

TIDSSKRIFT
FOR
REDNINGSVÆSEN

Medlemsblad for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 1

JANUAR-FEBRUAR 1985

52. ÅRG.

INDHOLD

Nyt fra Redningsudvalget	side 3	Da roredningsbåd kængrede med 21 mand .	side 10
Kystredningsstationernes historie: Station Stenbjerg	side 5	Redningsaktioner og udrykninger 2. halvår 1984	side 12
Færre kom i havsnød	side 8	Mands Minde	side 17
Nordisk Gummibådsfabrik 25 år	side 8	Fra Pol til Pol	side 18



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

FOTO: Kurt West



HVIDE SANDE FISKEAUKTION

v/ Henning Værnø

Tlf. (07) 31 10 44 - 31 10 89
Privat tlf. 31 14 89



ESSO KYSTSALG

Brændstof • Smøremidler

Esbjerg	Tlf.: (05) 12 84 78
Frederikshavn	Tlf.: (08) 42 11 57/42 27 23
Grenå	Tlf.: (06) 32 13 99
Hanstholm	Tlf.: (07) 96 16 90/96 13 35
Hirtshals	Tlf.: (08) 94 14 64/94 72/94 19 27
Hvide Sande	Tlf.: (07) 31 11 21/31 11 29
Lemvig	Tlf.: (07) 82 02 93
Skagen	Tlf.: (08) 44 11 00
Strandby	Tlf.: (08) 48 12 01
Thorshønde	Tlf.: (07) 49 70 90
Thyborøn	Tlf.: (07) 83 10 41/83 12 35

Leverandør til
den danske
kystrednings-
tjeneste

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



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

I redaktionen:
Redningsmand
ARNE BALTESEN
Vesterhavsgade 136, Nr. Vorupør
7700 Thisted. Tlf. (07) 93 82 30

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

CHR. MOSE ENEVOLDSEN
Nørregade 82, 6920 Hvide Sande
Tlf. (07) 31 11 76

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

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

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.

STØT

VORE ANNONCØRER
- DE STØTTER OS!



Rapport fra udvalget for redningsfartøjer og materiel m.v.

Udvalget har holdt sit 8. møde - det første i det nye år - den 15. januar 1985.

Som det første punkt på dagsordenen for udvalgets møder behandles mødereferat fra det sidste møde. Som sidste punkter på dagsordenen har udvalget to punkter: Eventuel og fastsættelse af næste møde.

Imellem disse punkter behandles så det eller de hovedemner, der er mødets egentlige årsag.

På mødet den 15. januar var hovedemnet en gennