om noget hos Farvandsdirektoratet, da MÅ og SKAL de forstå, at det er en alvorlig sag, og ALTID mennesker sagen drejer sig om.

Det er fremtiden vi må tænke på, vi skal arbejde videre, men stadig tage ved lære af det, der er sket, og Farvandsdirektoratet må samarbejde og tage vore folk mere med på råd, også ved nyanskaffelser. Den praktiske viden og erfaring disse folk går med, må da være en masse værd.

I Hirtshals kunne der forbedres en del, bl.a. med en bedre placering af hus, hvor der var udsigt over havet, så opsynsmanden altid har oversigt over tingene, gode radioforhold, så der altid er forbindelse med folkene på søen. - Husk det er altid menneskeliv, der drejer sig om.

S.I.D. kører med en dyr advokat for at hjælpe os i Hirtshals, men da jeg mener, det er blevet en sag, som mest handler om politik, har jeg bedt om at blive holdt udenfor. Da der skulle underskrives nogle papirer, som efter min opfattelse var alt for ukorrekte, har jeg frabedt mig yderligere deltagelse i denne sag. Mit håb var, at vor egen forening og evt. fiskeriforeningen ville hjælpe os, da vi har fået indtryk af, at der måske skjules noget, eller ingen vil stå ved Deres ansvar. Det var der nogle, der ikke kunne vente på. Derfor blev det S.I.D., og deres fremgangsmåde kan jeg ikke acceptere, derfor er det uden min underskrift.

Vi skulle nemlig have S.I.D. til at styre vort Redningsvæsen. Sker dette, så håber jeg, at alle danske redningsmænd vil sige fra.

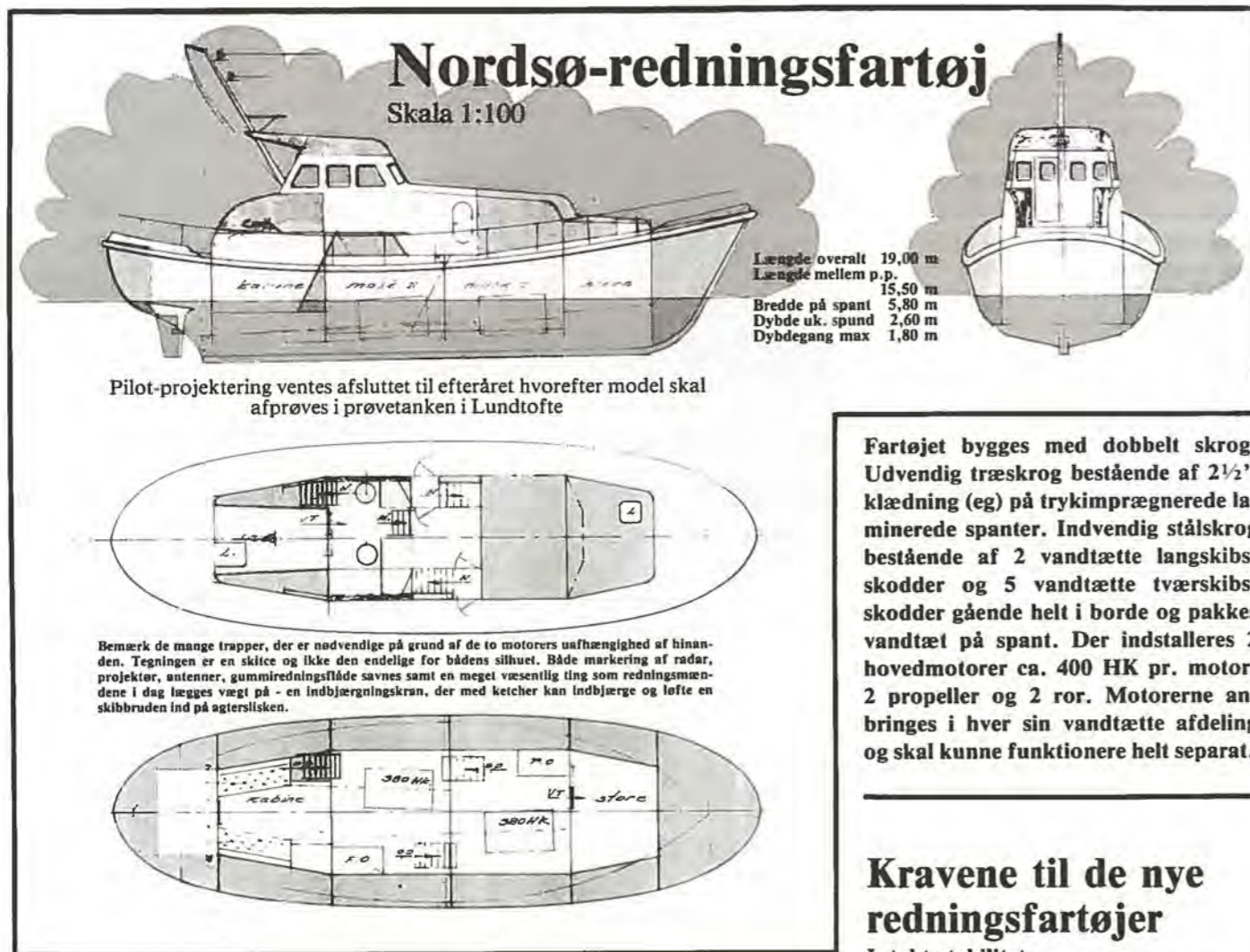
Angående forsikring, burde det være en selvfølge, at det er i orden. Kan det hjælpe, så lad kontingentet stige til det dobbelte, der må bare være ordentlige forsikringsforhold. At miste en mand er en personlig tragedie, men ikke en landskatastrofe. Det er stadig fremtiden, jeg tænker på, og det er vigtigt for den enkelte, at disse ting er i orden.

**FØR DE VÆLGER
PENSIONSFØRM**

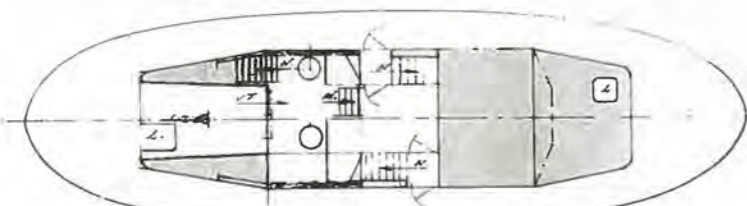
Hvilken pensionsordning er mest fordelagtig?
Hvilke skattefordele opnår man?
Tal med os om, hvad der betaler sig bedst for Dem.

**HAN HERREDERS
SPAREKASSE**

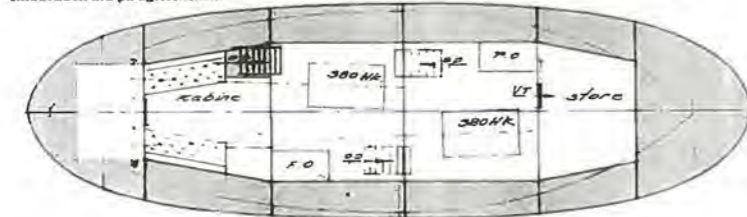
VENUS
PEJSE OG BRÆNDEOVNE



Pilot-projektering ventes afsluttet til efteråret hvorefter model skal afprøves i prøvetanken i Lundtofte



Bemærk de mange trapper, der er nødvendige på grund af de to motorers uafhængighed af hinanden. Tegningen er en skitse og ikke den endelige for bådens silhuet. Både markering af radar, projektor, antenner, gummi-redningsflåde savnes samt en meget væsentlig ting som redningsmændene i dag lægges vægt på - en indbyrjningskrøn, der med ketcher kan indbyrje og løfte en skibbruden ind på agterslisen.



Med skrivelse af 13. juli 1982 nedsatte direktoratet for statens skibstilsyn en arbejdsgruppe vedrørende særlige krav til redningsfartøjer bestående af: Overingeniør Hans Mohr, redningsinspektør J. Ibsen og værkfører Ib Otte fra Farvandsdirektoratet. Stationsleder Robert Iversen og stationsleder Martin Sørensen fra Foreningen af danske Redningsmænd. Skibsinspektør J. E. Grønberg, skibsinspektør P. Lauridsen og skibsinspektør Peter Plum fra direktoratet for statens skibstilsyn. Arbejdsgruppens opgave var at vurdere og nærmere udforme som krav de forslag til forbedringer i fremtidige redningsfartøjer, som er indeholdt i rapporten fra undersøgelseskommissionen vedrørende redningsfartøjet »RF-2«s forlis. Arbejdsgruppen har holdt syv møder og har som den første del af sine opgaver udarbejdet et udkast til regler for bygning af kystredningsbåde til brug ved Jyllands vestkyst. Det er gruppens hensigt sideløbende

med pilot-projektet at vurdere, i hvilket omfang reglerne kan og bør anvendes på eksisterende kystredningsfartøjer, hvis operationsområde omfatter farvande uden for Skagen. Vedrørende uddannelse, øvelser og træning af redningsmandskab forudsætter gruppen, at dette fastlægges af Farvandsdirektoratet, der for hvert enkelt kystredningsfartøj udarbejder et program herfor. Gruppen finder i øvrigt anledning til at fremhæve, at redningsvæsenets organisation hviler på frivilligt mandskab, der af sin midte vælger fartøjets fører. Dette forhold sammenholdt med kvalifikationskravene til fører og bestemand i lov om skibets bemanning, gør det i praksis ikke muligt at bygge redningsfartøjer, hvis bruttotonnage overstiger 20, uanset at det ud fra en teknisk vurdering kunne være ønskeligt med lidt større fartøjer op til 25-30 bruttotons. Efter gruppens opfattelse kan det foreliggende regelsæt også anvendes på fartøjer op til denne størrelse.

Fartøjet bygges med dobbelt skrog. Uvendig træskrog bestående af 2½" klædning (eg) på trykimprægnede laminerede spanter. Indvendig stålskrog bestående af 2 vandtætte langskibsskoder og 5 vandtætte tværskibsskoder gående helt i borde og pakkes vandtæt på spant. Der installeres 2 hovedmotorer ca. 400 HK pr. motor, 2 propeller og 2 ror. Motorerne anbringes i hver sin vandtætte afdeling og skal kunne funktionere helt separat.

Kravene til de nye redningsfartøjer

Intakt stabilitet

Der skal udføres beregninger, der påviser, at de for skibe på 20 BRT og derover i »Retningslinier for fiskeskibes stabilitet« gældende kriterier med følgende ændringer og tilføjelser er opfyldt: Stabiliteten skal være positiv til 180°. Der skal udarbejdes lastekonditioner for let skib samt alle forekommende operative konditioner, herunder overisning. De stabilitetsoplysninger, der udarbejdes til førerens brug, skal i tillæg til de i retningslinierne angivne oplysninger også omfatte en angivelse af rulningstiden for hver af de beregnede konditioner. Der foretages krævningsprøve for hvert enkelt fartøj. Der skal foretages en supplerende undersøgelse af stabilitetsforholdene ved anvendelse af anerkendte »vejr-kriterier«, eksempelvis de »russiske kriterier«.

Flydeevne

Flydeevnen, der skal beregnes for den for tilfældet mest ufordelagtige lastekondition, skal beregnes på basis af konkrete permeabiliteter og skal sikres ved anvendelse af faste, godkendte opdriftsmidler. Flydeevnen skal være til-

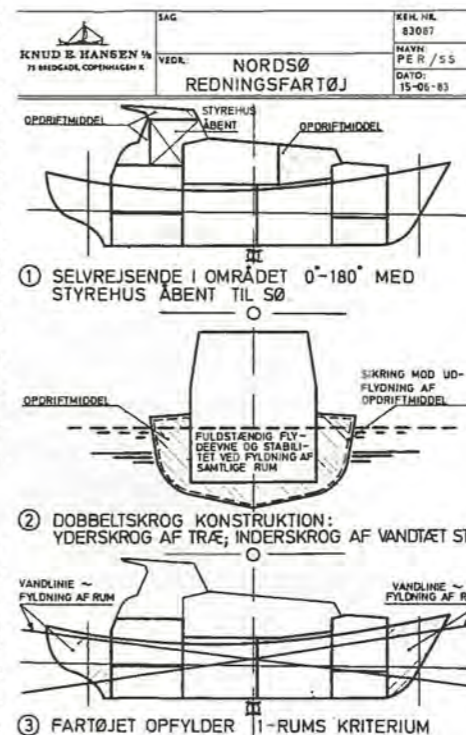
strækkelige til at sikre, at skibet med samtlige rum under dækket åbne til søen flyder i en opret stilling med et minimum fribord på 76 millimeter og ikke trimmer mere fremover, end at reserveopdriftsvolumenet foran for flydecenter er mindst lige så stort som reserveopdriftsvolumenet agter herfor. Usymmetrisk fyldning må ikke kunne forekomme og eventuelle krydsfyldningsanordninger skal være selvvirkende og en udligning skal ske inden for et tidsinterval, der ikke overstiger 2 minutter. Under udligningen må krængningen på intet tidspunkt overstige 7°.

Lækstabilitet

Ved anvendelse af en anerkendt beregningsmetode og ved anvendelse af anerkendt program skal det påvises, at skibet under fyldning ved skade i sluttilstanden har en metacenterhøjde på minimum 0,30 m. Der skal foretages beregninger af de for tilfældet mest ufordelagtige lastekonditioner.

Redningsrum og styrehus

Der skal arrangeres adgang af bære til redningsrum, hvor der skal forefindes mulighed for passende placering og fastgørelse. Skarpe hjørner og kanter må undgås i størst mulig udstrækning, og hvor dette er uundgåeligt, skal der anbringes en polstring. Håndgreb skal opsættes langs alle gangveje, og hvor der ikke forefindes siddemuligheder. Sidepladser i redningsrum skal være forsynet med seler. Fastgørelsespunkter for livliner skal opsættes, hvor det er nødvendigt. Det elektriske system for lys skal være således indrettet, at der kan arrangeres »natlys«. Der skal til føreren monteres en stol, der er justerbar. Der skal arrangeres mekanisk ventilation til redningsrum, styrehus med min. 15 luftskift pr. time. Afkast kan arrangeres som naturlig ventilation. Opvarmning må kun foregå ved elektrisk energi og /eller motorkølevand. I styrehusfronten skal mindst 2 af vinduerne være forsynet med vinduesviskere. Det skal ved anvendelse af varmetråde eller andet arrangement sikres, at de to nævnte ruder samt mindst en siderude i hver side er frost- og dugfri. Styrehus skal være selvlænsende. Der skal så vidt muligt arrangeres adgang til styrehus udefra gennem dørsluse. Hvis der arrangeres fast udgigsplads, skal der etableres talerør til styrehuset.



Stores-rum

Rum, der anvendes til opbevaring af grej af enhver art, indrettes med hylder med slingerribber og pauner med hængslede lemme, der skal kunne sikres i lukket stilling.

Skoder

Der skal arrangeres dobbeltskrog i størst muligt omfang samt forpeakskod, maskinrumsskod og skod mellem styremaskinrum og maskinrum. Skoder skal udføres vandtætte. Vinduesarealer skal begrænses til det absolut nødvendige, og der må ikke forekomme lysåbninger til rum under dæk. Der skal anvendes hærdet glas eller glas, der ikke har mindre styrke end dette.

Styrearrangement

Styremaskinen skal være hydraulisk virkende og forsynet med to stempler, der hver for sig skal være dimensioneret til sammen og hver for sig at kunne dreje roret. Der skal arrangeres separat kraftforsyning fra en fælles servopumpe til hver cylinder. Som reservestyring skal der indbygges manuelt betjent pumpe i styresøjlen. Endvidere skal rorstammen føres

vandtæt op gennem dæk for påsætning af en nødrorvind af passende længde. »Cross over« ventiler for det hydrauliske system for anvendelse af nødstyring placeres i styrehus. Ved dimensioneringen af ror og rorstamme skal den anvendte hastighed forøges til det dobbelte af den i forbindelse med projekteringen beregnede fortøjningsbeslag.

Der skal forefindes mindst 2 stk. fortøjningsbeslag samt kraftig pullert for og stk. agter samt slæbekrog eller andet arrangement beregnet til slæbning agter.

Hvert beslag skal sammen med sin befæstigelse kunne optage et horisontalt træk i længderetningen på mindst 1,3 x P.

Der må ikke arrangeres skanseklædning.

Det skal sikres, at det ved placeringen af ventilationsåbningerne og eventuelt ved anvendelse af vandfælder og automatisk virkende lukkemidler undgås, at der trænger vand i fartøjet.

Der skal forefindes to ankre, der skal være af en type, der er beregnet til lægt vand og sandbund.

Det største af ankrene skal placeres i klyds eller på slidske, således at det er klar til udsætning og indhaling.

Udsætningen og indhivningen af hovedankeret skal foregå ved anvendelse af et hydraulisk spil, der kan betjenes fra styrehuset. Det skal desuden være muligt at foretage manuel betjening af spillet.

Ved dimensioneringen af skroget, overbygninger m.v. skal reglerne fra et af de anerkendte classeselskaber benyttes, idet det dog skal forudsættes, at den dimensionerede belastningsfaktor fordobles, og at de krævede prøver udføres i overensstemmelse hermed.

Opdriftsmidler, der indgår i skrogets opdrift, skal være af en godkendt type og skal fortrinsvis være anbragt i lukkede rum.

Fremdrivningsanlæg

Ved fremdrivningsanlæg forstås fremdrivningsmotor, gear, propelleraksel, propeller, startudstyr, manøvreudstyr, brændstofs-system, kølersystem, smøresystem, overvågningsudstyr og øvrigt



nødvendigt udstyr for at sikre fremdrifte.

Fartøjet skal være forsynet med mindst to fremdrivningsanlæg.

Udfald af et fremdrivningsanlæg må ikke kunne hindre fortsat fremdrift og manøvreve.

BB og SB fremdrivningsanlæg skal i princippet være identiske.

Der må ikke anvendes brændstof med et flammepunkt på under 60°C.

Fremdrivningsanlæg skal kunne arbejde kontinuerligt ved gentagne rulning indtil 140 grader (70 grader til hver side) og med et trim på 20 grader. Såfremt motoren er vandkølet, skal den være i stand til at køre uden kølevand i mindst 5 min., uden at motoren bliver udsat for overophedning eller lider anden skade.

Kølevandspumper skal være selvansugende.

Systemer for indirekte køling skal være forsynet med et passende antifrost udstyr.

Der skal forefindes et arrangement til hindring af vandindtrængning i udstødsrøret samt til hindring af luftdannelse i brændstofsyste.

Brændstoftankes udluftningsarrangement skal hindre, at der slipper olie ud i tilfælde af kæntring.

Propeller og aksler skal være dimensioneret i overensstemmelse med et anerkendt klassifikationselskabs gældende regler, svarende til mellemste isklasse. Propellerne skal være anbragt i »semi-dyser«.

Motorrum

Fremdrivningsmotor, gear, startsystem, brændstofsyste, kølesystemer, smøresystemer, samt nødvendigt udstyr for sikker fremdrift skal installeres i et særskilt rum, jfr. pkt. 7.1.

Ventilation af motorrum

Ventilationssystemet skal være udført med et effektivt arrangement, der automatisk lukker for ventilationsafkast, under krængning ud over 70 grader.

Startsystem

Alle motorer skal være således indrettet, at igangsætning sker ved anvendelse af elektrisk energi.

Start, stop og regulering af maskinlæggene skal kunne foretages fra styrepladsen.

Der skal for hvert fremdrivningsanlæg findes mindst 2 af hinanden uafhængige akkumulatorbatterier, der hurtigt og let ved et fast arrangement (skiftelige kabler tillades ikke) kan tilsluttes såvel start- som ladearrangement, og som hver især er i stand til uden fornyet opladning at levere energi til 6 starter.

Hvert fremdrivningsanlæg skal være udstyret med et automatisk virkende ladeapparat. Startbatterierne i et fremdrivningsanlæg skal ved hjælp af en omskifter kunne oplades fra et andet fremdrivningsanlæg.

Brændstofsyste

Hvert fremdrivningsanlægs brænd-

stofbeholdning skal være tilstrækkelig til 20 timers drift ved 100% belastning. Interne ledninger imellem brændstoftanke hørende til samme fremdrivningsanlæg kan tillades.

Pumpning af brændstofsolie fra et fremdrivningsanlæg til et andet må kun kunne foretages ved hjælp af en håndpumpe.

Sugerøret i tanken skal være placeret således, at tanken kun kan tømmes ned til 100 mm over fremdrivningsanlæggets normale sugning..

Der må ikke forefindes fjernbetjente hurtiglukkerventiler i brændstofsyste.

Navigation m.v.

Et kystredningsfartøj skal være forsynet med midler til navigation som foreskrevet for et lastskib over 20 tons i indenrigs fart.

Redningsmidler

Et kystredningsfartøj skal være udrustet med redningsmidler som nærmere foreskrevet for et lastskib over 20 tons i inderigs fart.

Særlige bestemmelser for redningsfartøjer.

Foruden de for et lastskib i indenrigs fart foreskrevne midler til navigation m.v. skal et kystredningsfartøj være forsynet med følgende:

Et radarapparat af egnet type, et egnet ekkolod, et elektronisk stedbestemmesudstyr egnet til navigation i kystfar-



MRB 35 på vej ud i Nordsøen med udvalgsmedlemmerne.

vande. F.eks. Decca-navegator, mindst to egnede lyskastere til brug ved eftersøgnings- og redningsoperationer om natten.

Endvidere en dagsignallampe, »Den internationale signalbog« med tilhørende flag, samt »Samling af Maritime Standardudtryk«. En egnet kikkert, mindst 2 orange røgsignaler og 6 hvide stjerneraketter til visning af de i skibstilsynets meddelelser »B«, kap. V, § 16, litra a, anførte signaler for søredningsenheder. Om natten kan kystredningsfartøjet, når det er i aktion, foruden de i de internationale søvejsregler foreskrevne lanterner vise et blåt blinkende lys.

Særligt udstyr

Kystredningsfartøjet skal i hver side være forsynet med en redningszone, hvori gelænder kan åbnes for at lette reddedes ombordstigning. I redningszonen skal der kunne udhænges et egnet entringsnet, der, når udhængt, rækker fra dækket til mindst 1 meter under vandlinjen. Den nederste del af entringsnettet skal være forsynet med ballast, således at den synker under vandoverfladen.

Redningszonen, dækket ved redningszonen, samt vandet rundt om redningszonen skal kunne belyses.

Kystredningsfartøjet skal være effektivt affendret. Affendringen skal imødegå, at fartøjet lider overlast, når det løber langs siden af et andet skib i hårdt vejr på åbent hav.

Kystredningsfartøjet skal være forsynet med et slæbearrangement. Slæbekrogen skal være anbragt så langt for-

an for hækken, at redningsfartøjet bevarer sine styreegenskaber under bugsering.

Fartøjet skal være forsynet med en effektiv megafon.

Der skal forefindes to ca. 4 meter lange bådshager, samt en ca. 4 meter lang stage forsynet med en passende ring ca. 50 cm. i diameter.

Til brug ved ombordtagning fra vandet af livløse personer skal fartøjet være udrustet med et egnet hejsemiddel.

Der skal medføres et godkendt linekastapparat med 4 projektiler og 4 liner.

Projektilerne skal fornys ved første lejlighed efter udløbet af 4 år regnet fra fabriktionsdatoen.

Fartøjet skal medføre kasteliner, for-tøjningsudstyr og slæbetrosser i nødvendigt omfang.

Til brug ved overføring af personer, pumpeudstyr m.v. mellem et forulykket skib og redningsfartøjet, eller til brug ved helikopteroperationer, skal medføres en egnet flåde eller en egnet båd.

Lægemediel

Redningsfartøjet skal medføre medicin og lægemidler.

Der skal medføres en hejsebåre af egnet type.

Der skal medbringes et passende antal uldne tæpper.

Der skal forefindes mulighed for tilberedning af varme drikke eller varm suppe til reddede personer.

Radioudstyr

Et kystredningsfartøj skal være udrustet med følgende radioudstyr:

Et simplex mellembølgeradiotelefonianlæg med kunstantenne (200 watt P.E.P.), to maritime VHF-anlæg, et fuldautomatisk bilradiotelefonanlæg, et bærbart VHF-anlæg med mindst tre kanaler, en mellembølgepejler med 2182 kHz, en maritim VHF-pejler med 121,5 MHz (flyfrekvens).

Nævnte udstyr skal strømforsynes fra skibet reservestrømforsyning.

VERNER NIELSEN
LÆRKEVEJ 37
7680 THYBORØN
TLF. (07) 83 13 19

SPAREKASSEN
THY

BORNHOLMS KONSERVESFABRIK A/S
LEVERANDØR TIL DET KGL. DANSKE HOF
3730 NEKSØ - BORNHOLM

S. Å. Leth Jensen
Statsautoriseret vejer og måler
Østhavnen i Hirtshals
Telefon 08-94 13 12

Fiskesalgforeningen
ØSTBORNHOLM A. m. b. A.
Sdr. Hammer 2 - postbox 13
3730 Nexø . Tlf. (03) 99 21 99

SKIBSELEKTRONIK - SALG - SERVICE
HIRTSHALS SKIBSRADIO I/S
SYDVESTKAJEN 1-3
9850 HIRTSHALS
TLF. 08-94 11 52 - 94 36 78 - 94 12 11

selvfølgelig!
LOKALBANKEN
HJØRRING - HIRTSHALS - TAARS

Skibsinstallationer . Dynamoer - Motorer - Generatorer
Radio - Radar - Ekkolod
HIRTSHALS
SKIBSELEKTRONIK A/S
Nordvestkajen - Tlf. (08) 94 18 44 - 94 12 56

A/S OVE CHRISTENSEN
HIRTSHALS
TLF. (08) 94 21 33
MASKINFABRIK OG SKIBSSMEDIE

Særlige bestemmelser

Alt maskineri, herunder elektriske komponenter og udstyr, skal kunne fungere under og efter en 180° rulning. Alt skal være fast anbragt og ansvarligt fastgjort under hensyntagen til de påvirkninger, fartøjet kan forventes udsat for.

Al udrustning skal være anbragt i der-til indrettede skabe, aflukker eller holdere, og ingen udrustning må være anbragt løst om bord.



Poul Erik Rasmussen og Ib Otte.



THYBORØN ELEKTRO ApS
Nordsøkaj 4 - 7680 Thyborøn
Tlf. (07) 83 18 16 - 83 19 11

Alt indenfor skibsinstallationer
Uforbindende tilbud gives gerne.

VENUS
PEJSE OG BRÆNDEOVNE

DET SKETE FOR 85 ÅR SIDEN

En gammel plimsoller

En juli-nat i 1898 vaklede den 17-årige tyske letmatros Albert Lohse ind på stranden ved Fjand, gennemblødt, gennemkold og næsten vild af skræk, mens brændingen på revlen hamrede den tyske brig »Anna« til pindbrænde. Det var ikke fordi havet den dag var særlig slem, men briggen var en bundrædden plimsoller, som intet assurancesfirma ville have med at gøre. Dette kom frem ved det senere søforhør.

I Ringkøbing Amts Dagblad kunne man den 9. juli 1898 læse følgende notits om strandingen:

I nat ved to-tiden indstrandede i Fjand ved Bjerrehuse en tysk brig »Anna«, kapt. Tobbens, kommende fra Tottenborg med kokes til Stockholm. Besætningen bestod af 7 mand, hvoraf 4 rededes og 3 druknede.

Det var strømsætningen, der var skyld i ulykken. Kaptajnen troede at være et godt stykke nord for Hanstholm og antog Bovbjerg fyr for en skibslanterne. Da kaptajn Tobbens opdagede land, forsøgte han at klare sagerne ved en kovending. Dette forsøg førte ham imidlertid ind over 2. revle hvorved han grundstødte så kraftigt, at stormsten faldt og skilte briggen i to halvdele. Besætningen opholdt sig på agterdækket og en af dem, Albert Lohse, sprang i havet og svømmede i land. En anden matros blev kort efter slået over bord af søen og druknede. Kaptajnen, der nu så hvor hurtigt briggen blev sønderdelt af broddet på revlen, rådede så besætningen til at springe i havet og ved hjælp af vragsgoods redde sig i land.

Han tog selv et svømmebælte på og sprang ud i havet sammen med to matroser. De nåede alle tre ind på kysten, mens styrmanden og kokken, der blev på vragsstykket, druknede. En morgenfrisk fjandbo var den første, der fik kendskab til ulykken. Han

var klokken fire om morgenen ude på et engestykke, nær havet, for at flytte hestene, da han så en barhovedet og barbenet mandsperson komme hen i mod sig. Fjandboen antog den kommende person for en kendt Thorsmindebo og tiltalte ham med de ret kraftige, men just ikke kønne ord: »Hvor i... kan det være, du kommer her så tidligt?«

Den 17-årige skibbrudne gjorde tegn og fagter og sagde »Ein stranding«. Og det forstod fjandboen. I en fart fik han purret mandskab til redningsstationen. De nåede kort efter til strandingsstedet med raketapparatet, men der var intet at stille op. På kysten stod kaptajnen og de to matroser og stirrede ud på de få rester af det, der for kort tid siden var et skib. Der var faktisk intet tilbage.

I Ringkøbing Amts Dagblad stod der nogle dage senere: Mage til masning af en skude vides ikke at være set før her på strækningen. Lige fra Laurids Bjerges til ca. 300 alen nord for »Vesta«(*) ligger træstumper og kokes og på den lange strækning findes ikke 50 vragsstykker, der er over 5 alen lange. Hvor Vesterhavet må have en vældig kraft! Eller hvor rådden en skude betroede ikke disse syv mand deres liv til. Briggen var bygget i 1885.

I 1965 kom en 84-årig tysker til Ringkøbing. Han var ventet. Kommunen havde i forvejen fået et brev tilsendt herom. Den gamle mand var Albert Lohse, der gerne ville gense det sted, hvor han for 67 år siden reddede sig i land og hvor han oplevede så megen næstekærlighed blandt beboerne.

(*) Dampskibet »Vesta« strandede samme år i januar måned og 15 mand blev af station Vedersø reddet i land med redningsbåd.

HIRTSHALS SPAREKASSE

- en af Samarbejdende Vendsysselke Sparekasser

Havarikommissionens forslag til krav for kystredningsfartøjer



Supplerende krav til redningsfartøjer »RF 2« opfyldte gældende myndighedskrav til lastfartøjer af tilsvarende størrelse. Fartøjet opfyldte endvidere i en række henseender yderligere krav, som Farvandsdirektoratet som reder havde stillet med henblik på fartøjets anvendelse som redningsfartøj.

På baggrund af de forhold, der må antages at have øvet indflydelse på forliset, er det kommissionens opfattelse, at der generelt bør stilles en række supplerende krav til fremtidige redningsfartøjer ud over, hvad der gælder for et almindeligt fartøj af tilsvarende størrelse. Ved overvejelse af de krav, der skal stilles til fremtidige redningsfartøjer, må hensyn tages til, at disse fartøjer skal kunne operere under ekstremt vanskelige vejrforhold, ofte tæt på kysten, hvor stejle og brydende søer forekommer i stort antal. De supplerende krav må nærmere udformes af direktoratet for statens Skibstilsyn i samarbejde med Farvandsdirektoratet. De yderligere krav, som kommissionen foreslår stillet, er følgende:

1. Fartøjet skal være forsynet med indvendig opdrift i et sådant omfang, at fartøjet operationsklart kan flyde tilnærmelsesvis opret i vandfyldt tilstand.
2. Stabilitetskriterierne for det intakte fartøj skal skærpes og suppleres, idet der skal tages hensyn til de påvirkninger, fartøjet udsættes for under de ekstreme sø- og vindforhold, hvorunder fartøjet må påregnes at skulle operere.
3. Det skal ved beregning påvises, at stabiliteten har en positiv værdi fra 0° til 180° krængning med udsatte overbygninger, såsom styrehus, åbne til søen.

4. Ved konstruktion af skrog og overbygning skal den dimensionerende belastningsfaktor fordobles i forhold til kravet i klassifikationsselskabernes regler.

5. Lysåbninger til rum under dæk må ikke forefindes.

6. Vinduesarealet i overbygninger skal begrænses til det absolut nødvendige. Glastykkelsen fordobles i forhold til kravet i klassifikationsselskabernes regler. Rammerne skal forstærkes tilsvarende.

Der skal til samtlige vinduer forfindes blændklapper klar til brug.

7. Løst grej i stuverum skal sikres forsvarligt.

8. Der skal forefindes effektiv ventilation til rum, hvor ophold er nødvendigt under fartøjets drift. Ventilationsåbninger til det fri skal være forsynet med automatisk virkende lukkemidler.
9. Fjernbetjente ventiler skal sikres mod en utilsigtet aktivering.

10. Alle installationer skal være konstrueret og monteret, så de kan modstå en chokpåvirkning på ca. 3 g., samt de kræfter og påvirkninger, de udsættes for ved en 180° krængning af fartøjet.
11. Placering af el-installationer m.v. i overbygninger skal nedbringes til det mindst mulige.

12. Håndstyring skal arrangeres således, at behovet for kraftpåvirkning ikke er større end ved normal servostyring.

13. Styremaskinen skal afskærmses, så dens bevægelse ikke kan hindres af løse genstande.

14. Mellem styrehuset og en eventuel anden styreplads skal der findes et effektivt samtaleanlæg.

15. Under redningsaktioner og øvelser skal besætningen være iført beskyt-

telsesdragter og oppustelige redningsveste.

16. Betjeningsforskrifter for drift af fartøjet skal være opsat ombord.

Til de foreslåede supplerende krav ønsker kommissionen at knytte følgende bemærkninger:

Et redningsfartøj vil i højere grad end andre skibe være udsat for lækage ved sammenstød ect. Der bør derfor stilles det krav, at fartøjet har så meget indbygget opdrift i form af tanke og/eller dobbelt skrog, at alle fartøjets indre rum kan vandfyldes, uden at fartøjet synker.

Såfremt lufttanke anvendes, skal det ved beregning påvises, at fartøjet stadig er manøvreedygtigt ved vandfyldning af 2 vilkårlige til hinanden stødende tankrum, dog dækkende en samlet længde på mindst 1,5 m + 5% af fartøjets længde.

Ved en symmetrisk fyldning af fartøjet skal metacenterhøjden stadig være mindst 0,3 m og en usymmetrisk fyldning må ikke give anledning til større krængning end 7°.

»RF-2« var udstyret med lufttanke, som i ulykkesituationen holdt fartøjet flydende. De gældende stabilitetskriterier tager ikke hensyn til de krængende momenter, der opstår fra sø- og vindbelastninger. Disse påvirkninger bør indgå som en del af beregningsgrundlaget. Et eksempel på regler af denne type er de russiske stabilitetsregler a 1971.

Stabilitetsberegninger skal foretages efter en af statens skibstilsyn godkendt metode. De skal udføres efter konstant moment metoden (fri omtrimning) og dække hele området 0° til 180° med passende små intervaller, f.eks. 10°.

Det skal påses, at beregningerne dækker samtlige mulige lastekonditioner. »RF-2« var dimensioneret i henhold til Det norske Veritas' regler med en fordobling af den såkaldte trykhøjde. Der er ikke opstået skader af betydning på skrogkonstruktionen. De skader, der er konstateret på styrehuset, i særdeleshed taget, må antages i det væsentlige at hidrøre fra grundstødningen (med bunden i vejret) efter forliset. Det må derfor antages, at dimensioneringsgrundlaget har været rimeligt. Vinduer og køjer vil altid have en svagere styrke end den tilstødende konstruktion, og disse lysåbninger er kun isat af komforthensyn. »RF-2« havde køjer i forruffet, men disse var fuldt intakte efter forliset. Desuagtet bør alle forholdsregler tages for at nedsætte risikoen for skader.

Da vinduer altid vil udgøre den svageste del af en konstruktion, skal der tages alle mulige hensyn for at forhindre, at en sø trykker vinduer ind. Såfremt dette alligevel skulle ske, må besætningen have mulighed for at kunne afblænde åbningen med en blændklap, der foreslås monteret som enskydelem placeret indvendig under vinduet, og som i et spor kan trækkes op for åbningen og sikres i denne stilling.

Da fartøjet bliver udsat for meget store bevægelser i søen, skal alt grej i stuvrum m.v. sikres med surringer eller rummene forsynes med hængslede låsbare dæksler. Dette gælder også raketlinekasser.

Der var ikke truffet sådanne forholdsregler på »RF-2«, og dette fik - som det fremgår af kommissionens vurdering af ulykkens forløb - i hvert fald en væsentlig indirekte indflydelse på hændelsesforløbet.

»RF-2« var ikke forsynet med et ventilationsarrangement til styrehuset. Dette bevirkede, at besætningen ofte var nødsaget til at åbne et vindue eller døren til det fri på klem for at få tilstrækkeligt luftfornyelse i rummet og hindre dugdannelse på vinduerne.

Heri findes formentlig også årsagen til, at man altid sejlede med lugen mellem styrehus og lukaf åben, idet man her ved opnåede en vis ventilation. Følgen af disse forhold var, at såvel styrehuset som hele fartøjets vandtætte integritet blev nedsat.

Som i »RF-2«s tilfælde kan det få katastrofale følger, at ventiler aktiveres utilsigtet. Derfor bør systemer med wi-træk undgås og erstattes med en hydraulisk aktivering af ventilerne.

Alle installationer, herunder også motoren og dens brændstofs-system, skal



På mange måder var »RF 2« et godt skib.

kunne fungere ved de anførte påvirkninger, således at fartøjet fortsat er fuldt manøvreedygtigt efter en ekstremt stor krængning.

Hvis en komponent ikke umiddelbart opfylder kravene til chokabsorberende understøtninger, som reducerer et chok af den krævede størrelse til de for komponenten tilladelige påvirkninger. Der vil altid være en risiko for, at et vindue i styrehuset bliver slået ind med vandindtrængning til følge. For at begrænse skadevirkningen på især elektriske komponenter, såsom strømtavle, skal disse i så stor udstrækning som muligt placeres i rum under det vandtætte dæk.

I »RF-2« havde man i det væsentlige samlet disse installationer i styrehuset. En flytning til rum nedenunder vil også have en forbedrende indflydelse på stabiliteten.

I »RF-2«s tilfælde er det yderst vanskeligt at aktivere styrearrangementet, når hydraulikpumpen er standset, hvilket skete, da hovedmotoren stoppede. Det foreslås derfor, at styrearrangementet ikke er afhængigt af andre kraftkilder end den manuelle påvirkning af rattet.

»RF-2« har en styremaskine i åben udførelse, og da der var løst grej i agterrummet, kunne dette have hindret styringen.

Da styrehusets vandtætte integritet har stor betydning for fartøjets sikkerheds, skal den nødvendige kommunikation imellem styrehus og en eventuel åben styreplads ske gennem et effektivt samtaleanlæg for at forhindre, at dø-

ren åbnes, hver gang der skal kommunikeres. »RF-2« havde et samtaleanlæg. Om en del af kommunikationerne mellem styrehus og den åbne bro desuagtet er foregået med døren til det fri stående mere eller mindre åben, er uvist. Det bør overvejes at dublere samtaleanlægget med et primitivt talerør, som med sikkerhed er virksomt under alle forhold.

Det stillede krav har til formål at forøge besætningsmedlemmernes personlige sikkerhed mest muligt. Den opstillede redningsvest skal udløses manuelt, idet en automatisk oppustelig vest kan udløses utilsigtet. Det skal gøres besætningen klart, at dragten skal bæres korrekt, da dens effektivitet ellers nedsættes.

Forskrifterne skal dels indeholde anvisninger for fartøjets normale drift, herunder krav om, at de vandtætte luger og døre under sejlads kun må åbnes ved passage, dels bestemmelser om forholdsregler ved forskellige nødsituationer. Kendskabet til betjeningsforskrifterne og baggrunden for disse skal indgå i besætningens uddannelse.

Ændringer af søredningstjenestens organisation

På baggrund af de erfaringer, der er indvundet med den i denne sag omhandlede redningsaktion, finder kommissionen det endelig af væsentlig betydning, at ændringer af redningstjenestens organisation snarest tages op til overvejelse.



Station Hvide Sande - 50 års jubilæum

Station Hvide Sande kan i år fejre sit 50 års jubilæum. Det er ikke alene landets yngste redningsstation, men også den station der har haft de fleste udkald til redningsaktioner. Tidsskriftet gratulerer.

Til de aktive redningsmænd!
Som det vil fremgå af referatet fra årsmødet i Thyborøn, er kontingentet sat op til kr. 60,- for aktive medlemmer.
Kontingentet opkræves automatisk ved Farvandsvæsenets foranstaltning ved fradrag på kr. 5,- pr. måned af lønnen.



LAUST NEES
Kolonial og skibsproviantering
Tlf. *83 14 00 . 7680 Thyborøn

Hirtshals Ny Samlecentral
93 39 19

Kontoradresse:
Hirtshals Revisionskontor I/S
N. C. Jensensgade 2 . Tlf. 94 22 00
Døgnvagt: 94 39 19
Uffe Jensen, privat: 94 16 25
Sigurd Jensen, privat: 94 91 78

Da TV løb med en halv vind

I TV-udsendelsen »Dagens Danmark«

den 13. juni 1983 og under overskriften »Panik« i BT den 14. juni er omtalt et hændelsesforløb af en søredningsaktion den 12. maj 1983 ved Fanø. Beskrivelsen af hændelsesforløbet er imidlertid ikke korrekt.

Farvandsdirektoratet finder det væsentligt at fremhæve - at kystredningstjenesten, som administreres af Farvandsdirektoratet, kun udgør en mindre del af den samlede danske redningstjeneste, og - at kystredningstjenestens hovedopgave er at redde men-



VORUPØR BANK
HANDELS- OG LANDBRUGSBANKEN

HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade - Hirtshals
Tlf. (08) 94 12 27

Sejl . Presenninger . Tovværk



HIRTSHALS HANDELS- & TRANSPORTKOMPAGNI ApS

Østhavnsvej 10 . 9850 Hirtshals
Tlf. (08) 94 33 44

Fiskernes Fiskesortering

HAVNEN . HIRTSHALS
Tlf. 94 14 37 - 94 95 78

MALERMESTER JØRGEN JEPPESEN

Cort Adellersvej 6 . 9850 Hirtshals . Tlf. (08) 94 10 33

Skibsmaling . Sandblæsning . Sandvask
Bygningsmaling . Autolakering

Hirtshals Fiskeriforening

LOSSEAFD. - ØSTHAVNEN
9850 HIRTSHALS

neskeliv -ikke at udføre bugseropgaver.

Om den konkrete aktion kan det oplyses, at redningsbåden i Esbjerg på det pågældende tidspunkt på helt korrekt måde var afmeldt over for Søværnets Operative Kommando, den lokale kystradiostation og politiet.

Hændelsesforløbet kan på baggrund af rapporter fra Blåvand Radio og S.O.K. opsummeres således:

Ca. kl. 18.20 modtager Blåvand Radio meddelelse om, at en tysk lystbåd er strandet ved Fanø. Båden ønsker imidlertid KUN bugserassistance. Flere skibe i området tilbyder hjælp, herunder kutteren »Svend Iver«, som går til undsætning - en helt normal procedure i den slags situationer.

Da »Svend Iver« når frem til det strandede skib, konstateres det, at det er umuligt at yde den rekvirerede bugserassistance, hvorfor et af Svitserers bugseringsfartøjer afgår fra Esbjerg kl. 19.20.

Kl. 20.14 anser »Svend Iver« imidlertid situationen for så alvorlig, at der kan blive tale om risiko for de ombordværende. På dette grundlag sættes

en egentlig redningsaktion i gang med indsættelse af flyvevåbenets redningshelikopter, der allerede kl. 21.10 kan meddele, at de 7 besætningsmedlemmer er taget om bord og nu flyves til Esbjerg. Alt i alt en helt normal søredningsaktion.

Lodsbådene atter i tjeneste

På baggrund af den omtale, der i den seneste tid har været i pressen af de nye lodsbådes tilstand, kan Farvandsdirektoratet oplyse, at samtlige 9 fartøjer nu er blevet undersøgt af Farvandsdirektoratet og Statens Skibstilsyn med det resultat, at 4 af fartøjerne er fundet fejlfrie. På 2 fartøjer blev der fundet mindre revnedannelser, som er repareret. Også disse fartøjer er igen godkendt og er tilbage i normal drift. Af de resterende 3 fartøjer vil ét blive repareret og forventes tilbage i normal drift tirsdag den 21. juni. De øvrige to fartøjer er på værft i Rantzausminde og vil først blive taget i brug igen, når vibrationsproblemerne er løst.

Det skal tilføjes, at ingen af fartøjerne ved den foretagne gennemgang viste tegn på kavitation eller tæring. Efter gennemgang af de 2 fartøjer i Rantzausminde har overskibsinspektør Hans Christensen fra Statens Skibstilsyn udtalt: »Skaderne kommer alene fra vibrationer. Norsk Veritas og Jysk Teknologisk Institut er i gang med en vibrationsanalyse for at finde ud af, hvad vi kan gøre. De skader, der er, kan udbedres, og det er fuldt forsvarligt at sejle videre, indtil man har fundet den endelige baggrund for vibrationerne. Jeg kan ikke sige, om det er konstruktionen eller materialerne. Men jeg har på værftet fået udleveret certifikater på materialerne, der er anvendt, og alt er i overensstemmelse med de godkendte tegninger«. Problemerne har endvidere den 15. juni 1983 været drøftet i Lodsmaterieludvalget - sammensat af repræsentanter for Dansk Lodsförening, Danmarks rederiförening og Farvandsdirektoratet, som var enig i Farvandsdirektoratets redegørelse.

Tre omkom i Kattegat

Tre mennesker omkom, da det svenske fragtskib »Enö« af Kalmar i begyndelsen af juni måned i år sank i Kattegat.

Der var seks personer ombord, og de overlevende har i et søforhør forklaret, at skibet pludselig løb ind i to-tre meter høje bølger, selv om vejret ellers var fint. Lasten, der bestod af 830 ton kæde, forskubbede sig, skibet fik slagside, der hørtes en eksplosion og skibet sank. Det hele var overstået på få minutter, forklarede de overlevende. Sådanne bølger kan opstå i det farvand, hvor forliset skete, nemlig omtrent, hvor Kattegat og Skagerrak mødes.

Der var seks personer ombord, og de overlevende har i et søforhør forklaret, at skibet pludselig løb ind i to-tre meter høje bølger, selv om vejret ellers var fint. Lasten, der bestod af 830 ton kæde, forskubbede sig, skibet fik slagside, der hørtes en eksplosion og skibet sank. Det hele var overstået på få minutter, forklarede de overlevende.

Det svenske politi siger, at sådanne bølger kan opstå i det farvand, hvor forliset skete, nemlig omtrent, hvor Kattegat og Skagerrak mødes.



Lemvig Skibsforsikring

Bredgade 14 - 7680 Thyborøn
Tlf. (07) 83 13 53
Privat: (07) 83 10 73

ALUMINIUMSBÅDE - STYREHUSE
og øvrige aluminiumsarbejder
MAST og RIG

ALU-BOATS NYBORG ApS.

Lyøvej 16 - 5800 Nyborg - Tlf. (09) 31 51 40

Jørgen Jensen & Søn

v/ Johs. Jensen
Kolonial - Isenkram - Skibsproviantering
6960 Hvide Sande - Tlf. (07) 31 10 18

**50 ÅRS
ERFARING**

Frydendahl har nu gennem et halvt århundrede handlet med....

**FISKENET
SKIBSPROVIANTERING
FISKERI-ARTIKLER**

De mange år har naturligvis givet os en stor erfaring, som også du kan nyde godt af.

Frydendahl

6960 Hvide Sande • Tlf. (07) 31 13 11
Thorsminde afd. 07-49 70 06 Thyborøn afd. 07-83 14 66 Telex 80 392.

Autoriseret forhandler af
DEUTZ OG CATERPILAR
samt salg og reparation af
samtlige motortyper.

Forhandling af
**JUNIO PUMPER
GATES KILEREMME
OG
FAG KUGLELEJER**

Alt maskin- og skibsbygningsarbejde udføres.



ELLING

&

**EJSING A/S
MASKINVERKSTED**

Nordvestkajen . 9850 Hirtshals . Tlf. (08) 94 23 22
Lager og indkøbsafdeling, tlf. (08) 94 24 35



HIRTSHALS VOD-OG TRAWLBINDERI A/S

Notkajen . DK-9850 Hirtshals . Tlf. (08) 94 19 77*

ANDELSBANKEN
er anderledes

HIRTSHALS · HANSTHOLM · THYBORØN

DANTRAWL A/S

TLF. 08 - 94 17 11

9850 HIRTSHALS

HIRTSHALS ANDELSFISKEINDUSTRI

a.m.b.a.

Havnen . 9850 Hirtshals . Tlf. (08) *94 21 44

BRDR. JENSEN
Skibs- & Bådebyggeri ApS
Nordhavnsvej 15 . 8500 GRENAA

GRENAA HAVNS BRUGSFORENING
Tlf. (06) 32 01 48 . 8500 Grenaa
Skibsproviantering og frilager

FURUNO

VIGGO Jensen

FURUNO radar og akkolorid
SP og SKANTI radiotelefoner
ROBERTSON autopiloter
Elektriske skibsanlæg



Grenaa Havn ApS
Strandgade 14
8500 Grenaa
Tlf. (06) 320683 - 323683

BRUG BRUGSEN
ANHOLT
TLF. (06) 31 90 20

A/S Grenaa Skibsværft
Jens Vester & Sønner
Tlf. (06) 32 15 83 - 32 24 15
Nybygninger og reparationer
Ophalerbedding til 150 tons og 300 tons
Skibssmedie

H. P. PETERSENS BAADEVÆRFT
Dyrehaven . Nyborg . Tlf. (09) 31 06 58

GRENAA
FISKEAUKTION



SDR. KAJGADE 13
8500 GRENAA
TLF. (06) 32 12 03



ALT I SKIBSINSTALLATIONER
THOMSEN & WINKEL ApS
THYBORØN . TLF. (07) 83 12 22

Josefs
Samlecentral

Kontortid 9-12 og 14-16
Thyborøn . Tlf. (07) 83 18 00

Tilmelding af fisk fra søen

Døgnvagt
tlf. (07) 83 14 50



Medlemsblad for Foreningen af Danske Redningsmænd

LEMVIG BIBLIOTEK

NR. 5

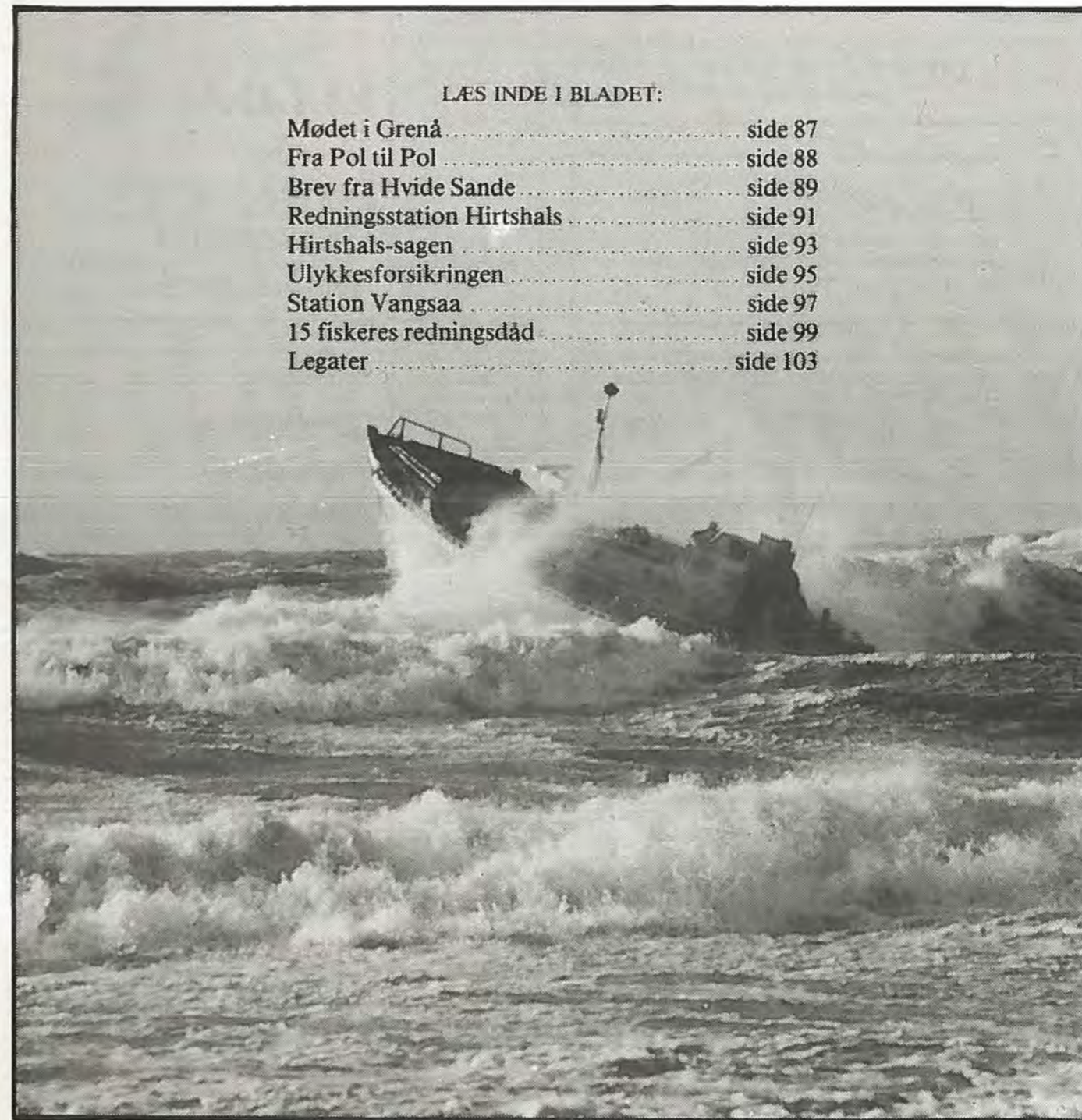
SEPTEMBER-OKTOBER 1983

1985

50. ARG.

LÆS INDE I BLADET:

Mødet i Grenå	side 87
Fra Pol til Pol	side 88
Brev fra Hvide Sande	side 89
Redningsstation Hirtshals	side 91
Hirtshals-sagen	side 93
Ulykkesforsikringen	side 95
Station Vangsaa	side 97
15 fiskeres redningsdåd	side 99
Legater	side 103





Lemvig Skibsforsikring

Bredgade 14 - 7680 Thyborøn
Tlf. (07) 83 13 53
Privat: (07) 83 10 73

ALUMINIUMSBÅDE - STYREHUSE
og øvrige aluminiumsarbejder
MAST og RIG

ALU-BOATS NYBORG ApS.

Lyøvej 16 - 5800 Nyborg - Tlf. (09) 31 51 40

Jørgen Jensen & Søn

v/ Johs. Jensen
Kolonial - Isenkram - Skibsproviantering
6960 Hvide Sande - Tlf. (07) 31 10 18

**50 ÅRS
ERFARING**

Frydendahl har nu gennem et halvt århundrede handlet med....

**FISKENET
SKIBSPROVIANTERING
FISKERI-ARTIKLER**

De mange år har naturligvis givet os en stor erfaring, som også du kan nyde godt af.

Frydendahl

6960 Hvide Sande • Tlf. (07) 31 13 11
Thorsminde afd. 07-49 70 06 Thyborøn afd. 07-83 14 66 Telex 60 392.

Autoriseret forhandler af DEUTZ OG CATERPILAR

samt salg og reparation af
samtlige motortyper.

Forhandling af
JUNIO PUMPER
GATES KILEREMME
OG
FAG KUGLELEJER

Alt maskin- og skibsbygningsarbejde udføres.



ELLING

&

EJSING A/S MASKINVERKSTED

Nordvestkajen . 9850 Hirtshals . Tlf. (08) 94 23 22
Lager og indkøbsafdeling, tlf. (08) 94 24 35



KOMPASSER - SKIBSURE
SØKORT

Jver C. Weillbach & Co. A/S

Toldbodgade 35
P.O. Box 2051
DK-1253 · København K
Telefon: 01-13 59 27 · Telex: 19709



Ansvarshavende redaktør:
FINN BJØRNAGER JENSEN
Neptunvej 68, 6710 Esbjerg V.
Tlf. (05) 15 10 75

Ekspedition og tryk:
THYBORØN BOGTRYKKERI
Ærøvej 5A, 7680 Thyborøn
Tlf. (07) 83 14 60

FORENINGEN AF DANSKE REDNINGSMÆND

Bestyrelsen:
Formand og kasserer:
ROBERT IVERSEN
Morsøvej 12A, 7680 Thyborøn
Tlf. (07) 83 13 23

Næstformand:
KNUD E. JENSEN
Julius Poulsensvej 9, Nr. Vorupør
7700 Thisted. Tlf. (07) 93 83 27

MARTIN SØRENSEN
Højvangen 15, 9850 Hirtshals
Tlf. (08) 94 18 82

NIELS PETER NIELSEN
Mosedalsvej 25, Listed,
3740 Svaneke. Tlf. (03) 99 63 06

HARALD BACHMANN
Havnegade 197, 8500 Grenå
Tlf. (06) 32 08 40

MØDET I GRENÅ 1. OKT. 1983

45 kystredningsmænd fra samtlige danske kystredningsstationer deltog lørdag den 1. oktober i et møde og ved en demonstration i Grenå. Det var Farvandsdirektoratet, der havde indkaldt redningsmændene og formålet var dels at redningsmændene skulle medvirke til, at tage endelig stilling til en fælles arbejdsredningsdragt til samtlige redningsmænd. Der var to typer, at vælge imellem, dels den norske Helly Hansen samt »Musk-ox« fra Nordisk Gummibådsfabrik. Helly Hansen-dragten har der længe været arbejdet med i forbindelse med imødekomme af krav fra redningsvæsenet og skibstilsynet og den er kendt og anvendt ved visse stationer ved den jyske vestkyst. Begge typer er afprøvet af skibstilsynet, der dog ikke har kunnet godkende dem som overlevelsesdragter eller som egentlige redningsdragter. Man kan anbefale dragterne i redningsvæsenet som arbejdsdragter.

Overingeniør Hans Mohr fra Farvandsdirektoratet understregede dette overfor de mange redningsmænd og tilføjede, at når man alligevel skulle tage stilling til én af disse to dragter nu, skyldes det bl.a. det akutte nuværende behov og den omsætningsdighed, at udviklingen på dette område undergår mange nye forandringer. Hvis vi ikke bestemmer os for en arbejdsdragt nu, vil der fortsat kunne være diskussion om hvilken dragt vi skal vælge og endelig beslutning vil så trække yderligere ud.

Farvandsdirektoratet har afsat 1.5 millioner kroner til indkøb af arbejdsdragter, hvoraf der skal bruges små 200 stk. Kystredningsmændene skulle selv medvirke til at træffe beslutning om hvilken dragt, der skal anvendes og det skulle ske ved en hemmelig afstemning.

Der blev rettet spørgsmål om, hvorfor dragterne ikke kunne godkendes som redningsdragter, hvortil der blev svaret, at skibstilsynet i dag stiller så store krav til overlevelsesdragter, at man må formode, at der vil gå lang tid inden sådanne dragter kan blive udviklet og opnå tilsynets godkendelsesmærke.

Det er der ingen dragter, der har i dag.

Der blev også nævnt, at når de dragter redningsmændene på mødet besluttede sig til, engang skal udskiftes, vil egentlige godkendte overlevelsesdragter kunne forventes at blive indkøbt. Der blev af redningsmændene stillet en lang række spørgsmål til de to firmaers repræsentanter ved mødet i redningshuset forud for demonstrationen i Grenå havn. Der var god spørgelyst og der blev svaret objektivt fra firmaernes repræsentanter, hvorefter redningsmændene fik lejlighed til selv at afprøve dragterne i Grenå havn. Dette tilbud blev benyttet af mange på skift og det tog et par af formiddagens timer at afvikle.

Samtidig med stillingtagen og afprøvning af dragten blev der afviklet prøvesejlads med den norsk/svenske gummibåd »Weedo«. Gummibåden er 6.6 meter lang og 2.25 meter bred og vejer udrustet 2.500 kg. Den er forsynet med 2 Johnson motorer, der hver yder 60 HK, hvilket kan give fartøjet en fart af 22 knob. Firmaet E. V. Johannsen, København, står som forhandler herhjemme for det norske firma NAUTEKNIK A/S, Oslo, der på mødet var repræsenteret af Bjørn Hagen. Firmaet bød på kajen på røget lammekølle og linje-akvavit - et festligt indslag i det pragtfulde vejr. »Weedo« blev flittigt afprøvet af redningsmændene både i og udenfor havnen og der var stor tilfredshed med dens evne til manurering og stabilitet. Nu skal »Weedo« afprøves ved station Thorsminde på den jyske vestkyst, og vi må nok vente med en nærmere beskrivelse af dette fartøj til senere. Tre engelske gummibåde skal i nær fremtid afprøves ved tre andre stationer. Det drejer sig om en watercraft til station Hvide Sande og Rønne samt en waterjet ved Hirtshals. Resultaterne af disse afprøvninger skulle gerne resultere i en solid type, der kan indkøbes til så godt som samtlige kystredningsstationer til supplerende af stedets redningsbåd. Fartøjet vil være særdeles egnet til hurtigt at kunne udsættes og redde badende, windsurfere osv. Inden alle stationer kan få glæde af en sådan gummibåd skal der konstrueres en beddingsvogn, der hurtigt kan udsætte gummibåden direkte i vandet, og som kan føre den langs kysten til bedste udsætningssted. Her er der en del tekniske såvel som myndighedsproblemer, der skal løses forinden bygning af disse kan finde sted.

Ved mødet i Grenå fik redningsmændene også at vide, at de nye redningsfartøjer, der skal bygges, tidligst kan være klar i begyndelsen af 1985. Tegningerne skulle først godkendes af skibstilsynet, hvorefter der skal laves en prøvemodell til prøvetanken i Lundtofte. Herefter skal byggeopgaven i licitation, inden den endelige bygning kan finde sted.

Der var fra redningsmændene spørgsmål fremme om da at sætte flere fartøjer i produktion samtidig.

Disse spørgsmål kom ved arbejdsfrokosten som Farvandsdirektoratet var vært ved. Det var også her redningsmændene skulle foretage en hemmelig afstemning om, hvilken arbejdsdragt de kunne gå ind for og dermed afgøre en handel om ca. 200 dragter. Af udtalelser fremgik det, at de nørrejske redningsmænd foretrak Helly Hansen, mens de øvrige gik ind for »Musk-ox«, så der er ved stationerne stor spænding om hvilken dragt, der fik flest stemmer. Tidsskriftet kan her afsløre afstemningsresultatet: 30 stemmer til »Musk-ox«, 13 stemmer til Helly Hansen og 2 blanke stemmer.

STØT

VORE ANNONCØRER
- DE STØTTER OS!

VENUS

PEJSE OG BRÆNDEOVNE



Forlist lille fartøj bygget af 6 tønder

En vesttysk eventyrer, der først i august måned sejlede ud fra Storbritannien i et fartøj, bestående af seks tønder, har været savnet.

Et fransk flådefartøj har fundet et lille fartøj, der svarer til beskrivelsen af en båd, bygget af vesttyskeren Günter Miesef fra Freiburg, ud for den spanske kyst søndag den 21. august. Båden var forladt, men kaptajnens logbog blev fundet om bord. Den franske patruljebåd søgte efter den savnede i fire timer, men uden held. Miesef forlod Devon den 5. august og havde planer om at sejle til Portugal i sit tøndefartøj.

Han var blevet taget ombord i et spansk fartøj.

Afprøvning af arbejdsdrakterne blev flittigt udført af redningsmændene ved demonstrationen og mødet i Grenå.



Der blev opnået god kontakt og forståelse ved mødet med forsvarsminister Hans Engel i Thyborøn. Robert Iversen og forsvarsministeren ses her foran MRB 35.



Ny radar klarer synet

En farveradar er i sig selv ikke noget nyt. En sådan kom for første gang frem for et par år siden, og interessen var dengang meget stor på grund af, at billedet ses meget klart i dagslys. Ideen er, at farverne skifter med ekkoets styrke.

Nu har det københavnske firma Radar-Decca, som har afdeling i Esbjerg, udviklet en ny farveradar, hvor man bruger farverne på en mere logisk måde. Farverne anvendes simpelthen til hver sin funktion.

Desuden indeholder den nye radar en variabel farezonealarm, der som en rød cirkel kan lægges rundt om skibet i en valgfri afstand fra 3 til 12 sømil. Hvis et andet skib eller en forhindring kommer ind i området, lyder alarmen.



Chr. Mose Enevoldsen skriver et brev:

Vi er i redningsbåden når stormene raser

Der er nok inge tvivl om, at der for tiden forekommer usikkerhed omkring redningsvæsenets situation, ikke mindst efter den ulykkelige hændelse i Hirtshals, hvor meget af det, der har ligget og ulmet rundt ved redningsstationerne, er kommet frem til offentlighedens kendskab. Derfor skriver jeg dette brev, for at være med til at kaste lys over det, der er sket inden for de sidste år.

Sådan skriver bestyrelsen af redningsstationen i Hvide Sande - Chr. Mose Enevoldsen, Hvide Sande, i en kommentar til debatten om redningsmændenes forhold. Chr. Mose Enevoldsen fortsætter:

I 1951 kæntrade Hvide Sandes redningsbåd, hvorved fem mænd mistede livet. Allerede på dette tidspunkt blev de efterlattes erstatning nøje drøftet. Men en stor landsindsamling medvirkede til en tålelig tilværelse for de efterladede.

En kommission blev nedsat, og nybygninger blev sat igang. Der blev bygget to typer redningsbåde, men i kommissionsbetænkningen var der givet mulighed for en eventuel større båd senere. Og her fik vi motorredningsbåd 34 og motorredningsbåd 35, tilhørende henholdsvis Hvide Sande og Thyborøn. Disse både har vist sig egnet til at kunne klare de opgaver, som indenfor de sidste 14 år er blevet pålagt dem. Men hvorfor blev der ikke bygget videre, som man lovede dengang?

Redningsvæsenet kom ind under Farvandsdirektoratet, og det lille »væsen« blev opslugt af det store administrationsapparat. Det der var vigtigst og afgørende for os, nemlig redningsfartøj og materiel, kom sidst i rækken, når der skulle søges bevillinger.

Omkring 1974 skete så ulykken i Hanstholm, hvor bugseringsfartøj kom ind i billedet sammen med redningsvæsenet, og nu blev vores fremtidsplan med redningsfartøjerne lagt til side. Tegningerne til MB 34 og MB 35 blev der ikke arbejdet videre med. Den daværende redningsbestyrer Åskov Pedersen blev sat på efterløn, og det som

han sammen med de vestjyske redningsmænd havde kæmpet for blev til sidesat til fordel for en bugserbåd.

Vi er en lille forening og har vel også altid været dårlig til at råbe højt - bange for al den presseomtale. Vi er derfor medskyldige i det, som er sket, i de sidste ti år.

Da vi så, hvad der skete med hensyn til nybygninger, som Hirtshals-typen var et eksempel på, da burde vi som redningsmænd have advaret mundighederne. Men vi gjorde det ikke i tilstrækkelig grad.

Kære rednings-kolleger: Her står vi med skyld. Og den må vi vedgå, ellers kommer vi aldrig igennem den krise, vi er i nu. Vi kan ikke forlange, at vore foresatte i København har det fulde kendskab til virkeligheden herovre. De afgørende krav til en redningsbåd oplever kun de, der er ombord på båden, når stormen raser. Men hvad kan vi så forlange? Vi kan kræve, at det offentlige hører på os. Som forsvarsministeren sagde i 1962, må redningsmændene

gøres medbestemmende og medansvarlige. - Vel skal der spares. Jeg ved godt, at der spares. Jeg ved godt, at der kunne bygges tre Hirtshalsbåde for én Hvide Sande-båd. Men vi så, hvor dyr besparelsen blev.

Derfor er det så glædeligt og derfor er det så afgørende, at de gamle tegninger, hvorefter Hvide Sande-båden og Thyborøn-båden blev bygget, er kommet på bordet igen. Disse tegninger har været skrinlagt i ti år, og derfor skal de udbygges. Vi har brug for større både. Og lad så skibsværfterne på Vestkysten sammen med skibstilsyn og redningsmænd forestå byggeri af disse både.

Til sidst et hjertesuk angående den sidste udvikling i Hirtshals-sagen. Det kan ikke være meningen, at det offentlige skal frasige sig ansvaret i Hirtshals-ulykken og kalde de afdøde redningsmænd for dårlige sømænd. Vore embedsmænd kender som sagt ikke vilkårene for de manøvrer, som redningsmandskabet må foretage i pressede situationer, hvor menneskeliv står på spil. Nej - vi må anmode det offentlige om at vedkende sig deres del af ansvaret for den ulykkelige hændelse i Hirtshals. Så er der mulighed for, at vi kan bevare den gensidige respekt i et videre samarbejde.

HIRTSHALS ANDELSFISKEINDUSTRI

a.m.b.a.

Havnen . 9850 Hirtshals . Tlf. (08) *94 21 44

NORDJYSK SKIBSKONSULENT ApS

HAVNEN . 9850 HIRTSHALS . TLF. (08) 94 37 36 . TELEX 67751

Speciale: FISKESKIBE



VORUPØR BANK

HANDELS- OG LANDBRUGSBANKEN

VENUS

PEJSE OG BRÆNDEOVNE



Venus Pejse nu også med bageovn...

Venus Pejse findes i to størrelser og fem forskellige faconer. De små A Pejse er 90 cm. høje og opvarmer ca. 70 m² rumareal. De store B Pejse er 100 cm. høje og opvarmer ca. 100 m² rumareal.

Formen af de fem forskellige typer fremgår af skitserne forneden. Der findes en Venus Pejse for enhver smag og enhver stue.

Venus Pejse har indbygget fremtid, dvs. der kan som ekstraudstyr leveres glaslåger, kulkurv, vandtank, varmluftblæser m.m. Venus Pejse kan tilsluttes både i toppen og bagud. Venus A5 med bageovn.

Venus Pejse er forsynet med Værefakta, hvilket sikrer Dem en hæderlig væredokumentation, der er til at stole på. Alle vore modeller er med akseskuffe, brændselsrum, støbejerns ryster, ildfast udmuring, brændkammer af specialstål. Grundtyperne er afprøvet på Jysk Teknologisk Institut.

Vil De vide mere om Venus Pejse kan De indsende nedenstående kupon, så vil de modtage vor forhandlerliste - prislister - den flotte Venus farvebrochure samt information om skortene og tilbehør.



Jeg ønsker brochure m.v. Sendes til: Venus Pejse
Herman Bangvej 23, 8500 Grenaa, Tlf. (06) 32 03 36

en god
bankforbindelse



FJERRITSLÆV BANK A/S



Filialer: Brovst, Skovsgård, Bonderup, Klim og Thorup

Vestergade 16 . 9690 Fjerritslev . Tlf. (08) 21 14 11

SEJL (gl. og moderne udgave)

TOVVÆRK
BLOKKE
BESLAG
VANTSKRUER
RIGNING
PRESSENINGER
BÅDKALECHER
SPRAYHOOD
BOMTELTE



FRITIDSTØJ
SEJLERTØJ
ARBEJDSSTØJ
SØMANDSTRØJER
FIBERPELS
COWBOYBUKSER
FLØJLSBUKSER
OVERTRÆKSBLUSER
JAKKER
ANORAKKER



Thyborøn Sejlmageri

v/ J. Kr. Mikkelsen . Svanevej 14 . Tlf. 07-831125

HVIDE SANDE SAMLECENTRAL

v/ Bent Jørgensen
6960 Hvide Sande
Telefon (07) 31 12 88 . Kontor: (07) 31 14 86
Døgnvagt: (07) 31 14 86



NB
Bestil venligst eventuel
lastmand ved
tilmelding.

Redningsstationen ønskes flyttet til havneindsejlingen

Redningsfolkene i Hirtshals og redningsstationens leder Martin Sørensen ønsker så hurtigt som overhovedet muligt, redningsstationen flyttet fra dens nuværende plads ved Hans Svendsens Skibsbyggeri til vestmolen, således at man fra stationen har udsigt over havneindsejlingen. Det forhold, at man har det bedst mulige overblik peger havverikommisionen også på i sin betænkning om »RF 2«-forliset.

Den placering, redningsfolkene har kig på er ved Post & Telegrafvæsenets kabelhus. Samtidig ønsker man en lyskaster placeret på taget, så der kan foretages belysning af havneindsejlingen og den nærmeste kyststrækning.

- Det er naturligvis umuligt at sige, om vi kunne have reddet menneskeliv ved »RF 2«-katastrofen, hvis vi havde haft havneindsejlingen oplyst, men man kan heller ikke udelukke det, siger Martin Sørensen, og de fleste at vore operationer foregår i nærheden af havnen, så det vil være en stor fordel at få redningsstationen flyttet ud på molen. Vi pegede allerede på det, da den nuværende redningsstation blev bygget.

Dengang - det er ca. fem år siden - var man fra havnemyndighederne bange for at en træbro ville være for svag og yde for lidt beskyttelse i tilfælde af, at et større skib skulle blive drevet imod

den, og måske ødelægge redningsbåden.

De krav, redningsstationen nu har stillet omfatter syv punkter. Man har ikke sat nogen bestemt dato for, hvornår de skal være opfyldt, men man lægger dog ikke skjul på, at det må være inden efterårsstormene sætter ind.

- Og det kan nås, hvis ellers viljen er til stede, siger Martin Sørensen. Det eneste punkt, der kan blive problemer med i den henseende, er kravet om godkendte opdriftsdragter, idet ingen instans herhjemme endnu har villet godkende en sådan dragt.

De syv punkter, som ønskes opfyldt, og som i øvrigt for de fleste vedkommende er påpeget i havarikommisionens rapport, er:

1. Telefon til bil og båd, således at der kan føres ugeneret kommunikation med alle involverede i en redningssituation.

2. Personsoğanlæg, da det er vigtigt, at det går hurtigt og personalet er placeret på forskellige poster på havnen, i nærheden af hvilken 90 pct. af operationen foregår.

3. Opdriftsdragter af godkendt type, fordi mandskabets sikkerhed er vigtigt for en vellykket aktion.

4. Gummibåd til supplement for aktioner fra stranden.

5. Fremskyndelse af projektet for bygning af en ny redningsbåd af Nordsøtypen.

6. Redningsstationens placering, således at der er udsigt over havneindsejlingen. Man påpeger, at man tidligere er blevet lovet, at man ville se velvilligt på en udflytning.

7. Placering af lyskaster på taget af den ny redningsstation og montering af radaranlæg til benyttelse i usigtbart vejr.

Disse krav er sendt til farvandsdirektør Otto Gredal.



selvfølgelig!
LOKALBANKEN
HJØRRING - HIRTSHALS - TAARS

Skibsinstallationer . Dynamoer - Motorer - Generatorer
Radio - Radar - Ekkolod



**HIRTSHALS
SKIBSELEKTRONIK A/S**
Nordvestkajen - Tlf. (08) 94 18 44 - 94 12 56



A/S OVE CHRISTENSEN
HIRTSHALS
TLF. (08) 94 21 33

MASKINFABRIK OG SKIBSSMEDIE

DANTRAWL A/S

TLF. 08 - 94 17 11

9850 HIRTSHALS

HIRTSHALS SPAREKASSE

- en af Samarbejdende Vendsysselske Sparekasser

**Hirtshals
Ny
Samlecentral**
93 39 19

Kontoradresse:
Hirtshals Revisionskontor I/S
N. C. Jensensgade 2 . Tlf. 94 22 00

Døgnvagt: 94 39 19
Uffe Jensen, privat: 94 16 25
Sigurd Jensen, privat: 94 91 78



Fiskerne lander selvfølgelig hos:

Fiskernes Samlecentral I/S

Thyborøn

Modtager alle slags fisk (døgnvagt)
Moderne køleanlæg sikrer
opbevaring af fisk

Tlf. kontor (07) 83 14 48
Pakhus *(07) 83 16 69

THYBORØN HAVNS FISKERIFORENING

BREDGADE
TELF. (07) 83 18 44
KONTORTID,
DAGLIG KL. 9,00-12,00
AUKTIONSHALLEN TELF. 83 19 88

Jydsk Dykker- og Entreprenørfirma ApS
Broagervej 5 . 7500 Holstebro . Tlf. (07) 42 63 51



Alt undervandsarbejde
Dykkerundersøgelser
Bjergning
Sprængning m.m.
udføres

Levorsen & Jørgensen A/S

Statsaut. installationsfirma
TLF. (08) 94 10 11 - 94 15 04 - HIRTSHALS

FINN NIELSEN
Skibradioservice A/S
HIRTSHALS . TLF. 08-94 13 22



NY HAVNS
TRAWLBINDERI
9850 HIRTSHALS
TLF. (08) 94 10 44

Chr. Jepsen
SLAGTERFORRETNING . NØRREGADE 16
TLF. 94 10 39 . HIRTSHALS

HIRTSHALS FISKEAUKTION

Gunnar Berg
Statsaut.

HIRTSHALS EL-MOTORSERVICE ApS
HIRTSHALS ØSTHAVNEN Tlf. (08) 94 15 95

Elektromekanisk værksted
Salg og service af generatorer, motorer og pumper



Hans Svendsens Skibsbyggeri
Havnen . 9850 Hirtshals . Tlf. (08) 94 17 77

AGGER SKIBSVÆRFT

Nybygninger og reparationer.
Smede- og Maskinværksted
Agger, 7770 Vestervig
Tlf. (07) 94 15 55

Hirtshals-sagen

Den 25. august 1983 afholdtes møde på Hirtshals Redningstation samt på Hirtshals rådhus, hvor følgende deltog:

Forsvarsminister Hans Engell, departementschef P. Verner Christiansen, kontorchef V. Gyde, kontorchef J. Frank, redningsinspektør J. Ibsen, ministersekretær T. Schaldemose, borgmester Knud Størup, 7 redningsfolk fra redningsstationen, stationsleder Martin Sørensen, Harald Bachmann, Niels Peter Nielsen, Robert Iversen.

Forsvarsministeren ankom til Hirtshals Redningsstation kl. 11.00, hvor stationsleder Martin Sørensen bød velkommen. Senere besigtigede ministeren redningsstationen, materiellet, ste-

det, hvor den nye redningsstation ønskes placeret samt helikopterlandingspladsen ved Hotel Fyrklit.

Kl. 12.00 afholdtes møde i byrådsalen på Hirtshals Rådhus, hvor borgmester Knud Størup bød velkommen.

Ministeren takkede for besøget, og gav en kort redegørelse om besøget samt refererede til de mange fejltagelser, som er sket gennem pressen.

Ministeren oplyste, at så snart der foreligger rapport angående RF2 forliset, vil han udtale sig om sagen.

Der var endvidere enighed om, at lønnen til redningsfolkene var i orden.

Mødet fortsatte med, at bådformand Bent Christensen forelagde redningsfolkernes spørgsmål til ministeren.

HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade - Hirtshals
Tlf. (08) 94 12 27

Sejl . Presenninger . Tovværk



HIRTSHALS HANDELS- & TRANSPORTKOMPAGNI ApS

Østhavnsvej 10 . 9850 Hirtshals
Tlf. (08) 94 33 44

Fiskernes Fiskesortering

HAVNEN . HIRTSHALS
Tlf. 94 14 37 - 94 95 78

MALERMESTER JØRGEN JEPPESEN

Cort Adelsersvej 6 . 9850 Hirtshals . Tlf. (08) 94 10 33

Skibsmaling . Sandblæsning . Sandvask
Bygningsmaling . Autolakering

Hirtshals Fiskeriforening

LOSSEAFD. - ØSTHAVNEN
9850 HIRTSHALS

Ministeren mente, at det var en god idé, at flytte redningsstationen, men det kunne ministeren ikke selv afgøre, da der er forbundet en del omkostninger hermed, hvorfor ønsket vil optages til forhandling i ministeriet.

Ministeren ville prøve at få bragt det i orden inden efterårsstormen.

Redningsfolkene oplyste ministeren om, at de ikke ville spredes ud over hele havnen, hvad angår redningsstation, da redningsfolkene mente, at det var nødvendigt, at de er samlet på et sted.

Angående »de 7 punkter« kunne ministeren oplyse, at de 5 af dem var bevilget, men de sidste 2 punkter, flytning af redningsstation samt ansættelse af 2 mænd på redningsstationen, stadig forhandles.

Angående henvendelse og brevveksling til Ministeriet, foreslog redningsfolkene en forenkling af arbejdsgangen, da de mente, der går for lang tid, inden de modtager svar fra ministeriet.

Ministeren oplyste til dette spørgsmål, at det ikke var ham alene, der kunne afgøre ønsker og henvendelser til ministeriet.

Redningsfolkene ønskede en fast dato, hvor de kunne modtage svar fra ministeren angående »de 7 punkter«. Der blev ikke fastsat en bestemt dato, men at redningsfolkene vil modtage svar angående »de 7 punkter« i oktober måned 1983.

Der forelå ikke yderligere til forhandling.

Mødet hævet.

KØB
REDNINGSMÆNDENES
EMBLEM
HOS
FORENINGENS
KASSERER

FØR DE VÆLGER
PENSIONSFØRM

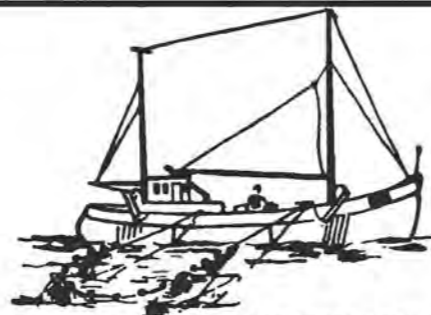
Hvilken pensionsordning er mest fordelagtig?
Hvilke skattefordele opnår man?
Tal med os om, hvad der betaler sig bedst for Dem.



HAN HERREDERS
SPAREKASSE



7680 Thyborøn . Tlf. (07) 83 14 44



THYBORØN TRAWLBINDERI I/S

Havnegade 42 . 7680 Thyborøn
Tlf. (07) 83 15 00

Altid de nyeste modeller i Trawl og Vod

NOVA BATTERIER
Thyborøn Batteridepot ApS
Tlf. (07) 83 19 11



7680 Thyborøn

Nærmeste forhandler anvises.

HARALD IVERSEN & SØN

FISKEEKSPORT - FILETFABRIK

Tlf. (07) 83 13 00 - 83 17 40
7680 THYBORØN HAVN

P. RUBY

SKIBSHANDEL

7680 THYBORØN HAVN
TLF. 83 10 05 - 83 13 20



THYBORØN SKIBS- & MOTORREPARATION

ApS
TLF. (07) 83 15 50 - 83 11 11



SØREN EMTKJÆR

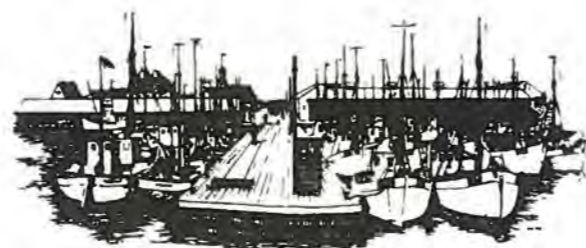
SHELL SERVICE
ALT I AUTOTILBEHØR

7680 Thyborøn . Tlf. (07) 83 11 74

THYBORØN SKIBSRADIO

maritimt elektronisk udstyr

7680 Thyborøn Havn
Tlf. (07) 83 11 60



THYBORØN FISKEAUKTION

v/Jens Steen

A/S Thyborøn Isværk & Kølehus

Tlf. (07) 83 10 03
7680 Thyborøn Havn

THORSMINDE FISKEAUKTION

v. Johannes Dahl Knudsen

Spovevej 7
Thorsminde
6990 Ulfborg

Tlf. (07) 49 71 23

Ulykkesforsikringen

Af ekspeditionssekretær K. E. Poulsen, Forsvarsministeriet

Redegørelse for den af forsvarsministeriets tegnede forsikring, for den relation forsikringen har for den gældende ordninger om ydelse af understøttelse/pension samt den i henhold til skadeforsikringsloven gældende ordning.

På grundlag af et af Foreningen af danske Redningsmænd fremsat ønske er der nu af forsvarsministeriet tegnet en kollektiv ulykkesforsikring, der træder i kraft, hvis der sker ulykker i forbindelse med redningsaktioner og øvelser. I nævnte anledning skal nedenfor kort redegøre for indholdet af denne forsikring.

Da forsikringsordningen har en vis relation til den gældende ordning om ydelse af understøttelse (pension) til redningsmændene og disses enker, skal der endvidere redegøres herfor. Endelig skal den for ansatte i staten i henhold til arbejdsskadeforsikringsloven gældende almindelige forsikringsordning omtales.

1. Ifølge den kollektive ulykkesforsikring, der af forsvarsministeriet er tegnet hos forsikringselskabet Hafnia - Hånd i Hånd, udbetales der i tilfælde, hvor redningsmænd, afløserer samt læger omkommer under deltagelse i en redningsaktion eller øvelse, et beløb på 400.000 kr. med tillæg af 20.000 kr. pr. barn under 18 år. Beløbet er pristalsreguleret, idet det er baseret på Danmarks Statistik's reguleringspristal for juli 1982. Beløbet udbetales til enken eller en efterladt, der levede sammen med den omkomne i et ægteskabslignende forhold. (Det forudsætter, at

samliv og adressefællesskab har bestået i 2 år).

Efterlades der kun børn under 18 år, får disse hele beløbet til boet efter de afdøde.

I tilfælde, hvor en redningsmand kommer til skade under deltagelse i en redningsaktion eller en øvelse, og invaliditetsgraden fastsættes til 30% og derover ydes en til invaliditetsgraden svarende procentdel af 400.000 kr. Forsikringen omfatter ulykkestilfælde, der måtte indtræffe fra det øjeblik, hvor redningsmanden forlader hjem-/arbejdsplads for at deltage i en redningsaktion, og indtil det øjeblik, hvor han efter endt redningsaktion er vendt direkte tilbage til hjem-/arbejdsplads.

2. I tilfælde, hvor der kommer et beløb til udbetaling fra den kollektive ulykkesforsikring, træder dette beløb i stedet for den understøttelse (pension), der ellers ville have tilkommet den pågældende i henhold til forsvarsministeriets regulativ af 1. oktober 1955. Heraf følger, at en enke, der får udbetalt 400.000 kr. + eventuelt 20.000 kr. pr. barn, ikke vil få udbetalt nogen understøttelse (pension).

I tilfælde, hvor en redningsmand kommer til skade i tjenesten og invaliditetsgraden fastsættes til 30% og derover - f.eks. 40 pct. - modtager den pågældende fra forsikringselskabet 40% af 400.000 kr. = 160.000 kr. Hvis den pågældende afskediges fra redningsvæsenet som følge af tilskadekomsten, bortfalder understøttelsen (pensionen), der skulle være ham udbetalt i henhold til forsvarsministeriets regulativ. Afskediges han - efter at have været fast-

ansat i redningsvæsenet i 5 år efter det 30. år - afgår fra tjenesten på grund af svagelighed eller alder, og til enken efter en redningsmand.

3. Ved siden af de to ovennævnte ordninger gælder bestemmelserne i loven om arbejdsskadeforsikring.

Er redningsmanden omkommet i tjeneste - hvorved forstås deltagelse i redningsaktion og øvelser samt anden tjeneste, men ikke på vejen til og fra nævnte tjeneste - ydes der ifølge loven enker eller en efterladt, som i de sidste 5 år havde levet sammen med afdøde i et ægteskabslignende forhold, et éngangsbeløb, der fra 1. april 1983 andrager 29.500 kr.

Endvidere ydes der erstatning for tab af forsørger. Erstatningen ydes i form af en løbende ydelse i en periode på indtil 10 år.

Ydelsen udgør årligt 30% af afdødes årløn. I årlønnen indgår både det, den døde tjente inden for redningsvæsenet, som det, han tjente ved anden beskæftigelse. Årlønnen kan ikke fastsættes højere end for tiden 187.000 kr.

For hvert efterladt barn under 18 år ydes 10% af årlønnen.

Hvis redningsmanden kommer til skade i tjenesten - jfr. ovenfor - ydes der erstatning for tab af erhvervsevne. Ved fuldstændig tab af erhvervsevnen udgør erstatningen ¾ af skadelidtes årløn (fra såvel redningsvæsenet som fra anden side), dog højst for tiden ¾ af 187.000 kr. Ved nedsat erhvervsevne fastsættes erstatningen i forhold hertil. Erstatningen ydes med 1/12 månedlig forud indtil det 67. år.

Har skaden medført varig mén, kan der endvidere ydes mén erstatning. Ved en méngrad på 100% udgør erstatningen for tiden 22.500 kr. årligt. Ved lavere méngrad fastsættes ménerstatningen tilsvarende lavere. Ménerstatningen kapitaliseres normalt. Hvis dette ikke sker, udbetales mén erstatning med 1/12 månedlig forud for livstid.

Dækning af indtægtstab i forbindelse med tilskadekomst under udførelse af redningstjeneste for Redningsvæsenets personale.

Når en redningsmand kommer til skade i redningsbåden eller ved anden tjeneste for Redningsvæsenet, og som følge heraf må sygemeldes, tilkommer der ham erstatning for tabt arbejdsfortjeneste efter dagpengelovens regler.

Den skadede skal da hurtigst muligt henvende sig til Farvandsdirektoratet,



DJURSLANDS BANK

— Den lokale bank

Vi ses i den lokale bank!

NORDVESTBANK

som tilsender ham et udfyldt dagpensgeskema nr. 201. Når redningsmanden har udfyldt sin del af skemaet, returnerer han det til Farvandsdirektoratet, som underskriver og fremsender skemaet til social- og sundhedsforvaltningen i hans bopælskommune.

Når redningsmanden genoptager arbejdet, skal han omgående underrette Farvandsdirektoratet herom.

Såfremt redningsmanden tillige er sygemeldt fra sit hovederhverv, skal han ligeledes udbede sig et udfyldt dagpensgeskema fra denne arbejdsgiver, indeholdende oplysninger om lønforholdene i hovederhvervet. Fremgangsmåden er altså den samme som ved henvendelse til Farvandsdirektoratet.

Er den tilskadekomne selvstændig erhvervsdrivende, skal han henvende sig til sygesikringskontoret i sin bopælskommune.

Sager om erstatning for mén og erstatning for nedsættelse af erhvervsevnen som følge af arbejdsulykker behandles i sikringsstyrelsen.

MANDS MINDE



Ansættelse pr. 1.7. 1983

Søren Christian Vibæk Larsen, f. 16.1. 1957, som bådmand på prøve ved redningsstation »Hvide Sande«.

Pr. 1.8. 1983

Frank Svenson, f. 8.4. 1951, som bådmand på prøve ved redningsstation »Anholt Havn«.

Kurt Arend Rasmussen, f. 16.2. 1959, som bådmand på prøve ved redningsstation »Anholt Havn«.

Peter Vendelin Hansen, f. 25.6. 1959, som bådmand på prøve ved redningsstation »Skagen Havn«.

Bådmand Å.V. Jensen, redningsstation »Skagen Havn«, som bådformand samme sted.

Afskedigelser pr. 31.5. 1983

Bådmand A.R.P. Rasmussen, redningsstation »Anholt Havn«, efter ansøgning.

Pr. 31.7. 1983

Bådformand K.F.P. Jørgensen, redningsstation »Skagen Havn«, efter ansøgning.

Bådmand E. Christensen, redningsstation »Anholt Havn«, efter ansøgning.

Pr. 31.8. 1983

Bådmand på prøve P.E. Kirkedal, redningsstation »Hirtshals«, efter ansøgning.

Pr. 30.9. 1983

Bådmand K.E. Jensen, redningsstation »Esbjerg«, efter ansøgning.

Afgået ved døden den 1.3. 1983

Fhv. bådformand S.L. Pedersen, redningsstation »Neksø Snøgebæk«.

Fhv. opsynsmand J.C. Jensen, redningsstation »Stevns«.

1.6. 1983

Fhv. bådmand L.T. Michaelsen, redningsstation »Manø«.

24.8. 1983

Fhv. bådformand K.F.P. Jørgensen, redningsstation »Skagen Havn«.



Runde fødselsdage

50 år Fhv. bådmand V.B. Bagger, redningsstation »Rømø«, den 9.10. Bådmand W.R.T. Jensen, redningsstation »Thorsminde«, den 14.11.

60 år Fhv. bådmand I. Nielsen, redningsstation »Vesterø«, den 23.10.

Fhv. betjeningsmand E.D.A. Pedersen, redningsstation »Tisvildeleje«, den 26.10.

65 år Fhv. bådmand E.G. Pedersen, redningsstation »Lildstrand«, den 5.10.

Fhv. betjeningsmand H.A. Sørensen, redningsstation »Christiansø«, den 12.10.

70 år Fhv. bådmand A. Brinck, redningsstation »Sønderhø«, den 29.10.

Fhv. betjeningsmand A.J. Høj, redningsstation »Nyminddegab«, den 27.11.

75 år Fhv. bådmand M.A. Mathiesen, redningsstation »Rindby«, den 18.11.

Fhv. bådmand I.K.Fr.J. Gajhede, redningsstation »Skagen Havn«, den 19.11.



50 år

Redaktør Finn B. Jensen fylder 50 år den 27. oktober 1983.

Foreningen af Danske Redningsmænd ønsker tillykke.



THYBORØN ELEKTRO ApS

Nordsøkaj 4 - 7680 Thyborøn
Tlf. (07) 83 18 16 - 83 19 11

Alt indenfor skibsinstallationer
Uforbindende tilbud gives gerne.

D.A.F. MARINE DIESELMOTORER

er uovertruffen i holdbarhed og levetid. Leveres som hovedmotorer i een- og to-motorers anlæg fra 96-600 HK, leveres også som hjælpeaggregater fra 65-220kVA. 24 timers døgnservice. Vi giver gerne uforbindende tilbud.

Kontakt



HELGOLANDSGADE 17 ESBJERG
TELF. 05 - 12 70 44
TELEX - 54 280

KYSTREDNINGSSTATIONERNES HISTORIE

Station Vangsaa

Station Vangsaa blev oprettet den 1. oktober 1893 som raketstation og forblev som sådan til nedlæggelsen 1. maj

1935. Opsynsmand i hele perioden var fisker Hans Hansen.

Ved stationen er følgende redningsforetagender udført.

15-21/11 1898 Dampskibet »Ainamo« af Bjørneborg	53 mand reddet, raketapp.
23/11 1905 Tremastet skonnert »Juno« af Riga	9 mand reddet, raketapp.
13/10 1916 Tjalk »Christiena« af Groningen	4 mand reddet, raketapp.
16/2 1935 »Alku« af Åbo	17 mand reddet, raketapp.

Der er ved stationen reddet i alt 83 mennesker. Desuden har stationens apparatur i 15 tilfælde været sat i bevægelse uden at være blevet udnyttet af de skibbrudne.

Mandskabet ved stationens nedlæggelse i 1935 var:

Opsynsmand Hans Hansen, betjeningsmænd Martin Andersen, Anders Kresten Jensen, Valdemar Jensen, Søren Josefsen og Anders Nielsen.

Af de ovennævnte strandinger skal her berettes om følgende:

Dampskibet »Ainamo«s stranding

Skibet kom fra Blyth og var bestemt til Svinemünde med kul, og det strandede på grund af tåge kl. 3 om morgenen ud for Vangsaa. Strandingen blev bemærket kl. 3½ og straks meldt til stationen, og da søen var en del urolig, og tilmed var meget mørkt, blev raketapparaterne ført til stranden, hvor de ankom kl. 4. Der affyredes efter hinanden 2 dobbelte raketter, men skønt begge gik ganske fortrinlig, idet hele raketlinens længde blev udløbet, kunne de ikke nå skibet, og det kunne således ikke nås med raket. Opsynsmanden ved Vangsaa telefonerede da til station Klitmøller om at kunne komme med redningsbåden, og denne blev da snarest gjort klar og ført til stranden, hvor den bragtes flot, og efter 1½ times roning nåede den skibet kl. 7½ formiddag. Søen var imidlertid aftaget en del, og det var blevet muligt at komme ud til skibet med kystbåde, så der var nu kommet en del bjærgere ombord for at kaste over bord af ladingen, ligesom der var blevet telefoneret til Svitzers Entreprise om at komme til stede. Der kom en hollandsk bugserdamper sejlede forbi, og da strandingen bemærkedes fra denne, kom den ind til skibet for at tilbyde at slæbe, og dette tilbud blev straks modtaget. Raketapparatet holdtes dog klar på ky-

sten, da vejret var meget uroligt, og hvert øjeblik kunne blive således at arbejdet med bjærgningen af skibet måtte opgives, og da skibet af søen var sat ca. 100 alen nærmere land, blev der bragt line om bord til i påkommende tilfælde at kunne benyttes ved udhaling af raketapparaterne, og Klitmøller redningsbåd blev i følge kaptajnens ønske liggende ved skibet til ankers, så at den ligeledes kunne være klar. Den påfølgende nat voksede havet betydelig. Bjærgerne fra Vangsaa gik, så snart søen begyndte at blive særlig urolig, til land, for derfra i påkommende tilfælde betjene raketapparaterne. Kl. 6 om morgenen blæste det frisk med hårde byger, og 4 mand og 2 kvinder af skibets besætning samt 2 bjærgere fra kysten gik da i Klitmøllers redningsbåd, som heldig bragte dem til land kl. 7 formiddag. Brådsøen var nu ualmindelig høj, og særlig i havstokken brød den således, at man foreløbig måtte opgive at sætte redningsbåden ud igen der på kysten, og begge redningsmandskaber fra Vangsaa og Klitmøller gik da igang med at søge redning iværksat med raketapparatet. Stjerteblok og udhalingsline blev halet ombord, ligesom den svære trosse, men det varede noget, inden man kunne få klaret linerne ombord, da de på grund af den lange afstand og den hårde strøm var blevet uklare af hinanden, men til sidst lykkedes det, og redningen kunne påbegyndes. Skibet stod da 600 alen fra land. Der var kommet 2 mand i land i redningsstolen, og denne tredje gang halet ud til skibet, da dette drev over revlen og ind mod land. Bugserdamperen vedblev imidlertid at hale af fuld kraft på skibet, der snart var ude under revlen og snart inde mod land, så det var umuligt at benytte redningsstolen, så længe dette stod på. Det strandede skib arbejdede voldsomt i søen, og da det som bemærket var ugørligt at sætte

sten, da vejret var meget uroligt, og hvert øjeblik kunne blive således at arbejdet med bjærgningen af skibet måtte opgives, og da skibet af søen var sat ca. 100 alen nærmere land, blev der bragt line om bord til i påkommende tilfælde at kunne benyttes ved udhaling af raketapparaterne, og Klitmøller redningsbåd blev i følge kaptajnens ønske liggende ved skibet til ankers, så at den ligeledes kunne være klar. Den påfølgende nat voksede havet betydelig. Bjærgerne fra Vangsaa gik, så snart søen begyndte at blive særlig urolig, til land, for derfra i påkommende tilfælde betjene raketapparaterne. Kl. 6 om morgenen blæste det frisk med hårde byger, og 4 mand og 2 kvinder af skibets besætning samt 2 bjærgere fra kysten gik da i Klitmøllers redningsbåd, som heldig bragte dem til land kl. 7 formiddag. Brådsøen var nu ualmindelig høj, og særlig i havstokken brød den således, at man foreløbig måtte opgive at sætte redningsbåden ud igen der på kysten, og begge redningsmandskaber fra Vangsaa og Klitmøller gik da igang med at søge redning iværksat med raketapparatet. Stjerteblok og udhalingsline blev halet ombord, ligesom den svære trosse, men det varede noget, inden man kunne få klaret linerne ombord, da de på grund af den lange afstand og den hårde strøm var blevet uklare af hinanden, men til sidst lykkedes det, og redningen kunne påbegyndes. Skibet stod da 600 alen fra land. Der var kommet 2 mand i land i redningsstolen, og denne tredje gang halet ud til skibet, da dette drev over revlen og ind mod land. Bugserdamperen vedblev imidlertid at hale af fuld kraft på skibet, der snart var ude under revlen og snart inde mod land, så det var umuligt at benytte redningsstolen, så længe dette stod på. Det strandede skib arbejdede voldsomt i søen, og da det som bemærket var ugørligt at sætte

»Christiena«s stranding 1916
Den 12. oktober 1916 kl. 10½ eftermiddag telefonerede den udsendte strandvagt fra alarmeringsstationen ved Bøgsted-Rende til opsynsmanden ved redningsstation Vangsaa, at der var set et blus vest for Vorupør, og at det holdt sig på samme sted. Da vagten skiftede kl. 1 om natten, lå skibet endnu på samme sted, dog tilsyneladende lidt nærmere land.

Kl. 3½ formiddag den 13. begyndte skibet at drive hurtigt ind mod land samt nordefter. Det blæste da en storm fra WNW med hårde byger, og søen var meget høj, hvorfor redningsmandskabet og transporthestene kl. 4 blev tilsagt til møde. Der kørtes nu syd efter til stranden, men transporten var meget besværlig, da havet skyllede højt op på stranden. Imidlertid var det pågældende skib kommet ind i brådet, og det kunne ses, at det drev for ankrene. Kl. 6 strandede skibet og blev stående i havstokken med styrbordside mod land. Der affyredes en enkelt raket, men raketlinen sprængtes, så at forbindelsen ikke opnåedes.

Ved redningsstationen Nørre Vorupør var melding om det blussende skib og så indgæet kl. 10½ om aftenen, og raketapparater samt redningsbåden kørtes til stranden kl. 11½, hvor de blev holdende, indtil skibet kom i drift, hvorpå raketapparaterne fulgte den langs stranden med skibet, og redningsbåden kom bagefter.

Da det første raketkast fra station Vangså var mislykket, blev der af station Nr. Vorupør's mandskab affyret en enkelt raket, hvis line faldt over bomdirken, men stormen blæste linen på øverst i rejsningen, så at besætningen ikke kunne få fat på den.

Fra station Vangså blev der igen affyret en enkelt raket, som tilvebragte forbindelse. De 2 redningsmandskaber arbejdede i forening, og kl. 6¾ formiddag var hele den strandede besætning, 4 mand, bragt i land i redningsstolen. Redningsapparaterne førtes derefter tilbage til de respektive stationer.

Fra station Klitmøller var raketapparaterne også sat i bevægelse, men nåede ikke strandingsstedet, før besætningen var reddet.

Det strandede skib var tjalken »Christiana« af Groningen, 73,39 registertons, på rejse fra Nordsundet til hjemsted med planker. Årsagen til strandingen var tab af sejl og bovspryd.

Den 16. februar 1935 kl. 5 modtog opsynsmanden ved redningsstationen Vangså melding fra den udsendte strandvagt, at der var indtruffet en stranding ca. 1,5 km SV for stationen.

Vinden var flov østlig, men der var meget højt sø, tåge og nordgående strøm. Redningsmandskabet og ejerne af transporthestene blev straks alarmeret og mødte hurtigt ved stationen, hvor redningsmateriellet blev læsset på vognene, som derefter kørte til strandingsstedet. Her havde een af mandskabet opsendt signalketter for at tilkendegive de ombordværende, at redningsmateriellet var under vejs.

Det strandede fartøj viste sig at være en damper, der stod ca. 150 m ude med breddesiden mod land. Søen var meget urolig, og brådsøerne skyllede stadig ind over dækket.

Så snart redningsmateriellet var kommet til stede, affyredes en enkelt raket, som lagde sig tværs over skibet. Stjerneblokken blev halet til borde, og fastgjort, hvorefter redningstrossen blev halet ud ved hjælp af ud- og indhælerlinen og anbragt over stjerneblokken. De skibbrudne gjorde nu tegn til, at de ønskede at forlade skibet, hvorfor redningsstolen halede til borde og selve redningsarbejdet kunne begynde.

Kl. 7 var hele besætningen - ialt 14 mænd og 3 kvinder - velbeholdne i land. Da de skibbrudne nu var i sikkerhed og indlogeret hos beboerne i Vangså By, blev redningsmateriellet kørt tilbage til stationen, bragt i hus og gjort klar til brug påny.

Det strandede skib var S/S »Alku« af Turku (Finland), kaptajn Kedola, på rejse fra Sunderland til hjemsted med koks. Dækslasten var dagen i forvejen skyllet over bord i en storm.

Årsagen til strandingen angaves at være tåge og strømsætning.

Samme dag kl. 20 meldte den udsendte strandvagt til opsynsmanden, at besætningen fra ovennævnte om morgenen strandede damper gav signal om at blive bjergtet i land. Besætningen, der om morgenen - kort før strandingen - var blevet reddet i redningsstolen, var ved middagstid gået om bord igen, da søen på dette tidspunkt var faldet så meget af, at det var muligt at opholde sig på skibet. Foruden besætningen var en assurandør gået ombord.

Vinden var V., 7, høj sø med nordgående strøm.

Redningsmandskabet blev straks alarmeret og mødte ved strandingsstedet kl. 20.15. Forbindelsen med skibet med redningstrossen og ud- og indhælerlinen var blevet stående fra redningsforetagene om morgenen, hvorfor ilandbringelsen af de skibbrudne straks kunne begynde, da mandskabet var mødt. Een for een blev de 15 mænd og 3 kvinder bragt i land i redningsstolen. Storm og sø var under redningsforetagene tiltaget så meget, at brådsøerne hele tiden skyllede over skibet. Det var derfor livsfarligt at opholde sig ombord.

Da redningsarbejdet var tilendebragt, blev de skibbrudne bragt i hus hos stedets beboere.



15 fiskeres redningsdåd i Lønstrup

Kildeangivelse:
Tidssk. f. Redv. nr. 12/1963
P. Christensen
Tidssk. f. Redv. nr. 10/1972
Inger Lauritzen
Det Nørrejylland Redningsvæsen
C.P. Eisenreigh 1927

Den 19. oktober 1863 om morgenen mellem kl. 3 og 4 strandede ved Lønstrup briggen »Stever Wustrou« af Wismar i Mecklenburg. Skibet var på rejse fra Hartlepool i England til hjemstedet med en ladning kul og blev ført af kaptajn J.J. Schwenn. Strandingen blev opdaget af bådmand Thomas C. Jensen ved 6-tiden og han alarmerede opsynsmanden, skibskaptajn P. Toft Bech, der straks satte hele alarmen igang. Det var den femte stranding i hans otte årige tjenestetid. Det var hans anden i år. I marts redde stationen 11 mand med redningsbåd fra barken »Galathea« af Stettin. Normalt gik der 3-5 år mellem en stranding. Intet under, at da redningsbådens mandskab blev vækket, kom mere en det halve af byens beboere på benene.

Det er ikke lykkedes os at skaffe et billede af stationens første opsynskaptajn P. Toft Bech, men af den mandige og elegant svungne skrift han anlagde i redningsstationens protokoller, må det antages, at han var en mand med handlekraft og stor kærlighed til søens folk. Han selv havde sejlet de sejlskibe på verdenshavene.

Nuværende opsynsmand Knud Lauritzen, Hjørring, han kone Inger Lauritzen og opsynsmandens daværende forældre Carl og Kirstine Lauritzen udførte lidt af en bedrift da de i 1972 »oversatte« de gamle redningsprotokoller til nudansk inden protokollerne skulle til Landsarkivet i Viborg.

Jeg har sammenholdt Lauritzenfamiliens oversættelse af den gamle protokol og den beretning, der gives i bogen om det Nørrejylland Redningsvæsen og P. Christensens mere beskrivende beretning i dette blad nr. 12/1963. Størst forskel ligger mere i skibsnavnet, der angives som »Stever Wüstrov« af P. Christensen og af Ei-


senreigh som »Stever Wustrow«. Da opsynsmand P.T. Bech beder skibets kaptajn bekræfte protokollen gør han det ved en tilføjende bemærkning.

Skibsnavnet er her: STEVER WU-STROU. Vi holder os til det og lader opsynsmanden berette om begivenhederne hin dag i oktober 1863.

Mandag den 19. dennes om morgenen omtrent kl. 6 anmeldte bådmand Thomas Chr. Jensen for mig, at et skib var strandet omtrent ¼ mil nord herfra, hvorefter jeg straks med tvende ridende bud lod bådmandskabet og transporthestene tilsige at møde uopholdelig ved bådhuset. Vinden var VNN, stærk sønden strøm. Efter at båden var nedkørt til stranden, blev raketapparaterne befordret på vogn hen til strandingsstedet, hvortil medfulgte en mand ekstra.

Ankomsten til stranden med redningsbåden omtrent kl. 7 blev mandskabet

VERNER NIELSEN
LÆRKEVEJ 37
7680 THYBORØN
TLF. (07) 83 13 19



SPAREKASSEN
THY



BORNHOLMS KONSERVESFABRIK A/S
LEVERANDØR TIL DET KGL. DANSKE HOF
3730 NEKSØ - BORNHOLM



S. Å. Leth Jensen
Statsautoriseret vejer og måler
Østhavnen i Hirtshals
Telefon 08-94 13 12



Fiskesalgforeningen
ØSTBORNHOLM A. m. b. A.
Sdr. Hammer 2 - postbox 13
3730 Nexø . Tlf. (03) 99 21 99



SKIBSELEKTRONIK - SALG - SERVICE
HIRTSHALS SKIBSRADIO I/S
SYDVESTKAJEN 1-3
9850 HIRTSHALS
TLF. 08-94 11 52 - 94 36 78 - 94 12 11



12 mand, forsynet med redningsbælter og satte båden i søen ¼ mil luvart af det strandede skib, roede den med ventilerne åbne ud over anden revle, hvor skibet tæt udenfor med forenden ind efter, og forsøgte at borde i læ af dets agterende, hvor skibsmandskabet opholdt sig, men efter omtrent en ½ times forsøg mislykkedes det formedels storm af SSV og den stærke sønderstrøm, hvorefter båden landede ¼ mil i læ af skibet.

Imidlertid gjordes forsøg med en af hr. Segelcke tilhørende større fladbåd bemanded med 20 mand, der nåede ud til skibet, uden at det lykkedes at borde det.

Så snart redningsbåden var kommet i land, blev den kørt ¼ mil til luvart og igen udsat i søen. Med dette forsøg lykkedes det at nå i læ af skibets forende, derefter udkastedes bådens agtervarp, fik fat med tvende dræge i forrigningen, og det lykkedes derved fra skibets bovspryd, hvor mandskabet opholdt sig, at indhale 9 mand af besætningen ved, at mand for mand kastede sig i søen.

Men endnu var kaptajnen tilbage. Han opholdt sig agter på skibet og var efter skibsmandskabets udsagn en ældre mand og i megen forkommen tilstand, og han kunne ikke reddes, skønt båden holdtes så længe ved skibet, som det var muligt med så megen byrde, og bådmandskabet gjorde deres yderste for at frelse ham.

Båden måtte da søge land ¼ mil i læ af skibet med de reddede 9 mand kl. 9½. Båden blev derefter straks kørt ¼ mil til luvart for skibet og atter gjordes der forsøg, som også mislykkedes.

Imidlertid gik vinden VNV med storm, og skibet var kæntret til bagbord. For fjerde gang blev båden kørt et passende stykke til luvart og udsat i søen, og det lykkedes da ved at ro uden om ski-

bet at få fat med tvende dræge i den store bramstag, hvor kaptajnen havde søgt frelse, og ved at tilkaste ham en line og kaste sig i søen, lykkedes det at få bemeldte kaptajn ind i båden i megen forkommen tilstand og bringe ham i land kl. 1½ eftermiddag.

Formedels skibets afstand fra land 6-800 alen blev igen forsøg gjort med raketapparaterne. Ved de gentagne forsøg med redningsbåden antoges trede villige mænd til afløsning i stedet for de af bådmandskabet, der for en blev udmattede.

Efter at bådmandskabet havde skiftet tøj kørtes båden og raketapparaterne tilbage til bådhuset kl. 5 eftermiddag. Den næste dag blev båden skyllet rent og at bragt i behørig orden. Ved dette med megen anstrengelse og livsfare forbundne redningsforsøg for formanden, som styrede båden og atter udviste konduite, samt det øvrige mandskab, enhver efter sin evne, viste et sjældent mod og udholdenhed, hvorfor jeg med god grund tør anbefale det til yderligere belønning.

Det bemærkes, at ved dette redningsforsøg var foranmeldte fladbåd bemanded for at assistere, dersom uheld med redningsbåden skulle have indtruffet, ligesom beboere viste den sædvanlige enighed og beredvillighed til at yde bistand under redningsforsøget. Bemeldte strandede skib var brig »Ste- ver Wustou« ført af kaptajn J.J. Schwenn hjemmehørende i Wismar i Mecklenburg med 10 mands besætning, kaptajnen iberegnet, kommer fra Hartlepoll, bestemt til hjemstedet med en ladning stenkul.

Ved foranmeldte anledning gik følgende genstande tabt: 2 bådårer, 4 stk. entredræge, 1 kasteline, 20 favne land 1¼ tomme tyk og 10 favne af fortovet samt et dræg med 20 favne line tilhørende formand Jens Nielsen og takse-

ret for fire ruller. Beskadiget var agterto- vets gaffel, som senere sammen med ankeret er opfisket. Kjøttingen til at forlænge vognstangen med og korkbælterne for en del beskadiget.

Lønstrup Redningsstation den 22. oktober 1863.

Til vitterlighed
Jens Nielsen, Christian Christensen
formand bådmand

Ærbødisk
P.T. Bech,
opsynsmand.

Følgende har skibets kaptajn skrevet i indberetningsprotokollen.

Oversættelsen lyder: Modstående rapport er forlagt mig, og jeg har fundet, at den gengiver sandheden. Også finder jeg mig forpligtiget til at nævne, at ved Guds bistand har jeg og mit mandskab, bestående af 10 mand, redningsvæsenet at takke for redningen fra denne store fare ved strandingen af »Ste- ver Wustrou« brig.

Lønstrup, den 19. okt. 1863 morgen kl. 3½.

J.J. Schween -
Kaptajn på briggen »Ste- ver Wustrou«

I følge kaptajnens forklaring var det tykning og strømsætning, der havde bragt skibet ud af kurs. Han vidste ikke om skibet og ladning var assureret, i hvert fald gjaldt det ikke hans part i skibet, som udgjorde en ottendedel, så han ville komme til at lide et betydeligt tab.

Inden kaptajnen forlod skibet, havde han stoppet sine bedste klæder samt skibspapirer i en sæk, som han ventede at kunne bjærge med sig, men en styrt- sø kastede sækken over bord og den forsvandt. Klæderne kunne det endda være med, som det var ytrede han, men papirerne, der var nedlagt i en lille træske, beklagede han var gået tabt,

da disse tab antagelig ville sætte ham i mange forlegenheder. Han bad alle om at være opmærksom på sækken, hvis den skulle drive ind på strandbredden. Det skete en måneds tid senere. Da blev den fundet af strandfoged Jørgen Mikkelsen i Hirtshals.

På årets sidste dag, den 31. december blev redningsmandskabet kaldt til samling i bedste klæ'r hos gæstgiver Houmann (Hotel du Nord) for der, at blive hyldet for deres store indsats ved briggens forlis.

Beretningen fra dette møde skyldes en deltager og lyder i datidens sprog således:

Efter at opsynsmanden for redningsstationen Lønstrup, Peter Toft Bech, havde opstillet de 15 fiskere, som med megen livsfare ud for Lønstrup havn frelst en skibbruden besætning på 10 mand tiltalte konsul Chr. H. Nielsen disse således:

Mine kære venner fra Lønstrup!
Kække, modige og menneskekærlige mænd. Da vi sidste gang var forsamle- de, da var det på stranden ved Løn- strup. Det gjaldt da om ikke mindre en kamp på liv og død mod de oprørte elementer, det frådende og vrede hav

med sin rivende og voldsomme strøm- sætning og den hvinende og vilde storm. - Det gjaldt da om intet mindre end at vove lever for at redde andres, eders ubekendte liv. Men skønt I nu alle kun er simple fiskere, så behøver I dog ingen som helst tilskyndelse eller løfte om belønning for eders menne- skelige dåd, idet I frejdigt og frit af egen drift, og eders ædle bestræbelser blev ved den Almægtiges bistand kro- nede med held. Jeg skal nu tillade mig at spørge d'herre, som har bæret os med Deres nærværelse, og hvorfor vi ret meget takker Dem, om der kan tænkes nogen ædlere dåd.

Det er mig derfor særdeles kært i dag, at kunne bringe eder de frelste skib- brudnes inderligste og hjerteligste tak, og det er mig ikke mindre kært, at kunne overleverer en belønning af 16 dobbelte Frederiksdoner, hver især nedlagt i en lille æske, på hvis låg findes anført den belønnedes navn samt belønning- ens betydning. Som fører af rednings- båden skal jeg på den Storhertuelige Mecklenburg-Swerinske* regerings vegne overleverer Dem Jens Jensen, 2 bobbelte Frederiksdoner for Deres ud- viste ædle. For samme ædle dåd skal jeg overleverer hver enkelt 1 dobbelt

Frederiksdoner til: Jens Chr. Nielsen, Jens Nielsen Baand, Chr. Christensen, Niels Jensen Maaen, Chr. Larsen, Niels Chr. Pedersen, Lars Poulsen An- dersen, Chr. Nielsen, Ths. Chr. Jen- sen, Søren Chr. Jensen, Ole Chr. En- voldsen, Jens P. Nielsen og Jens A. Jensen.

Jeg skal tilføje min inderligste tak, for- di I har givet mig en så smuk lejlighed til at søge eder belønnede.

Jeg skal nu slutte med det inderligste ønske og bøn til Gud om, at vor fælles moder, vort elskede fødeland, det gamle Danmark, ingen sinde i farens stund eller når det gælder om opfyldel- se af pligtens og ærens bud, må savne sådanne brave og modige mænd.

Den almægtige beskytte og beskærme vort dyrebare fødeland mod indre splid og ydre vold.

* Mecklenburg = nuværende nordlige del af Østtyskland.

A/S Vestjydsk Krystal-Isværk

Ny Fiskerihavn . 6700 Esbjerg

Tlf. (05) 12 00 66

DESMI

Destroil Skimmer System

til bekæmpelse af olieforurening i havne, ved kyster og på åbent hav.

Særlige fordele:

Skimmer lette og højviskose olier såvel som vand/olie-emulsioner.

Skimmer nor- malt forekom- mende urenheder ved olie- spild.

Kan i løbet af få minutter ændres til neddyk- ket transfer- pumpe.

Max. tryk 7 bar.

Det eneste dan- ske produkt af sin art på mar- kedet.



Kapaciteter: Type DS 150 max. 10 m³/t
Type DS 210 max. 35 m³/t
Type DS 310 max. 60 m³/t

Ref. bl.a. Miljøstyrelsen, Den Finske Søfartsstyrelse, Den Franske Flåde, Den Amerikanske Flåde, Den Australiske Kystbevogtning, Den New Zealandiske Kystbevogtning, Smit Tak Bjergning, Holland, Qatar Petroleum Producing Authority

A/s De Smithske

Tagholm 1, 9400 Nørresundby. Telex 69620
Tlf. 08/178111

SCANIA DIESEL VALMET DIESEL

Nordhavn marineaggregater og propelmotorer...

Nordhavn har erfaringen, der sikrer det optimale resultat - altid.

Lad Nordhavn tage roret, når det gælder marineaggregater og propelmotorer

Når det drejer sig om marineaggregater og propelmotorer, er det god fornuft at tage Nordhavn med på råd. Helt fra starten.

For vi har erfaringen fra hundredvis af opgaver af denne karakter. Opgaver, som har omfattet vidt forskellige skibstyper og vidt forskellige formål. Det betyder, at Nordhavn aldrig lader sig nøje med en standardløsning.

men løser hver eneste opgave ud fra de givne præmisser. Dette giver sikkerhed for et optimalt resultat, maksimal ydeevne, god økonomi - og mindre behov for service.

Men er der behov for service, så kan man stole på, at Nordhavn er hurtigt fremme - døgnet rundt - året rundt. Med de rigtige reservedele - og med folk, der ved, hvad der skal gøres.

Nordhavn går aldrig på kompromis. Vi ved, hvad sikkerhed til søs betyder.



MASKINFABRIKEN
NORDHAVN A/S

Torsvej 2 DK-8240 Risskov/Aarhus Tlf (06) 21 34 00 Denmark Telex 68f84 diesel dk

VENUS
PEJSE OG BRÆNDEOVNE



LAUST NEES
Kolonial og skibsproviantering
Tlf. *83 14 00 . 7680 Thyborøn

STØT
VORE ANNONCØRER
- DE STØTTER OS!

Nybygning Skibs- og Ombygning
maskinreparation
RAUN BYBERGS
SKIBSBYGGERI A/S
RBS
SKIPPERGADE . 6700 ESBJERG . DANMARK
TLF. (05) 12 53 99 . TELEX 54 103



**Godt
begyndt!**

En etableringskonto er den rigtige løsning, når De tænker på at starte selv. Hvad enten beslutningen allerede er taget, eller den ligger længere ude i fremtiden, så er en etableringskonto hos SDS det første spadestik. Tal med os om de mange muligheder. De får med en etableringskonto

SPAREKASSEN
sds



**jens
bertelsen**

AUT. EL-INSTALLATØR - HORNE - TELF. 949511

MITSUBISHI MARINE DIESELMOTORER

Det bedste af det bedste fra Japans største industri-koncern. Leveres fra 12-100 HK og fra 340-3000 HK for tung drift i fiskeskibe, slæbebåde, redningsbåde og coasters.

Motoranlæggene leveres komplette med gear-propel og øvrigt udstyr.

Vi eller een af vore mange forhandlere giver gerne uforbindende tilbud.

Kontakt



Nautic

HELGOLANDSGADE 17 ESBJERG
TELF. 05-12 70 44
TELEX-54 280

KNUD E. HANSEN ApS

Skibtekniske Konsulenter

Bredgade 75 . 1260 København K

EDGAR MADSEN

Fiskeeksport & Filetfabrik
v/ K. Askholm Madsen
6960 Hvide Sande
Tlf. (07) 31 14 33

»Fru Martha Kirstine Lerches Legat«
under Foreningen af danske Redningsmænd kommer til uddeling i februar måned.

Legatet kan tildeles:

- A Redningsfolk, der har sat livet på spil ved redningsaktioner på Vesterhavet (strækningen Rømø-Skagen).
- B Eller enker eller livsarvinger (under 21 år) efter redningsmænd, som er omkommet på Vesterhavet under arbejde for at redde andre.

Ansøgningsskema rekvireres hos:

G. Aaskov Petersen
Fiskopvej 23
5700 Svendborg
(Tlf. 09 22 14 88)

Oplys antal og hvilken kategori (ovennævnte A eller B, eller begge).

Ansøgningsfristen udløber: 31. december 1983.

P.b.v.

Robert Iversen

Formand for legatets bestyrelse og
Foreningen af danske Redningsmænd

Af »Fru Anna Elisabeth Rørbyes Legat«
vil der i december måned 1983 kunne uddeles et antal portioner til:

- 1. Trængende, danske kystboere, som har sat livet i vove ved redning af menneskeliv på søen.
- 2. Enker eller børn efter danske kystboere, der ved redningsforsøg har tilsat livet.

De, der mener sig berettiget til at komme i betragtning ved uddelingen, vil kunne få ansøgningsskema tilsendt ved henvendelse til:

Farvandsdirektoratet
Postbox 19
1001 København K

hvortil skemaerne tilbagesendes inden 15. november 1983.

Legatbestyrelsen

Af »Professor Leopold Rosenfeldts Legat«
vil der i december måned 1983 kunne uddeles et antal portioner til:

- 1. Mænd i Det danske Redningsvæsen, der i årets løb under farefulde eller vanskelige omstændigheder har udvist særligt mod, beslutsomhed og dygtighed.
- 2. Trængende enker og/eller uforsørgede børn efter redningsmænd, der er omkommet under udførelse af redningsarbejde.
- 3. Redningsmænd, som på grund af alvorlig sygdom eller tilskadekomst under udøvelse af redningsarbejdet har måttet udtræde af tjenesten, og hvis kår derved er blevet så forringet, at de er i økonomisk trang.

De, der mener sig berettiget til at komme i betragtning ved uddelingen, vil kunne få ansøgningsskema tilsendt ved henvendelse til:

Farvandsdirektoratet
Postbox 19
1001 København K

hvortil skemaerne tilbagesendes inden 15. november 1983.

Legatbestyrelsen

Af »Kasserer Gottlieb Ølsteds Legat«
vil der i december måned 1983 kunne uddeles et antal portioner til:

- 1. Gamle, afgåede medlemmer af bådmandskabet ved stationerne under det tidligere »Nørrejyd-ske Redningsvæsen«.
- 2. Midlertidig hjælp til enker eller børn af medlemmer af nævnte bådmandskab, fortrinsvis medlemmer som er omkommet under udøvelse af redningsarbejdet.

De, der mener sig berettiget til at komme i betragtning ved uddelingen, vil kunne få ansøgningsskema tilsendt ved henvendelse til:

Farvandsdirektoratet
Postbox 19
1001 København K

hvortil skemaerne tilbagesendes inden 15. november 1983.

Legatbestyrelsen

**MOLLERUP
&
BROE**
Kolonial og
skibshandel

THYBORØN HAVN
TLF. (07) 83 12 11



**ESBJERG GENSIDIGE
SKIBSFORSIKRING**
Havdigevej 31 . 6700 Esbjerg

uni-safe



Zodiac, M.O.B.-boats according to IMO regulations. Two sizes, two types, with aluminium or wooden floorboards.

Approved by national and foreign administrations.



Heavy duties work-boats with payload up to 3000 kg in standard version. We make all modifications to customer requirements.



Fenders up to 3.25 mtr. in diameter and 6 mtr. in length.



Fully Automatic Inflatable Lifejackets for all purpose
Secumar-16L, two compartments. The lifejackets is a special development for rough work on board of cargo ships, oil rigs and supply ships.

Survival Suits

- for Helicopter passengers
- for pilots
- for workers on oilrigs, crew members on rescue-boats etc.



Secumar-Trk 94 Kv is a lifejacket for divers with backtype diving units. 14 kp buoyancy, also on 50 mtr. water depth.

Secumar inflatable lifejackets

- Aircrew-lifejackets
- Divers-lifejackets
- Ordinary-lifejackets
- More than 20 different types
- Fully automatic or manual
- With Safety-hook and light
- With radio-beacon and speech-unit
- The Secumar life jackets has been used by Naval-forces and offshore industri for more than 20 years.



Uni-safe
Automatic Rescue Light for lifejackets, survival suits etc.



Line Throwing Devices Distress Signals
Signal pistols, cal. 4. M.O.B.-Signals.

Osborne rescue boats Ltd.

- Osborne Rigid Hull Inflatable Craft are now available in sizes up to 36' (11 mtr.)
- Single or twin engine installation.
- Diesel or Petrol.
- Inboard or outboard.
- Propellor or water-jet.
- Capsize reversal equipment.
- Customer specified modification.

Sale and after sales services:

uni-safe ApS

Amager Strandvej 124 . DK-2300 København S
Tlf. 01-58 16 15 . Telex 31471 uni-dk



Medlemsblad for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 6

NOVEMBER-DECEMBER 1983

50. ARG.

LEMVIG BIBLIOTEK
1985



50
ÅR



Julens budskab side 109
Kystredningsstationernes
historie: Hvide Sande side 109
Tragedien ved Hvide Sande ... side 114
Blev slået overbord side 115

Tre aktioner side 116
Station Hvide Sande 50 år side 116
En julestranding side 119
Mands minde side 121
Fra Pol til Pol side 122

Tidsskrift for Redningsvæsen
Station Hvide Sande

VENUS

PEJSE OG BRÆNDEOVNE



Venus Pejse nu også med bageovn...
 Venus Pejse findes i to størrelser og fem forskellige faconer. De små A Pejse er 90 cm. høje og opvarmer ca. 70 m² rumareal. De store B Pejse er 100 cm. høje og opvarmer ca. 100 m² rumareal.
 Formen af de fem forskellige typer fremgår af skitserne forneden. Der findes en Venus Pejse for enhver smag og enhver stue.
 Venus Pejse har indbygget fremtid, dvs. der kan som ekstraudstyr leveres glaslåger, kulkurv, vandtank, varmluftblæser m.m. Venus Pejse kan tilsluttes både i toppen og bagud. Venus AS med bageovn.

Venus Pejse er forsynet med Værefakta, hvilket sikrer Dem en hæderlig væreklæring, der er til at stole på. Alle vore modeller er med akseskuffe, brændselsrum, støbejerns ryster, ildfast udmuring, brandkammer af specialstål. Grundtyperne er afprøvet på Jysk Teknologisk Institut.

Vil De vide mere om Venus Pejse kan De indsende nedenstående kupon, så vil de modtage vor forhandlerliste - prisliste - den flotte Venus farvebrochure samt information om skortene og tilbehør.



Jeg ønsker brochure m.v. Sendes til: Venus Pejse
 Herman Bangsvej 23, 8500 Grenaa, tlf. (06) 32 03 36

SEJL (gl. og moderne udgave)

TOVVÆRK
 BLOKKE
 BESLAG
 VANTSKRUER
 RIGNING
 PRESSENINGER
 BÅDKALECHER
 SPRAYHOOD
 BOMTELTE



Fritidstøj
 Sejlertøj
 Arbejdstøj
 Sømandstrøjer
 Fiberpels
 Cowboybukser
 Fløjlsbukser
 Overtræksbluser
 Jakker
 Anorakker



Thyborøn Seilmageri

v/ J. Kr. Mikkelsen · Svanegade 14 · Tlf. 07-831125

en god bankforbindelse



FJERRITSLAV BANK A/S



Filialer: Brovst, Skovsgård, Bonderup, Klim og Thorup

Vestergade 16 · 9690 Fjerritslev · Tlf. (08) 21 14 11

HVIDE SANDE SAMLECENTRAL

v/ Bent Jørgensen
 6960 Hvide Sande
 Telefon (07) 31 12 88 · Kontor: (07) 31 14 86
 Døgnvagt: (07) 31 14 86



NB
 Bestil venligst eventuel
 lastmand ved
 tilmelding.



Ansvarshavende redaktør:
FINN BJØRNAGER JENSEN
 Neptunvej 68, 6710 Esbjerg V.
 Tlf. (05) 15 10 75

Ekspedition og tryk:
THYBORØN BOGTRYKKERI
 Ærøvej 5A, 7680 Thyborøn
 Tlf. (07) 83 14 60

FORENINGEN AF DANSKE REDNINGSMÆND

Bestyrelsen:
 Formand og kasserer:
ROBERT IVERSEN
 Morsøvej 12A, 7680 Thyborøn
 Tlf. (07) 83 13 23

Næstformand:
KNUD E. JENSEN
 Julius Poulsensvej 9, Nr. Vorupør
 7700 Thisted. Tlf. (07) 93 83 27

MARTIN SØRENSEN
 Højvangen 15, 9850 Hirtshals
 Tlf. (08) 94 18 82

NIELS PETER NIELSEN
 Mosedalsvej 25, Listed,
 3740 Svaneke. Tlf. (03) 99 63 06

HARALD BACHMANN
 Havnegade 197, 8500 Grenå
 Tlf. (06) 32 08 40

VENUS
 PEJSE OG BRÆNDEOVNE



Nr. 1

1. December 1933

1. Aargang

Til danske Redningsmænd.

Kære Kammerater!

Efter at vort tidligere Medlemsblad ved Havnesoged Bilde Død er ophørt at udkomme, har jeg fra flere Stationer faaet Anmodning om at sørge for, at vort Blad under en eller anden Form igen kunde komme i Gang. Jeg har i den Anledning hermedt mig til Redaktør Liholt, Lemvig, som jo i alle de Aar, Redningsmændenes Forening har bestaaet, har virket som Sekretær for os, og spurgt ham, om han ikke vilde forsøge at faa Bladet udgivet paa ny.

Dette har han erklæret sig villig til — i hvert Fald foretog sig — idet han har betinget sig, at han maaske søge Samarbejde med Lærer J. Gr. Pinholt, Klynghøj Sk., der deltagte i Tilrettelæggelsen af Stoffet og staar for det forretningsmæssige vedrørende Annoncer og Ekspedition.

Det er Tanken, at Bladet, der helt ud bliver skrevet for Redningsmændene uden at have noget Stof fælles med andre Blade, skal være 8-uddelt som nærmestende Lørløse Nummer. Alligevel vil vi forsøge at tilrettelægge Bladets Omslag saaledes, at vi som hidtil kan levere det for 1 Kr. pr. Aar. Meget vil jo afhænge af, om vi kan tegne et passende Antal Annoncer til Bladet.

Skont jeg ikke har kunnet forelægge denne Sag paa en Generalforsamling og kun skriftlig har droftet den med Bestyrelsen — vi vil spare Redningsmændenes Tid og Møde — føler jeg mig overbevist om, at alle Redningsmændene er enige med mig i, at vi gerne vil opretholde et Blad som Bindeled mellem os, der bor saa spredt i Landet og derfor har vanskeligt ved at komme i Forbindelse med hinanden.

Jeg tror, vi skal faa et Blad, som i højere Grad end det tidligere kan bringe Stof, der har Interesse for os alle sammen. Det er derfor mit Haab, at hver eneste Redningsmand og Opnævnsmand i Landet over vil være Abonnent, ja, jeg regner bestemt med, at ingen vil holde sig tilbage.

Lshjerg, 1 Oktober 1933.

F. Lambertsen,
 gl. Færgevej 18,
 p. t. Formand

I Tilslutning til ovenstående vil jeg gerne udtale, at det er med stor Betænkthed, jeg har fulgt Formandens Opfordring om at forsøge en Fortættelse af Redningsmændenes Blad. Men da jeg har det Indtryk, at Redningsmændene nærmest ønske om at faa Bladet udgivet paa ny, har jeg ikke villet nægte at prøve paa at deltage i et Forsøg paa at løse Opgaven. Jeg haaber, Redningsmændene vil være overbevandede om, at eventuelle Mangler ved Bladet i den første Tid, og derudover vil jeg bede Redningsmændene selv være Medarbejdere ved Bladet paa den Maade, at de sender mig Meddelelser i al Korthed om Fødselsdage, Jubilæer, Dødsfald og andet, som kan ventes at ville interessere Redningsmænd i andre Egne af Landet. Og hvis der er et eller andet Sted eller Stranding, vil jeg bede om gentent Opnævnsmanden eller Baaformanden at faa en kort Fremstilling angående Strandingen og de nærmere Omstændigheder ved den.

Lemvig, 1 November 1933.

H. Lilholt.

Tidsskrift for Redningsvæsen kan med dette nummer fejre sit egentlige jubilæum - 50 år - og det burde der faktisk flages for. Fra en langsom opstart og en senere ustabil udgivelse, er vi nået til et stort og smukt blad med mere stabil udsendelse. Vi kunne egentlige have været 60 år, hvis bladet var blevet udgivet, da ideen blev fremført. Det var havnesoged og opsynsmand Bilde i Grenå, der på generalforsamlingen 11. juli 1923 fremførte forslaget om et blad, men det kom ikke rigtig igang før redaktør Lilholt, Lemvig og lærer J. Gr. Pinholt, Houe tog sagen op. Det første nummer af dette tidsskrift blev udsendt 1. december 1933 med Lilholt som bladets redaktør. Han blev i 1948 afløst af redaktør Jørgen Pedersen, Ydby (Mågen). Redaktør Ingemann, Ringkøbing var bladets redaktør i perioden 1971-79 hvorefter jeg overtog opgaven. Som typograf af uddannelse var jeg meget interesseret i at modernisere bladets stil uden at tage det væsentligste fra det. Det var svært at få gennemført med det tidligere trykkeri, men efter skiftet af trykkeri mener jeg vi har fået et blad vi kan være godt tilfredse med - og stolte af.

Finn Bjørnager.

Køleskibe • Polar- og tørlastskibe • Bulkcarriers • Offshore borenheder
 Heavyweight-skibe • Energiindustri • Krydstogter



Bulkcarrier til transport af korn, kul, malm o.l.



J. Lauritzen A/S

Hammerensgade 1, 1291 København K. Tlf. (01) 11 12 22

E2



Lemvig Skibsforsikring

Bredgade 14 - 7680 Thyborøn
Tlf. (07) 83 13 53
Privat: (07) 83 10 73

ALUMINIUMSBÅDE - STYREHUSE
og øvrige aluminiumsarbejder
MAST og RIG

ALU-BOATS NYBORG ApS.

Løvej 16 - 5800 Nyborg - Tlf. (09) 31 51 40

KØB
REDNINGSMÆNDENES
EMBLEM
HOS
FORENINGENS
KASSERER

DESMI

Destroil Skimmer System

til bekæmpelse af olieforurening i havne,
ved kyster og på åbent hav.

Særlige fordele:

Skimmer lette
og højviskose
olier såvel som
vand/olie-
emulsioner.

Skimmer nor-
malt forekom-
mende urenheder
ved olie-
spild.

Kan i løbet af få
minutter ændres
til neddyk-
ket transfer-
pumpe.

Max. tryk 7 bar.

Det eneste dan-
ske produkt af
sin art på mar-
kedet.



Kapaciteter: Type DS 150 max. 10 m³/t
Type DS 210 max. 35 m³/t
Type DS 310 max. 60 m³/t

Ref. bl.a. Miljøstyrelsen - Den Finske Søfartsstyrelse -
Den Franske Flåde - Den Amerikanske Flåde -
Den Australske Kystbevogtning - Den New Zealandske
Kystbevogtning - Smit Tak Bjergning, Holland - Qatar
Petroleum Producing Authority

As De Smithske

Tagholm 1, 9400 Nørresundby. Telex 69620
Tlf. 08/178111

Autoriseret forhandler af
DEUTZ OG CATERPILAR
samt salg og reparation af
samtlige motortyper.

Forhandling af
JUNIO PUMPER
GATES KILEREMME
OG
FAG KUGLELEJER

Alt maskin- og skibsbygningsarbejde udføres.



ELLING

&

EJSING A/S

MASKINVÆRKSTED

Nordvestkajen . 9850 Hirtshals . Tlf. (08) 94 23 22
Lager og indkøbsafdeling, tlf. (08) 94 24 35



KOMPASSER - SKIBSURE
SØKORT

Iver C. Weillbach & Co^{1/2}

Toldbodgade 35
P.O. Box 2051
DK-1253 · København K
Telefon: 01-13 59 27 · Telex: 19709

Julens budskab, hugget i sten

Kærligheden søger ikke sit eget.

I sommer havde vi besøg af en engelsk præst. En aften stod vi ved Bovbjerg og så ud over havet. En let brise rejste bølgerne i hvide småtoppe. Da spurgte vor engelske ven: »Har I redningsbåde her på kysten«. Ja, måtte vi svare, og prisen har været høj. Mangen en redningsmand har sat sit liv til for at redde en fremmed derude på havet.

Vi tog fra Bovbjerg ned til Harboøre kirkegård, for at se stenen, som er rejst over besætningen fra den første redningsbåd, der forliste. Over de tolv mand satte man et ord fra Pauli brev til menigheden i Korint: »Kærligheden søger ikke sit eget«.

Sandheden i sten.

Vor engelske præstemand blev stærkt optaget af dette skriftord. »Det er jo den kristne livssandhed hugget i sten, underskrevet af jeres fædre«.

Et menneske i nød skal hjælpes. Også når han er en fremmed. Også når han ved uforsigtighed eller dumdristighed har bragt sig selv i nød. Vi må hjælpe, selv om det koster, ja koster mere end vi tør nævne.

Hvorfra kommer denne livsopfattelse?

Nogen tænker ikke dybere over det, handler blot derefter. Andre siger, det er vor pligt.

Dybere rammer vi nok, når vi nævner ordet kærlighed. Vi kan ikke bære det i vore sind, at et menneske skal forlise og gå under uden at vi søger at hjælpe.

Kærligheden tænker ikke bare på sig selv. Kærligheden søger ikke sit eget. Men dybest når vi sandheden ved at lytte til julens evangelium.

Eder er en Frelser født!

Gud redningsmand, Vor Herre Jesus, drog ud for at redde. Han forlod sin faders rige bolig. Det var ingen forbrydelse, om han var blevet hjemme. Men kærligheden drev ham ud til de nødstedte på livshavet. Han tog tjenerskikkelse på og blev tro, ja tro indtil døden. Han standsede ikke op, da stormen blev for hård. Han søgte mennesket i nød.

Jesus vor redningsmand, søger det nødstedte menneske med sit ord og sin kærlighedsånd. Mennesket som er strandet i livet på et eller andet, som er så svært. Jesus er der for at hjælpe! Mennesket som er strandet på dødens blinde skær. Jesus er der for at bjerger!

Vi tror på den kærlighed, Gud har vist os i Jesus, som vor eneste mulighed, når vi er hjælpeløse i livet. Vi hengiver os til den med sjæl og sind. Det er vor tro. Og vi må det i dag, i morgen, altid - det er evangeliet. Så lad os fejre jul i Jesus navn for:

»Gud, vor Fader, gav i nåde
julenat
os en skat
herlig overmåde;
for at frelse os af nøden
steg herved
kærlighed,
stærkere end døden«.

(D.S. 93.v.2)



Velsignet jul
Jens Hvas

KYSTREDNINGSSATIONERNES HISTORIE

Stationen Sønderlyngvig

Stationen blev oprettet, da redningsvæsenet organiseredes i 1852, men allerede i 1850 ankom en i København bygget redningsbåd samt et fra England indforskrevet raketapparat. Der opførtes et bådhus samme år, hvilket blev ombygget og udvidet i 1884 og 1892. I 1884 ankom en ny på Orlogsværftet bygget redningsbåd, som i 1922 blev afløst af en ny, ligeledes på Orlogsværftet bygget båd, den ældre blev bortsolgt. Ved stationen Sønderlyngvig er det passeret, at redningsmandskabet 2 gange er blevet afskediget på grund af pligtforsømmelse. Første gang var efter strandingen af barkskibet »Hampshire« den 7. maj 1861, da mandskabet nægtede at gå ud med redningsbåden, og hele besætningen på det strandede skib omkom. Anden gang var i 1884, da en damper lå opankret ud for kysten med nødflag, og hvor redningsmandskabet ligeledes nægtede at gå ud. Fra dette skib omkom dog ingen mennesker.

Stationens første opsynsmand var strandfoged Jens Pedersen Lodbjerg, der var ansat til 1. august 1882, da han tog sin afsked på grund af alder og efterfulgtes af fisker Iver Andersen, som

afskediges på grund af pligtforsømmelse i 1884. Derefter blev gårdejer Christen Andersen Røjkjær opsynsmand og beklædte stillingen til den 1. oktober 1904, da han tog sin afsked på grund af alder og efterfulgtes af bådmand Christen Fjord, der beklædte stillingen til stationen blev nedlagt den 1.10. 1933.

Nedennævnte redningsforetagener har fundet sted ved station Sønderlyngvig:

15/8 1852	Brig »Aalto« af Christinestad	13 mand reddet, raketapparat
4/10 1852	Kuf »Svanitta Gerhardina« af Groningen	8 mand reddet, raketapparat
25/11 1856	Skonnert »Jenny Martine« af Ystad	7 mand reddet, raketapparat
21/1 1863	Kuf »Margrethe« af Papenburg	6 mand reddet, raketapparat
28/10 1884	Galiot »Concordia« af Spieckeroog	4 mand reddet, raketapparat
9/6 1890	Skonnertbrig »Olga« af Järnavik	7 mand reddet, redningsbåd
4/10 1890	Skonnert »Vorwärts« af Ribnitz	4 mand reddet, raketapparat
21/11 1893	Barkskib »Peru« af Arendal	13 mand reddet, raketapparat
6/11 1898	3m Skonnert »Trafalgar« af Nyhamn	8 mand reddet, raketapparat
23/9 1899	Barkskib »Ærolus« af Hamburg	8 mand reddet, raketapparat
14/12 1910	3m Skonnert »Livadia« af Riga	7 mand reddet, redningsbåd
11/1 1912	Fiskekutter »Viola« af Ringkøbing	5 mand reddet, redningsbåd
23/12 1916	Dampskib »Fingal« af Karlshamn	1 mand reddet, redningsbåd
24/12 1916	Samme skib	12 mand reddet, raketapparat
25/12 1916	Samme skib	2 mand reddet, raketapparat
6/12 1917	Skonnert »Ariaantje« af Vlarding	3 mand reddet, raketapparat
4/11 1926	2 af stedets pramme	4 mand reddet, redningsbåd

Der er således ved stationen Sønderlyngvig reddet i alt 112 skibbrudne.

4 mand reddet med redningsbåd.

Den 4. november 1926 kl. 9.30 Fm. blev der telefoneret til opsynsmanden ved Sønderlyngvig redningsstation, at en del både og pramme var på havet, der var i så stærkt oprør, at det var forbundet med livsfare for de pågældende fartøjer at lande, og at en båd fra Nørrelyngvig i dette øjeblik lå tæt ved land. Mandskab og heste alarmeredes straks til møde ved stationen.

Kl. 10.00 Fm. var alt klart til afgang fra stationen, og redningsbåden kørtes til Nørrelyngvig. Her oplystes det, at den ovennævnte båd var landet ved Klegod. Da denne båds besætning hørte til redningsmandskabet, blev der sendt bud til dem om at møde hurtigst ved redningsbåden, der nu kørtes syd på for at assistere 3 pramme og 1 sejlbåd, der endnu ikke var landet. Kl. 11.30 Fm. ankom redningsbåden til førnævnte fartøjers landingsplads lidt nord for Hvide Sande.

Medens redningsbåden blev læsset af og gjort klar, landede sejlbåden og den ene pram ved egen hjælp. Da der endnu var to pramme tilbage på havet, og søen voksede stærkt, blev redningsbåden sat i søen og roet ud over revlerne for der at afvente prammernes ankomst. ½ time efter kom den første, bemanded med 3 mand. De to blev optaget i redningsbåden, medens den tredje fik udleveret et redningsbælte for derefter at forsøge at føre prammen i land ved hjælp af sejl og således redde fangst og redskaber. Redningsbåden ledsagede derefter prammen over revlerne. I det øjeblik inderste revle passeredes, fik prammen en brodsø over, der fyldte den helt, uden dog at bringe den til kæntring, og den ombordværende mand klyngede sig til stævnen, der lige var over vandet. Da revlen ligger nær land, blev både føreren og prammen bjerget.

Redningsbåden roedes ud igen for at afvente den sidste pram, der kom efter 1 timens forløb. To af de fire ombordværende blev optaget i redningsbåden, medens de to andre - der fik udleveret redningsbælter - ønskede at forsøge på at bjerge fangst og redskaber ved at føre prammen ind til land. Ledsaget af redningsbåden stod den ind over revlerne og landede heldigt.

Vinden var SV med stiv kuling, stærk nordgående strøm. Redningsbåden blev derefter trukket på land, rensat og kørt i hus. Redningsmandskabet hjemsendtes kl. 4.30 Em.

Stationen Haurvig

Stationen oprettedes i henhold til Lov af 31. marts 1860 som raketstation alene, og i 1882 opførtes et hus til opbevaring af raketapparaterne. Ved Lov af 1. april 1887 udvidedes stationen til bådstation og der ankom en ny på Orlogsværftet bygget redningsbåd i november samme år, ligesom der blev opført et bådhus.

Stationens første opsynsmand var strandfoged O. Lønne, der var ansat fra stationens oprettelse den 1. juli

1860 til sin død den 25. august 1870, og han efterfulgtes af strandfoged Niels Laurits Olsen, der beklædte stillingen, indtil han i henhold til ministeriets bestemmelse afskedigedes den 29. oktober 1896. Derefter blev bådmand Laurids J. Christensen opsynsmand og beklædte stillingen til den 16. december 1904, da han døde, og han efterfulgtes af bådmand Christen L. Christensen, der beklædte stillingen til stationen nedlæggelse den 1. oktober 1933.

Nedennævnte redningsforetagere har fundet sted ved station Haurvig:

24/11 1865	Tjalk »Karen« af Ribe	4 mand reddet, raketapparat
2/10 1867	Skonnert »Papito« af Bilbao	1 mand reddet, raketapparat
18/7 1872	Tjalk »Eindragt« af Groningen	6 mand reddet, raketapparat
19/9 1873	Skonnert »Diederich« af Brake	5 mand reddet, raketapparat
31/10 1876	3m Skonnert »Flora« af Christiania	6 mand reddet, raketapparat
14/12 1880	Brig »Carl« af Kungsbacka	7 mand reddet, raketapparat
19/12 1881	Kuf »Johann« af Leer	4 mand reddet, raketapparat
4/10 1890	Skonnert »Vorwärts« af Ribnitz	4 mand reddet, raketapparat
12/2 1894	Bark »Elisabeth Rickmers« af Bremen	19 mand reddet, raketapparat
31/7 1907	3m Skonnert »Lumparland« af Lumperland	4 mand reddet, raketapparat
29/7 1919	Kuf »Alfa« af Schiedam	4 mand reddet, raketapparat

Der er således ved stationen Haurvig i alt reddet 64 skibbrudne, alle med raketapparaterne. Desuden har stationens apparater i 40 tilfælde været sat i bevægelse uden at blive benyttet af de skibbrudne.

Fejl ved kompasst skyld i stranding

Den 29. juli 1919 kl. 5.00 Fm., bev der telefoneret til redningsstationen Haurvig, at en kuf var strandet 2 km syd for stationen. Det blæste en frisk kuling af NW med sø på revlerne.

Redningsmandskabet og transporthestene blev straks tilsagt til møde og redningsapparaterne transporteret til strandingsstedet. Ankommen dertil blev redningsbåden bragt flot, roet ud og opankredes til luvart af det strandede skib, som besætningen dog ikke ville forlade. Redningsbåden medførte stjerkeblok med iskåren udhalingsline, som bragtes om bord i skibet, hvorefter redningsbåden søgte tilbage til land.

Vinden friskede nu mere op, og søen tiltog stadig, således at der ved mørkets frembrud var meget høj sø.

Den påfølgende morgen kl. 3.30 blev

der givet signal fra skibet, hvorefter redningstrossen ved hjælp af den dagen i forvejen tilvejebragte forbindelse blev halet ud til skibet, og i løbet af ½ time blev hele besætningen, 4 mand, reddet i land. Redningsmateriellet førtes derefter tilbage til stationen, hvor alt bragtes i orden, og mandskabet hjemsendtes kl. 8.30 Fm.

Det strandede skib var kuf »Alfa« af Schiedam, på rejse fra London til Höganäs med ben. Strandingen, som var sket kl. 3 Fm. angaves foranlediget af fejl ved kompasst.

STØT
VORE ANNONCØRER
- DE STØTTER OS!

DANTRAWL A/s



TLF. 08 - 94 17 11

9850 HIRTSHALS

Station Hvide Sande

Af redningsmand Arne Baltesen, Nr. Vorupør

Redningsstationen Hvide Sande blev oprettet 1.10.-1933. Der blev placeret et raketapparat og en roredningsbåd fra den nedlagte station, Sdr. Lyngvig. Roredningsbåden blev ved stationen til 1983, da stationen fik en større roredningsbåd (RRB 75), den kom fra station Lildstrand. Denne båd blev ved stationen til 1947, da man mente den var overflødig.

Den 11.10.-1933 fik stationen en ny på orlogsværftet bygget motorredningsbåd (MB 21). Denne båd var 10,3 m. lang og opmålt til 12 ton. Motoren var en »Terry« der udvirkede 55 hk. og gav båden en fart af 7,3 knob. Denne båd kæntrade imidlertid den 9.12.-1951 og fem af redningsmandskabet mistede livet. MB 21 var i 1949 blevet forsynet med radio og sender. I 1956 fik MB 21 en ny motor, en »Gray« på 80 hk. og i samme anledning blev der foretaget en ret omfattende ombygning af båden. Redningshuset eksploderede den 22.6.-1961 og motorpasser Harald Jensen blev hårdt kvæstet. Redningsbåden blev så slem beskadiget i samme anledning at den måtte til reparation på orlogsværftet og ved samme lejlighed fik den en ny motor en 90 hk., en »Fordson Diesel«. De to foregående var med benzin som brandstof. Redningsbåden kom tilbage til stationen den 13.11.-1961- I 1965 afgik MB 21 til station Thorsminde.

Den 9.6.-1965 fik stationen en ny og større motorredningsbåd (MRB 33), den var 13,3 m. lang og målt op til 16,5 ton. Motorerne, to stk. »Scandivabis« udgjorde hver 150 hk. og gav båden en fart af ni knob. Denne båd afgik allerede fra stationen den 3.9.-1969, da stationen blev tildelt en stor moderne redningsbåd (MRB 34). Denne båd er 15,1 m. lang og målt op til 19,8 ton. Motorerne, to stk. »Scandivabis« udgjør hver 150 hk. og giver båden en fart på 10 knob. Denne båd er stationens nuværende redningsbåd. Stationen er endvidere forsynet med en jeep med mobil raketapparat.

Stationens opsynsmænd har været:

Thomas Fjord fra 1.10.-1933 til 1.9.-1959.

Kristian Thomsen fra 1.9.-1959 til 1.6.-1979.

Chr. Mose Enevoldsen fra 1.6.-1979, nuværende.

Stationens bådformænd har været:

Jens Sørensen fra 1.10.-1933

til 1.10.-1954.

Nedennævnte redningsforetagere har fundet sted ved station Hvide Sande:

25/1 1934	Kristella af Nymindegab	4 mand reddet, redningsb.
31/10 1934	Dolfijn af Groningen	3 mand reddet, redningsb.
11/6 1936	Jolle uden navn, af Søndervig	3 mand reddet, redningsb.
5/5 1938	Gideon af Hvide Sande	5 mand reddet, redningsb.
23/2 1939	Viola af Ringkøbing	2 mand reddet, redningsb.
27/9 1939	Libanon af Esbjerg	3 mand reddet, redningsb.
27/10 1939	Polarstjernen af Esbjerg	3 mand reddet, redningsb.
22/10 1941	Ida af Hvide Sande	2 mand reddet, redningsb.
14/5 1944	Ternen og Stjernen af Hvide Sande	5 mand reddet, redningsb.
16/2 1946	Ulla af Hvide Sande	2 mand reddet, redningsb.
8/5 1946	Anita af Sdr. Lyngvig	3 mand reddet, redningsb.
20/11 1947	Ane af Hvide Sande	4 mand reddet, raketapparat.
1/2 1950	Herma af Bremerhafen	5 mand reddet, redningsb.
25/4 1950	Svanen af Ringkøbing	3 mand reddet, redningsb.
27/4 1951	2 joller uden navn, af Hvide Sande	4 mand reddet, redningsb.
6/6 1951	4 joller uden navn, af Hvide Sande	10 mand reddet, redningsb.
30/10 1952	Freja af Hvide Sande	3 mand reddet, redningsb.
22/8 1953	Gunhild af Hvide Sande 2	2 mand reddet, redningsb.
28/7 1954	Håbet af København	2 mand reddet, redningsb.
10/6 1956	Bonus af Hvide Sande	2 mand reddet, redningsb.
10/7 1956	Danebrog af Hvide Sande	3 mand reddet, redningsb.
2/2 1959	Lis af Hvide Sande	3 mand reddet, redningsb.
30/11 1959	Jolle uden navn, af Ringkøbing	2 mand reddet, redningsb.
8/8 1961	Her er vi af Grenå	3 mand reddet, raketapparat.
3/5 1962	Jolle uden navn, af Hvide Sande	3 mand reddet, redningsb.
26/12 1965	Jolle uden navn, af Hvide Sande	2 mand reddet, redningsb.

Da man på grund af tidmangel, ikke har kunnet fremskaffe de nødvendige papirer fra 1965 til 1973 må disse oplysninger desværre mangle.

7/8 1973	Fritidsfartøj uden navn, af Vest-tyskland	1 mand reddet, redningsb.
1/10 1973	Jolle uden navn, af ?	2 mand reddet, redningsb.
16/12 1974	Jens Grus, L 558 af Hvide Sande	3 mand reddet, redningsb.
27/6 1975	Fritidsfartøj uden navn, af ?	1 mand reddet, redningsb.
13/7 1975	Turist under badning af ?	1 mand reddet, redningsb.
17/5 1976	Fritidsfartøj uden navn, af Ringkøbing	5 mand reddet, redningsb.
21/6 1976	Jolle uden navn, af Hvide Sande	2 mand reddet, redningsb.
25/8 1977	Fritidsfartøj uden navn, af Vest-tyskland	2 mand reddet, redningsb.
13/8 1978	Jolle uden navn, af ?	1 mand reddet, redningsb.
23/8 1978	Fritidsfartøj uden navn, af Vest-tyskland	1 mand reddet, redningsb.
22/10 1978	Jolle uden navn, af Ringkøbing	2 mand reddet, redningsb.
26/5 1979	Jolle uden navn af Ringkøbing	2 mand reddet, redningsb.
10/7 1979	Fritidsfartøj uden navn, af Vest-tyskland	5 mand reddet, redningsb.
19/7 1979	Kutter Lone Høj af Hvide Sande	3 mand reddet, redningsb.
27/8 1979	Jolle uden navn af Hvide Sande	3 mand reddet, redningsb.
28/8 1980	Jolle uden navn, af Hvide Sande	1 mand reddet, redningsb.
4/10 1980	Jolle uden navn, af Hvide Sande	3 mand reddet, redningsb.
9/10 1980	2 joller uden navn, af Hvide Sande	3 mand reddet, redningsb.
4/9 1981	Jolle, L 902 af Lægstrup	1 mand reddet, redningsb.
19/9 1981	Fritidsfartøj uden navn, af Ringkøbing	6 mand reddet, redningsb.
12/8 1982	Brætsejler, af Vest-tyskland	3 mand reddet, redningsb.
13/9 1982	Kutter L 109, Edijan af Sdr. Nissum	6 mand reddet, redningsb.
1/10 1982	Jolle RI 151 af Hvide Sande	2 mand reddet, redningsb.
13/1 1983	Jolle uden navn, af Hvide Sande	3 mand reddet, redningsb.
29/1 1983	2 joller uden navn, af Hvide Sande	4 mand reddet, redningsb.
28/4 1983	Jolle RI 34, Else af Hvide Sande	1 mand reddet, redningsb.
12/5 1983	Brætsejler af Vest-tyskland	1 mand reddet, redningsb.
22/5 1983	Jolle FN 381, Betina af Frederikshavn	1 mand reddet, redningsb.
22/5 1983	Brætsejler af Vest-tyskland	1 mand reddet, redningsb.
24/6 1983	Brætsejler af Vest-tyskland	1 mand reddet, redningsb.
12/7 1983	Sejllolle uden navn, af Vest-tyskland	1 mand reddet, redningsb.
2/9 1983	Jolle uden navn, af Hvide Sande	3 mand reddet, redningsb.
4/9 1983	Katamaran af Vest-tyskland	1 mand reddet, redningsb.
20/9 1983	Jolle uden navn, af Hvide Sande	2 mand reddet, redningsb.

Motorskibets »Dolfijn«s stranding.

Den 31. oktober 1934 kl. 16.00 ankom motorskibet »Dolfijn« af Groningen ud for Hvide Sande. Efter først at have pejlet vandstanden, der viste sig at være 7¼ fod i løbet, gik lodsens om bord. Da skibet lå 7½ fod agter, og der stod nogen sø på revlerne, bestemte føreren sig til at vente til kl. 19.00, da vandet var i stigning - det var højvande kl. 21.00.

Det viste sig mod sædvane, at vandet ikke steg noget videre, og da motorskibet kl. 19.15 gik over revlen, tog det grunden og blev af strømmen ført ned på Søndre Knude. Der blev foretaget forskellige manøvrer for at komme fri af pullen, men vind og sø førte skibet længere ind på grund.

Fra Hvide Sande havde man observeret strandingen, og da der fra skibet blev svinget med en lanterne og afbrændt blus, lod bådformanden ved redningsstationen »Hvide Sande« redningsmandskabet alarmere og en signalrakat affyre som svar på nødsignalet.

Kl. 21.45 blev motorredningsbåden sat i søen og stod ud til strandingsstedet. Vinden var NV, 6, med byger, høj sø og sydgående strøm.

Da redningsbåden ankom til det strandede skib, blev kaptajnens hustru og datter samt en letmatros taget om bord og bragt ind til Hvide Sande, hvor de blev indlogeret på Sømmandshjmmet. Derefter stod redningsbåden atter ud til det nødstedte skib, hvor kaptajnen, styrmanden og lodsens - der tillige var opsynsmand ved redningsstationen »Hvide Sande« - var forblevet ombord. Vind og sø var nu yderligere tiltaget, og det strandede fartøj ført ind på inderste revle. Da der var en svag mulighed for, at det kunne sejles SV ud, når det blev slået over revlen, bad lodsens redningsbåden gå tilbage til sin station igen og sætte to mand vagt ind for strandingsstedet. Endvidere blev det aftalt, at redningsbåden skulle ligge klar til at gå ud i det øjeblik der blev blusset om hjælp.

Da det strandede skib nogen tid efter blev slået over revlen, blev der gjort forskellige forsøg på at få det sejlet SV ud, men motoren måtte snart standses, da kølepumpen kom i uorden som følge af ledningens tilstopning med sand. Der var ingen plads til at ankre fartøjet op inden revlen, og kort efter blev det kastet op i havstokken og maskinrummet fyldtes med vand.

Kaptajnen, styrmanden og lodsens forlod skibet næste dag kl. 14.30 ved lavvande.

Den 31. oktober kl. 24.00 blev redningsbåden bragt i hus, klar til brug på ny. Det strandede fartøj var motorskibet »Dolfijn« af Groningen, kaptajn H. Tuil, på rejse til Ringkøbing med Norgessalpeter. Besætningen bestod af tre mand foruden kaptajnens hustru og et to års barn.

5 mand blev optaget i redningsbåden.

Den 14. maj 1944 kl. 12.50 modtog opsynsmanden ved redningsstationen »Hvide Sande« melding om, at der var flere både på havet, og at der var 2 på vej fra Thorsminde, da udløbet der var lukket af en sandbarriere.

Vinden var NV, styrke 7, med svær sø og sydgående strøm. Redningsmandskabet, som lige var blevet hjemsendt, blev atter alarmeret, og kl. 13.05 stod motorredningsbåden ud for at assistere fiskerbådene under indsejlingen over barren.

Straks efter ankomsten hertil kom 2 både ind over, hvilket gik godt. Derefter kom fiskerbåden »Ternen« med 4 mand, hvoraf 2 kom over i motorredningsbåden. Senere kom fiskerbåden »Stjernen« med 7 mand, hvoraf 3 kom over i redningsbåden. Alle 5 mand blev landsat i god behold, hvorefter redningsbåden atter stod ud for at assistere ind over barren, hvilket gik godt, trods det at den gik gennem mange brådsøer og til tider var helt bordfyldt, men redningsbåden lænsede vandet hurtigt.

MB 21 var Hvide Sandes første motorredningsbåd og samtidig den båd, der opnåede længst tids tjeneste ved stationen (32 år)



Jørgen Jensen & Søn

v/ Johs. Jensen
Kolonial - Isenkram - Skibsproviantering
6960 Hvide Sande - Tlf. (07) 31 10 18



50 ÅRS ERFARING

Frydendahl har nu gennem et halvt århundrede handlet med....

FISKENET SKIBSPROVIANTERING FISKERI-ARTIKLER

De mange år har naturligvis givet os en stor erfaring, som også du kan nyde godt af.



Frydendahl

6960 Hvide Sande • Tlf. (07) 31 13 11
Thorsminde afd. 07-49 70 06 Thyborøn afd. 07-83 14 66 Telex 60 392.

Kl. 17.30 blev der observeret 2 fiskerbåde, som kom syd fra, hvorfor redningsbåden atter stod ud over barren for at assistere, såfremt der under indsejlingen skulle ske uheld. Den ene af fiskerbådene fik under indsejlingen på barren en svær brådsø over sig, og det var nær gået galt, men den rejste sig igen og kom godt i havn. Redningsbåden stod derefter ind til beddingen, som nåedes kl. 18.45, hvorefter den blev bragt i hus, klar til brug, og kl. 19.20 blev mandskabet hjemsendt.

De nødstedte fiskerbåde var »Ternen« og »Stjernen« fra Ringkøbing med ialt 11 mand, hvoraf de 5 blev optaget i redningsbåden.

De øvrige assisterende fiskerbåde var »Fønix« af Thorsminde, »Deboras« af Ringkøbing, »Synnøve« og »Olga« af Thorsminde, samt »Aurora«, »Thea« og »Jyden« af Hvide Sande med ialt 27 mands besætning.

4 mand reddet i redningsstol.

Den 20. november 1947 kl. 17.30 modtog opsynsmanden ved redningsstationen »Hvide Sande« melding om, at der var strandet en fiskekutter på barren ved indsejlingen til Hvide Sande.

Vinden var SSØ, styrke 6-7, med regn, en del sø og hård nordgående strøm. Redningsmandskabet blev straks alarmeret og da de fleste var mødt, blev motorredningsbåden firet i vandet, og kl. 18.00 afgik den fra anlægsbroen. Ved ankomsten til strandingsstedet viste det sig ugørligt at komme ind til fartøjet, der på det tidspunkt var drevet helt ind i havstokken. Da der således ikke kunne udrettes noget med motorredningsbåden, vendte den tilbage til anlægsbroen.

Fra kutteren blev der derefter gjort forsøg med at kaste en line i land, men da dette mislykkedes, blev det besluttet at bringe raketmateriellet i anvendelse, og ved hjælp af linekastegeværet blev der affyret en raket. Det første skud mislykkedes, idet den hårde sydlige vind tvang linen i læ af skibet, men med den næste raket opnåedes det at få forbindelse, og stjerneblokken blev hallet ud og gjort fast. Imidlertid steg havet så voldsomt, at linen hurtigt måtte forlænges med en medbragt kastelodslinje. Det blev derfor nødvendigt at få noget mere raketmateriel bragt til havet. Der blev sendt bud efter to spand heste, og da de var ankommet med mere redningsmateriel, blev der oprettet forbindelse med redningstrossen, og ved hjælp af redningsstolen blev ski-

bets besætning, 4 mand, reddet i land. Klokkeren var da 21.00. Midt under redningsforetagendet gik et tændt strandingslys ud, og der var noget besvær med at få det tændt igen, da alting var gennemblødt i den stærke regn, men det lykkedes da.

Da trossen var kappet, blev materiellet læsset og transporteret tilbage til stationen, hvor det blev bragt i hus. Motorredningsbåden blev derefter ved hjælp

af det elektriske spil hevet op i huset, hvor den blev rengjort, klar til brug, og kl. 00.15 den 21. blev mandskabet hjemsendt.

Det strandede fartøj var fiskerkutter »Ane« af Hvide Sande.

Som årsag til strandingen angives, at kutteren tog grunden på barren, hvorefter motoren gik i stå, og da det blev forsøgt at ankre op, knækkede kæden.



HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade - Hirtshals
Tlf. (08) 94 12 27

Sejl . Presenninger . Tovværk



HIRTSHALS HANDELS- & TRANSPORTKOMPAGNI ApS

Østhavnsvej 10 . 9850 Hirtshals
Tlf. (08) 94 33 44

Fiskernes Fiskesortering

HAVNEN . HIRTSHALS
Tlf. 94 14 37 - 94 95 78

MALERMESTER JØRGEN JEPPESEN

Cort Adellersvej 6 . 9850 Hirtshals . Tlf. (08) 94 10 33

Skibsmaling . Sandblæsning . Sandvask
Bygningsmaling . Autolakering

Hirtshals Fiskeriforening

LOSSEAFD. - ØSTHAVNEN
9850 HIRTSHALS

Tragedien ved Hvide Sande kostede fem redningsmænd livet

Den 9. december 1951 kl. 16.30 modtog opsynsmanden ved redningsstationen »Hvide Sande« melding fra Bjerregård om, at man om eftermiddagen havde observeret et skib udfør Nymindegab.

Vinden var NW, styrke 8, med svær bråd på revlerne og sydgående strøm. 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 udgik. Kl. 18.10 blev det observeret, at der fra skibet blev opsendt en rød signalket.

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 la-



Redningsbåden der kæntrede

de stationens motorredningsbåd gå ud til skibet.

Kl. 18.20 afgik den fra stationen, og i henhold til aftale blev det meddelt til Blåvand Radio.

Ved ankomsten til skibet viste det sig, at på grund af maskinskade lå til ankers og ønskede bugserhjælp. Kl. 19.50 blev beskud herom fra motorredningsbådens radio afgivet til Blåvand 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 pludselig lysene, og det stod alle klart, at der var sket en ulykke.

Motorredningsbåden var kæntræt, 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 dens stedlige befolknings side blev der gjort alt hvad der var muligt for at kalde dem til live. 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.

Den 10.12. blev det løse materiel, der var drevet i land, bjerget og bragt i hus.

Det nødstedte fartøj var den hollandske sandpumper »Kinhem«.

Årsagen til kæntringsulykken skyldes den omstændighed, at motorredningsbåden, da den befandt sig på barren, blev ramt af en usædvanlig svær sø, som sprængte bådslæbet, hvilket forårsagede at den mistede styringen.

Motorredningsbåden blev et par dage senere bjerget og slæbt til Orlogsværftet, hvor den blev grundigt eftersat og istandsat. I midten af februar måned 1952 var den atter på station i Hvide Sande.



Ivar Enevoldsen



Marius Jensen



Carl Frandsen



Aage Iversen



Thyge A. Thygesen

Blev slået overbord

Den 26. november 1965 blev redningsstationen »Hvide Sande« alarmeret til fiskekutter »Tyrola«, RI 78, som på en position ca. 8 sømil N for redningsstationen var ramt af en brodsø, hvorved motoren på grund af indtrængende vand var gået i stå.

Kutteren, der drev mod land med ankeret ude, var til stadighed overskyldt af søen i den voldsomme brænding, og besætningen på 3 mand var i største fare.

Vinden var W, styrke 9-10, meget svær sø. Strøm: N-gående.

Den i havnen beliggende motorredningsbåd MRB 33 afgik omgående, og endvidere blev raketmateriellet såvel fra RST »Hvide Sande« som RST »Søndervig« kort i beredskab.

Ved 14-tiden var MRB 33 fremme ved »Tyrola«, hvis besætning som følge af kulde, udmattelse og omstændighederne i øvrigt ikke var i stand til at forlade fartøjet.

Ved hjælp af »raketgeværet« lykkedes det i tide at få etableret en slæbeforbindelse og at få kutteren under bugsering ud gennem brændingen og mod Hvide Sande. Under indsejling til havnen blev begge fartøjer ramt af en voldsom brodsø, hvorved slæberen sprængtes, og endnu inden en ny slæbeforbindelse var etableret, blev MRB 33 atter ramt af en meget svær sø, der kastede den helt over på siden og slog en mand af



MRB 33 kom kun til at gøre fire års tjeneste ved station Hvide Sande inden motorredningsbåden i 1969 blev sendt til Hanstholm.

besætningen udenbords. Styreledningen sprængtes, og roret satte sig fast. MRB 33 rettede sig hurtigt op, og ved hjælp af fartøjets 2 propeller lykkedes det at manøvrere hen til den overbordfaldne, at få denne bjerget og at komme i havn, hvorfra han i ambulance blev ført til behandling på hospitalet. Før indsejlingen til havnen påbegyndtes, havde »MRB 33« anmodet F/K

»Livadia« om at være »stand by« i havneindløbet, for der tilfælde at uforudsete ting skulle hænde. Det lykkedes »Livadia« trods de meget vanskelige forhold at få slæbeforbindelse med »Tyrola« og at få fartøjet og dets besætning bragt i havn.

Redningsforetøjet sluttede kl. 18.30. Den skibbrudne blev senere udskrevet fra hospitalet uden eftervirkninger.

VERNER NIELSEN
LÆRKEVEJ 37
7680 THYBORØN
TLF. (07) 83 13 19

THYBORØN DYKKER & FRØMANDS-TJENESTE

BORNHOLMS KONSERVESFABRIK A/S
LEVERANDOR TIL DET KGL. DANSKE HOF
3730 NEKSØ - BORNHOLM

Fiskesalgforeningen
ØSTBORNHOLM A. m. b. A.
Sdr. Hammer 2 - postbox 13
3730 Nexø . Tlf. (03) 99 21 99

SPAREKASSEN
THY

STATSAUTORISERET VEJER OG MÅLER
HIRTSHALS

S. Å. Leth Jensen
Statsautoriseret vejer og måler
Østhavnen i Hirtshals
Telefon 08-94 13 12

SKIBSELEKTRONIK - SALG - SERVICE

HIRTSHALS SKIBSRADIO I/S
SYDVESTKAJEN 1-3
9850 HIRTSHALS

TLF. 08-94 11 52 - 94 36 78 - 94 12 11

Tre aktioner

Mandskabet i redningsbåden fra Hvide Sande oplevede fredag den 7. juli 1972 en dramatisk morgen:

Tre gange måtte redningsbåden i aktion inden for fire timer, samtidig med at strandfogederne blev sendt på en unødvendig, forgæves eftersøgning langs stranden.

Et heftigt tordenvejr drog midt om natten hen over hele klitten. Det varede i ca. halvanden time og fik havet til at rejse sig kraftigt.

Kort tid efter at tordenvejret var drevet over, blev der observeret nødsignaler ca. 3 sømil nordvest af indsejlingen til Hvide Sande. Redningsbåden gik ud og fik hurtigt kontakt med en lille kutter med en enlig englænder ombord. Han havde netop købt kutteren i Thisted og var nu på vej til England. Han nægtede imidlertid at have affyret nødsignalerne, og redningsbåden foretog en afsøgning af området - uden resultat. Da englænderens læsepumpe var gået i stykker, fulgte redningsbåden efter en halv times forløb englænderen i havn og bad SOK om tilladelse til at afblæse eftersøgningen.

Det ville SOK imidlertid ikke tillade. Man holdt en helikopter i beredskab og sendte strandfogederne ud på en eftersøgning langs stranden.

Under en telefonsamtale med SOK kort tid efter, indrømmede englænderen dog, at det var ham, der havde affyret nødsignalerne, da hans læsepumpe gik i stykker.

Det betød ikke, at redningsbåden kunne blive i havn, for en lystsejler med tre mand om bord havde fået rorskade omtrent på samme position, som redningsbåden havde fået kontakt med den engelske kutter.

Lystsejleren, der skulle til Ringkøbing, havde forladt Thyborøn torsdag morgen i roligt vejr. Undervejs sydover fik man imidlertid næsten helt vindstille vejr, så turen tog noget længere tid end beregnet. Da havet så pludselig rejste sig under tordenvejret, mistede båden roret og drev hjælpeløs rundt.

En fiskekutter fik kontakt med båden, men kunne ikke komme til at samle de tre om bord, to mænd midt i tyverne og tredive samt en dreng på godt en halv snes år, i kutteren. Redningsbåden nåede hurtigt frem til positionen, tog de tre ombordværende over i redningsbåden og lystsejleren på slæb til Hvide Sande, hvor skaden blev udbedret.



Hvide Sandes nuværende redningsbåd

- Men, som Ove Andersen bemærkede ved ankomsten til Ringkøbing, - der var bud efter os denne gang. Uden redningsbådens hjælp kunne vi ikke have klaret os.

Knap var redningsbåden kommet i havn, før den måtte ud tredje gang.

Denne gang var det en fiskekutter, der havde fået maskinskade lige ved indsejlingen og ikke kunne klare sig selv ind. Redningsbåden tog den på slæb og fik den hurtigt bragt i havn.

Alle disse tre aktioner fandt sted mellem kl. 4.30 og 8.30.



Hvide Sande redningsstation - 50 år

Af Chr. Mose Enevoldsen, Hvide Sande

Der er årstal og datoer, der på en særlig måde fæstner sig i bevidstheden. Sådan er det i hvert slægtsled og i familier imellem. Når vi samles lyder det ofte, »det var det årstal - og den dato det sket«.

I 1933 fik vi den første redningsbåd i Hvide Sande, og de to gamle stationer i Haurvig og Lyngvig blev nedlagt. Mandskabet fra de to nedlagte stationer blev forflyttet til Hvide Sande, sådan at der de første år var 18 mand på Hvide Sande Redningsstation, - en stor beætning til et så lille fartøj. Men ved naturlig afgang blev besætningen snart reduceret til 9 mand. Stationens første opsynsmand blev Thomas Fjord fra Lyngvig og bådformand blev Jens S. Kristensen fra Haurvig Redningsstation.

De fleste timer for redningsmanden gik med at afpatruljere langs stranden i hårdt vejr. Strandvagten har også en hel speciel plads i erindringerne fra mit barndomshjem. Når det trak op til

hårdt stormvejr vidste vi, at der snart ville komme besked: Far skulle på strandvagt. Ved vagtskifte var bordet dækket, og det bedste var ikke for godt. Jeg ser for mig Thyge A., Thomsen, Hans Lodberg og gamle Dress komme ind ad døren efter deres vagt. De missede med øjnene mod lyset fra petroleumslampens skær. Deres øjne var røde af at gå i sandflugten, og stirre ud i mørket. Altid havde de et venligt ord til os børn, der fik lov at være oppe til far var gået på vagt. Mange af de gamle strandingshistorier blev fortalt, medens kaffen blev drukket. Og så kunne det jo være, at der blev levnet en kødmellemmad...

Men mest alvorligt var det, når redningsbåden skulle ud. Så blev alt andet sat til side, - det var nu det gjaldt. Ofte var opgaverne meget vanskelige, da båden var et åbent fartøj, og besejlingsforholdene var dårlige. Det var jo før vi fik den lange læmole. Efter en langvarig storm kunne der være tilsandedt og næsten lukket i indsejlingen. In-

de fra land blev det fulgt med spænding når redningsbåden med slæbeposen ude lænsede ind over revlerne efter endt opgave.

Og så en stormfuld decemberrnat i 1951 var det med spænding at man fra klitterne så redningsbåden nærme sig land. Men dato den 9. december 1951 blev den mørkeste i stationens 50-årige historie. Under bådens lænsning sprang slæbeposen. Båden kæntrede og 5 mand omkom. 3 af mandskabet bjærgede sig op på kølen, og med bunden i vejret drev redningsbåden ind på kysten.

På vor havn står der et mindesmærke, hvorpå der under de fem omkomne redningsmænds navne står to verslinier fra en norsk sang:

»Han ta'r sin Gud i sind og sætter livet ind«.

At det var virkelighed for dem, viste de i handling.

Iblandt de fem der efter ulykken blev ansat, fik jeg lov at være med, og aldrig vil jeg glemme første gang vi skulle ud med redningsbåden på øvelse. Den daværende opsynsmand samlede os i båden og vi mindedes de fem som ikke var mere, og Jens S. Kristensen, bad en bøn om beskærmelse over gerninger fremover. Ofte har denne stund været i mine tanker, og det har givet en tryghed at vide, at vi er aldrig alene.

Hvad der skete i 1951 bandt på en særlig måde befolkningen sammen. Men der resulterede også i at redningsmændene begyndte at tænke i nye baner med hensyn til materiel, selvom der gik flere år før det slog igennem. De første både vi havde på prøve var ikke helt, som vi ønskede det. Men i samarbejde med to brødre fra Thisted Bådbyggeri og daværende redningsbestyrer Aaskov Pedersen tegnede Knud E. Hansen den redningsbåd, som vi nu har haft siden 1969.

MRB 34 blev bygget på Rømø, og det var en stor dag da Chr. Thomsen, som på det tidspunkt var opsynsmand, og mange af de ældre som var knyttet til redningsvæsenet modtog os da vi lagde til kaj. Da vi kort efter var på prøvesejlads i hårdt vejr, var bådføreren fra 1951 med på turen. Medens vi lå derude i brændingen og gennemprøvede båden, stod han ved siden af mig ved roret. Bevæget udbød han: »Så var det alligevel ikke forgæves«. Hvor var det lærerigt at kende de mænd som på en måde levede med redningsvæsenet. Iblandt dem var også P.C. Dahl fra Bjerregaard. På sit dødsleje kunne han halvt bevidstløs udbryde: »Det var nu godt vi fik den båd«. Og det er med denne båd MRB 34 som forbillede, at en arbejdsgruppe nu har besluttet at bygge en redningsbåd, der er betydelig

større, og der er Hvide Sande foreslået iblandt de tre første.

For ti år siden gik vi den sidste strandvagt. Det er mere påkrævet at vi er i vagt huset ved molen, da der i dag som før kan opstå vanskeligheder i indsejlingen, som kræver at vi hurtigt skal ud med redningsbåden. Desuden kontakter de fleste kuttere slusen, hvor der er døgnvagt. I 1982 var redningsbåden ude 60 gange, - og i dette år er der foreløbig tilsendt Farvandsdirektoratet 55 indberetninger.

Her i advent melder sig disse datoer igen, hvor tankerne uvilkårligt går tilbage. Vi var taknemmelige når det, som for os så umuligt ud - alligevel lykkedes. Men i 1977 da Capella forliste, stod vi magtesløse, og det er noget man aldrig glemmer.

I det nedlagte vagthus ved Lyngvig Fyr stod et vers skrevet på væggen:

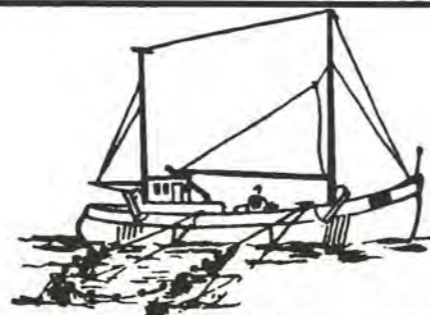
Og først når væven er standset og skytlen holdt op at slå vil Gud tage tæppet til side så vi kan bedre forstå, hvorfor de mørke tråde, såvel som de gyldne bånd - var lige nødvendigt for mønstret i Mesterens kyndige hånd.



Redningsstation Hvide Sandes mandskab. Det er stationsleder Chr. Mose Enevoldsen med kasket ude til venstre. Så følger Ansgar Petersen, Kr. Mose Sørensen, Anders Bøje, Flemming Iversen, Svend Erik Christiansen, Kesse Thuesen, Jens Søren Enevoldsen og Søren Larsen. (Foto: E. Jepsen).



7680 Thyborøn . Tlf. (07) 83 14 44



THYBORØN TRAWLBINDERI I/S

Havnegade 42 . 7680 Thyborøn
Tlf. (07) 83 15 00

Altid de nyeste modeller i Trawl og Vod

NOVA BATTERIER

Thyborøn Batteridepot ApS
Tlf. (07) 83 19 11
7680 Thyborøn



Nærmeste forhandler anvises.

HARALD IVERSEN & SØN

FISKEEKSPORT - FILETFABRIK
Tlf. (07) 83 13 00 - 83 17 40
7680 THYBORØN HAVN

P. RUBY

SKIBSHANDEL
7680 THYBORØN HAVN
TLF. 83 10 05 - 83 13 20



THYBORØN SKIBS- & MOTORREPARATION

ApS
TLF. (07) 83 15 50 - 83 11 11



SØREN EMTKJÆR

SHELL SERVICE
ALT I AUTOTILBEHØR

7680 Thyborøn . Tlf. (07) 83 11 74

THYBORØN SKIBSRADIO

maritimt elektronisk udstyr

7680 Thyborøn Havn
Tlf. (07) 83 11 60



THYBORØN FISKEAUKTION

v/Jens Steen

A/S Thyborøn Isværk & Kølehus

Tlf. (07) 83 10 03
7680 Thyborøn Havn

THORSMINDE FISKEAUKTION

v. Johannes Dahl Knudsen

Spovevej 7
Thorsminde
6990 Ulfborg

Tlf. (07) 49 71 23

DET SKETE FOR 60 ÅR SIDEN

En julestranding på Skagens Gren

En af de smukkeste blade i redningsvæsenets arkiv

Digteren Holger Drachman og maleren Michael Ancher har hver for sig i deres kunst på forskellig vis forevigtet Skagen, men vore dygtige fiskere og tapre redningsmænd har givet dem impuls og stof til deres kunst. Begge to er de borte, men deres værk lever videre og fortæller nutid og fremtid om Skagen og dens helte, således som de var, er og altid vedbliver at være - havets uforfærdede sønner, ægte børn af Lars Kruse.

Et af de smukkeste blade i vort lands redningsvæsen er beretningen om damperen »Hjortholm«s stranding på Skagens Gren juleaften 1923, som i følgende linier skal omtales.

Strandingen foregik i orkanagtig snestorm af NØ og stærk frost

Den 24. december 1923 var det lag, da julen kimedes ind over landet, blæste en orkanagtig snestorm hen over Skagen - og selv om det stundede imod en højhellig juleaften, da alle helst ønsker at tilbringe sammen i den festlige stue - så måtte strandvagten fra Skagen ud at patruljere stranden allerede kl. 4. Dog var det på dette tidspunkt ganske umuligt at se en hånd frem for sig, og ugørligt var det at gå med ansigtet mod blæst og sne, da det tillige var falden i med stærk frost.

Vagtholdet, der var gået ud om eftermiddagen, blev skiftet om aftenen kl. 10, og da næste vagthold ved ca. 11.30 tiden befandt sig ude på Grenen, var sneen taget lidt af, og just da blev man klar over et nødblus, der flakkede et sted ude på revlerne.

Redningsstationen alarmeres.

Medens den ene vagt løb til alarmtelefonen, hastede den anden op til stationen - og få minutter efter kunne Skagens motorredningsbåd lade skruen male grødeisen op inde i havnen, og for fuld fart stå ud i vinternatten for at finde de ulykkelige »fremmede«, der i deres nød »bankede på døren« i julekvælden.

Redningsbåden var bemanded med raske mænd, der for nogle minutter siden sad derhjemme i en varm stue, i familiens hyggelige kreds - nu pludselig var de på vej i åben båd på oprørt hav,

i snestorm og kulde, imod en vindstyrke, der var målt til ikke mindre end 10, med 12. gr. frost.

I løbet af kort tid lignede redningsbåden et isbjerg.

Strandingen i sigte.

I løbet af ca. ½ times sejlads mente man at kunne være på stedet, og man fik da også øje på strandingen, men det så langt fra godt ud, da den stod midt på revet, og den krængede allerede meget over.

På redningsbåden var man klar over, at det eneste sted, der kunne lægges til, var på læsiden under kommandobroen.

Der gøres klar til redning -

Efter at der ved forenede kræfter var etableret forbindelse, holdt man stadig ved motorens hjælp båden i en bestemt afstand af skibet nede i læsiden, således at redning af mandskabet kunne foregå under mindst mulig risiko. Med snestormen hyldende omkring sig, og med havets styrtesøer over skib og båd, lykkedes det i farefulde timer at redde »Hjortholm«s hele besætning, i alt 20 mand, med redningsbåden. Fortøjningerne blev kappet, og da redningsbåden lagde fra damperen, udbrød kaptajnen med et vemodigt blik på sit skib: »Der står du - nu sejler vi«.

Efter en meget drøj hjemfart, nåedes havnen i god behold julemorgen kl. 4. - Den skibbrudne besætning blev indkvarteret på Skagens Sømandshjem, hvor de blev julen over, og fik en god og såre velfortjent forplejning. Men det havde været en streng redningsforetagende. Mandskabet lignede hver for sig isklumper, og et par af dem fik så svære forfrysninger, at de aldrig forvandt det.

Det strandede skib var D.F.D.S. »Hjortholm« af København. Kaptajn Stabell kom fra Maryfort til København med kulladning.

Skagens redningsmandskab blev aldrig glemt

Kapt. Stabell glemte aldrig siden Skagens redningsmandskab - så længe han levede kom han hvert år til Skagen, og han kaldte så mandskabet sammen til et lille hyggeligt samvær med middag på Brøndums Hotel - og efter kaptajnenes død kommer en svoger af ham fortsat derop og oprisker de gamle minder om hin julenat - og selvfølgelig udebliver middagen heller ikke. Også D.F.D.S. har givet et smuk udtryk for tak til mændene fra Skagen, idet der året efter »Hjortholm«s stranding kom 1000 kr. til deling imellem mandskabet.

- Da knyttedes venskabsbåndet fast derude af fremmede sømænd, og af kystens mænd. Da hædres danmarksværnets navn mens storme tude - og båden vender ind fra dåd - mod land.

Maagen



Tidsskrift for Redningsvæsen samt Foreningen af Danske Redningsmænd retter i dette nummer en speciel tak til samtlige vore annoncører, der har muliggjort dette vort smukke medlemsblad, og ønsker samtidig en rigtig god jul samt et godt og lykkebringende nytår.



Fiskerne lander selvfølgelig hos:

Fiskernes Samlecentral I/S

Thyborøn

Modtager alle slags fisk (døgnvagt)
Moderne køleanlæg sikrer
opbevaring af fisk

Tlf. kontor (07) 83 14 48
Pakhus (07) 83 16 69

THYBORØN HAVNS FISKERIFORENING

BREDGADE
TELF. (07) 83 18 44
KONTORTID,
DAGLIG KL. 9,00-12,00
AUKTIONSHALLEN TELF. 83 19 88

Jydsk Dykker- og Entreprenørfirma ApS
Broagervej 5 . 7500 Holstebro . Tlf. (07) 42 63 51



Alt undervandsarbejde
Dykkerundersøgelser
Bjergning
Sprængning m.m.
udføres

Levorsen & Jørgensen 1/2

Statsaut. installationsfirma
TLF. (08) 94 10 11 - 94 15 04 - HIRTSHALS

FINN NIELSEN
Skibradioservice A/S
HIRTSHALS . TLF. 08-94 13 22



NY HAVNS
TRAWLBINDERI
9850 HIRTSHALS
TLF. (08) 94 10 44

Chr. Jepsen
SLAGTERFORRETNING . NØRREGADE 16
TLF. 94 10 39 . HIRTSHALS

HIRTSHALS FISKEAUKTION

Gunnar Berg
Statsaut.

HIRTSHALS EL-MOTORSERVICE ApS
HIRTSHALS ØSTHAVNEN Tlf. (08) 94 15 95

Elektromekanisk værksted
Salg og service af generatorer, motorer og pumper



Ophalerbedding indtil 200 tons
Hydraulik- og Maskinværksted
Tømrerværksted
Malerværksted

Hans Svendsens Skibsbyggeri
Havnen . 9850 Hirtshals . Tlf. (08) 94 17 77

AGGER SKIBSVÆRFT

Nybygninger og reparationer.
Smede- og Maskinværksted
Agger, 7770 Vestervig
Tlf. (07) 94 15 55

MANDS MINDE



Ansættelse pr. 1.4. 1983

Bådmand (p) E. P. Jensen, redningsstation »Odden Havn«, som bådmand samme sted.

Pr. 1.8. 1983

Bådmand (p) L. O. Mortensen, redningsstation »Gedser«, som bådmand samme sted.

Pr. 1.9. 1983

Reinhard Poulsen, f. 30.4. 1932, som bådmand (p), redningsstation »Hirtshals«.

Hans Jensen Ibsen, f. 15.2. 1943, som bådmand (p), redningsstation »Hirtshals«.

Pr. 1.10. 1983

Henrik Jensen, f. 7.8. 1960, som bådmand (p), redningsstation »Esbjerg«.

Pr. 1.11. 1983

Bådmand (p) J. A. Frithiof, redningsstation »Christiansø«, som bådmand samme sted.

Afgået ved døden den 22.8. 1983

Fhv. bådmand Einar Jensen, redningsstation »Blokhus«.

Den 12.9. 1983

Fhv. betjeningsmand Viggo Høj, redningsstation »Nymindegab«.

Den 1.10. 1983

Fhv. bådformand Hans M. Hans M. Hansen, redningsstation »Sønderho«.



Runde fødselsdage

50 år Fhv. bådmand J. E. Christensen, redningsstation »Vejr« den 24.12.

Fhv. opsynsmand E. C. Harbo, redningsstation »Hanstholm«, den 24.12.

60 år Bådmand A. R. P. Rasmussen, redningsstation »Anholt Havn« den 1.12.
Fhv. betjeningsmand J. V. Ibsen, redningsstation »Hasle«, den 23.12.

75 år Fhv. opsynsmand J. C. Jensen, redningsstation »Stevns«, den 1.12.

Fhv. bådmand/motorpasser F. Christensen, redningsstation »Lønstrup«, den 22.12.

80 år Fhv. bådmand K. T. Pedersen, redningsstation »Neksø«, den 12.12.

Fhv. opsynsmand J. P. Jacobsen, redningsstation »Christiansø«, den 17.12.



Fhv. redningsbestyrer G. Aaskov Petersen fyldte 29. august 70 år. Efter ønske meddelte vi intet herom i sidste nummer af tidsskriftet, men nu - to måneder efter dagen - tillader vi os at give denne nyhedsinformation til redningsmændene.

DJURSLANDS BANK
— Den lokale bank

ANDELSBANKEN
er anderledes
HIRTSHALS · HANSTHOLM · THYBORØN

LOKALBANKEN
selvfølgelig!
HJØRRING - HIRTSHALS - TAARS

Skibsinstallationer . Dynamoer - Motorer - Generatorer
Radio - Radar - Ekkolod

**HIRTSHALS
SKIBSELEKTRONIK A/S**
Nordvestkajen - Tlf. (08) 94 18 44 - 94 12 56



A/S OVE CHRISTENSEN
HIRTSHALS
TLF. (08) 94 21 33
MASKINFABRIK OG SKIBSSMEDIE



Gummi-redningsbåde på prøve ved flere kystredningsstationer

I disse måneder foretages ved flere kystredningsstationer afprøvninger af forskellige typer gummi-redningsbåde. Der er tale om to prototyper fra Nordisk Gummibådsfabrik, en norsk/svensk type og et par engelske typer. Alle gummi-redningsbåde er lejet af Farvandsdirektoratet i tre måneder og efter vurdering af de indvundne erfaringer fra stationerne vil den nedsatte arbejdsgruppe tage stilling til hvilken type, der skal anvendes ved de danske kystredningsstationer. Arbejdsgruppen består af tre fra Foreningen af danske redningsmænd. Tre fra skibstilsynet og tre fra Farvandsdirektoratet. Der er tale om en million-ordre da de fleste af vore kystredningsstationer skal have en sådant supplerende redningsfartøj klar til udrykning. Det er især på steder, hvor den tiltagende turistmængde gør brug af kysten og havet.

Den 21. november fik station Rønne udstationeret den engelske water-jet gummi-redningsbåd. Det er en interessant type, idet den fremdrives ved via turbine at presse vandet bagud. Typen er særlig velegnet til meget lavt vand og det er formentlig også årsagen til, at station Esbjerg har fået en tilsvarende type af dansk fabrikat på prøve. Det er Nordisk Gummibådsfabrik, der har udviklet den nye type (Norvic 22 RC turbo jet), som i disse dage bliver afprøvet i Esbjerg sammen med en type med påhængsmotorer (Norvic 22 RC outboard twin) fra samme firma.

Den 24. november fik station Hvide Sande en af de engelske water-craft gummi-redningsbåde på prøve. Typen er i stil med den hollandske gummi-redningsbåd, som redningsmændene fik demonstreret ved årsmødet i Thyborøn og den norsk/svenske type, der blev afprøvet og forevist ved mødet i Grenå: »Weedo«, som den blev benævnt, er nu i Thorsminde.

Det er Farvandsdirektoratets planer, at bådene skal rokere til flere stationer, bl.a. er Thyborøn, Hirtshals med i for-

søgsplanerne. Andre stationer, bl.a. Vorupør har yttret ønske om at være med i afprøvningerne og det vidner om, at der er stor interesse blandt kystredningsmændene for at undersøge disse bådes egnethed til redningsopgaver.

Ved station Sønderho afprøves p.t. »Norvic Reque 9«, der er et skandinavisk samarbejdsprodukt. Denne redningsbåd er efter længere tid omforandring nu udstyret efter redningsmændenes ønske.

Testresultater i næste nr.

I næste nummer af dette tidsskrift bringer vi en nærmere beskrivelse af de typer gummiredningsbåde som p.t. afprøves ved flere stationer. Vi regner også med at kunne få kommentarer fra stationerne med i nummeret samt leverandørernes erfaringer.

HIRTSHALS SPAREKASSE

- en af Samarbejdende Vendsysselske Sparekasser

HIRTSHALS ANDELSFISKEINDUSTRI

a.m.b.a.

Havnen . 9850 Hirtshals . Tlf. (08) *94 21 44

NORDJYSK SKIBSKONSULENT ApS

HAVNEN . 9850 HIRTSHALS . TLF. (08) 94 37 36 . TELEX 67751

Speciale: FISKESKIBE



VORUPØR BANK

HANDELS- OG LANDBRUGSBANKEN

Vi ses i den lokale bank!

NORDVESTBANK



Nybygning Skibs- og maskinreparation Ombygning



RAUNBYBERGS SKIBSBYGGERI A/S

SKIPPERGADE . 6700 ESBJERG . DANMARK
TLF. (05) 12 53 99 TELEX 54 103

Godt begyndt!

En etableringskonto er den rigtige løsning, når De tænker på at starte selv. Hvad enten beslutningen allerede er taget, eller den ligger længere ude i fremtiden, så er en etableringskonto hos SDS det første spadestik. Tal med os om de mange muligheder. De får med en etableringskonto

SPAREKASSEN
sds



KNUD E. HANSEN ApS

Skibtekniske Konsulenter

Bredgade 75 . 1200 København K

A/S Vestjysk Krystal-Isværk

Ny Fiskerihavn . 6700 Esbjerg

Tlf. (05) 12 00 66



jens bertelsen

AUT. EL-INSTALLATØR - HORNE - TELF. 949511

RACAL-DECCA

RACAL

København: 01-12 83 10
Esbjerg: 05-12 85 00
Hirtshals: 08-94 30 22

MITSUBISHI MARINE DIESELMOTORER

Det bedste af det bedste fra Japans største industrikoncern. Leveres fra 12-100 HK og fra 340-3000 HK for tung drift i fiskeskibe, slæbebåde, redningsbåde og coasters.

Motoranlæggene leveres komplette med gearpropel og øvrigt udstyr.

Vi eller een af vore mange forhandlere giver gerne uforbindende tilbud.

Kontakt



Nautic

HELGOLANDSGADE 17 ESBJERG

TELF. 05-12 70 44

TELEX-54 280



I Vorupør-fondens bestyrelse er bl.a. (fra venstre) fisker og redningsmand Arne Baltesen, sparekassedirektør Poul Jensen, repræsentant for Vorupør borgerforening Aase Odfieldt

Overskud fra redningsbog til nyt fond

Fisker, redningsmand og strandfoged Arne Baltesen, Nørre Vorupør har haft et ganske pænt overskud på sin smukke bog om »Kystredningsstation Nørre Vorupør gennem 130 år«.

Bogen, der udkom sidste år i et oplag på 1500 eksemplarer er næsten udsolgt og har givet et overskud på 25.000 kr. Dette beløb har Arne Baltesen skænket til et nyt fond i Vorupør og sparekassen Thy har suppleret beløbet op med yderligere 25.000 kr. således at fondets startkapital nu er på 50.000 kr. Fondets formål er at sikre fiskeriet fra den åbne strand ved Nørre Vorupør. Kyst- og krogfiskeriet fra Vorupør har

en særlig historisk baggrund og er i dag enestående i Danmark. Fiskeriets fortsatte bestående har desuden vidtrækkende betydning for såvel borgerne i Vorupør som for den voksende turisme.



LAUST NEES

Kolonial og skibsproviantering
Tlf. *83 14 00 . 7680 Thyborøn



ESBJERG GENSIDIGE
SKIBSFORSIKRING
Havdigevej 31 . 6700 Esbjerg

Beskyttelsesdragt med tilhørende oppustelig vest til alle redningsmænd inden nytår

Leveringen af Musk-ox beskyttelsesdragter er allerede i fuld gang. Det sker samtidig med udstationering af gummi-redningsfartøjer på prøve. Station Esbjerg har således, som en af de første, fået dragterne udleveret og overingenør Hans Mohr, Farvandsdirektoratet, oplyser til Tidsskrift for Redningsvæsen, at man venter at samtlige redningsstationer har fået dragter udleveret inden nytår. Der kan måske blive tale om nogle få stationer, som ikke har redningsbåd, der først får dragterne i 1984, siger Hans Mohr. Man har iøvrigt besluttet at betegnelsen »Beskyttelsesdragt med tilhørende oppustelig vest« skal anvendes om dragterne.

STØT

VORE ANNONCØRER
- DE STØTTER OS!

FØR DE VÆLGER PENSIONSFØRM

Hvilken pensionsordning er mest fordelagtig?
Hvilke skattefordele opnår man?
Tal med os om, hvad der betaler sig bedst for Dem.



HAN HERREDERS
SPAREKASSE

VENUS PEJSE OG BRÆNDEOVNE



THYBORØN-HARBOØRE
lokalhistorisk kalender
1984

En kalender med gamle billeder om fiskeri langs Vestkysten.

Lokalhistorisk kalender 1984 er udgivet af Thyborøn Bogtrykkeri i samarbejde med Thyborøn-Harboøre Lokalhistorisk Arkiv.

Kalenderens størrelse er 24 x 34 cm. og er med spiralryg, billederne er trykt i antikke farver.

Kalenderen koster kr. 35,-.

Kalenderen kan bestilles hos...

THYBORØN BOGTRYKKERI

Ærøvej 5A . 7860 Thyborøn . Tlf. (07) 83 14 60

400.000 kr. til hver enke efter RF2-ulykken

Regeringen har besluttet, at hver af de fem enker efter faste redningsmænd, der omkom ved redningsbåden »RF 2«s forlis i Hirtshals 1. december 1981, skal have en statsstatning på 400.000 kr.

En sjettede enke efter en løst ansat redningsmand har allerede fået udbetalt 400.000 kr. med basis i en forsikringsordning, som Farvandsdirektoratet oprettede i 1978 for læger, der ledsager redningsfolk under hjælpeaktioner, for eventuelle frivillige hjælpere og for løst ansatte redningsfolk.

Den pågældende sjettede enke kendte ikke noget til forsikringsordningen - og hun fik derfor først sin erstatning med halvandet års forsinkelse. det har forsvarsminister Hans Engell påtalt over for Farvandsdirektoratet.

Alle seks enker har tidligere modtaget hver sin lige store andel af det beløb, der indkom ved en landsindsamling. Beløbet for hver enke blev 190.000 kr. Enkerne efter de fem faste rednings-

mænd har hidtil fået understøttelse efter et regulativ fra 1955 - mellem 4.400 kr. og 5.298 kr. årligt.

Fra det tidspunkt, stats-erstatningen udbetales, bortfalder den årlige understøttelsesbeløb.

Højesteret har afsat ekspert i RF2-sagen

Højesteret har afsat civilingeniør Hans Erik Gulddammer fra undersøgelseskommissionen vedrørende RF 2-sagen. Det er farvandsdirektør Otto Gredal, der har krævet civilingeniøren ud af kommissionen med henvisning til tvivl om hans fuldstændige upartiskhed i kommissionens arbejde. Det var Gulddammer, der bl.a. medvirkede i TV-udsendelsen, hvor der blev rejst tvivl om RF 2s stabilitet. Udsendelsen resulterede i at undersøgelseskommissionen påny skulle tage sagen op. Otto Gredal havde også krævet kommissionens formand skulle vige sit sæde, men dette sagde Højesteretten nej til.

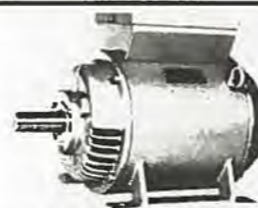
Industriministeriet har udpeget John Kristiansen, teknisk chef ved DFDS til at erstatte Gulddammer



Hirtshals Ny Samlecentral 93 39 19

Kontoradresse:
Hirtshals Revisionskontor I/S
N. C. Jensensgade 2 . Tlf. 94 22 00

Døgnvagt: 94 39 19
Uffe Jensen, privat: 94 16 25
Sigurd Jensen, privat: 94 91 78



THYBORØN ELEKTRO ApS
Nordsøkaj 4 - 7680 Thyborøn
Tlf. (07) 83 18 16 - 83 19 11

Alt indenfor skibsinstitutioner
Uforbindende tilbud gives gerne.



MOLLERUP & BROE Kolonial og skibshandel

THYBORØN HAVN
TLF. (07) 83 12 11

BRDR. JENSEN
Skibs- & Bådebyggeri ApS
Nordhavnsvej 15 . 8500 GRENAA

FURUNO



VIGGO Jensen



Grenaa Havn ApS
Strandgade 14
8500 Grenaa
Tlf. (06) 320683 - 323683

A/S Grenaa Skibsværft
Jens Vester & Sønner
Tlf. (06) 32 15 83 - 32 24 15
Nybygninger og reparationer
Ophalerbedding til 150 tons og 300 tons
Skibssmedie

H. P. PETERSENS BAADEVÆRFT
Dyrehaven . Nyborg . Tlf. (09) 31 06 58

**GRENAA
FISKEAUKTION**



SDR. KAJGADE 13
8500 GRENAA
TLF. (06) 32 12 03

GRENAA HAVNS BRUGSFORENING
Tlf. (06) 32 01 48 . 8500 Grenaa
Skibsproviantering og frilager

**BRUG BRUGSEN
ANHOLT**
TLF. (06) 31 90 20



ALT I SKIBSINSTALLATIONER
THOMSEN & WINKEL ApS
THYBORØN . TLF. (07) 83 12 22

**Josefs
Samlecentral**
Kontortid 9-12 og 14-16
Thyborøn . Tlf. (07) 83 18 00
Tilmelding af fisk fra søen
Døgnvagt
tlf. (07) 83 14 50



Af »Emilie Robin m.fl.s legat
til fordel for redningspersonel og dets slægt«
vil der i december måned 1983 kunne uddeles et antal portioner til:

1. Økonomisk svagt stillede redningspersonel, der er kommet til skade i tjenesten, afskediget på grund af alder, eller som iøvrigt har ydet en særlig fortjenstfuld indsats i tjenesten, samt enker og mindreårige børn af dette personel.
2. Slægt efter redningspersonel, der er omkommet i tjenesten.

De, der mener sig berettiget til at komme i betragtning ved uddelingen, vil kunne få ansøgningsskema tilsendt ved henvendelse til:

Farvandsdirektoratet
Postbox 19
1001 København K

hvortil skemaerne tilbagesendes inden 15. december 1983.

Legatbestyrelsen

Af »Fhv. farmer Christian Mumme Bondo og hustru
Christiane, f. Hartmanns legat«

vil der den 6. marts 1984 kunne uddeles nogle portioner til værdige trængende fiskere, ansatte eller forhen ansatte under redningsvæsenet i Jylland og deres enker samt uforsørgede børn.

Skulle der ikke blandt de ovennævnte findes et tilstrækkeligt antal værdige og trængende, kan værdige og trængende fiskere i det øvrige Danmark eller værdige og trængende enker efter sådanne eller uforsørgede børn komme i betragtning.

Ansøgningsskema vil blive tilsendt efter henvendelse til legatbestyrelsens formand:

Cand. jur. Henrik Fog
Hans Jensens Vej 32
2900 Hellerup

til hvem skemaet må tilbagesendes i udfyldt stand inden 15. januar 1984.

Thyborøn i december 1983

Til alle i Forsvarsministeriet og i Farvandsdirektoratet ansatte - og til mandskabet ved alle redningsstationer - samt til de afgående redningsmænd - sendes hermed de bedste ønsker om en glædelig jul samt et godt og lykkebringende nytår!

Med venlig hilsen

Foreningen af Danske Redningsmænd
Robert Iversen, Thyborøn
Formand



**HUSK AT FÅ
MEDICINKISTEN
FYLDT OP OG EFTERSET
I GANG OM ÅRET!**



KONTAKT DET LOKALE APOTEK.



**VIKING
GUMMIREDNINGSFLADER**



NORDISK GUMMIBÅDSFABRIK
PO BOX 628 6700 ESBJERG DANMARK TELEX 54114 TELF (05)15 0544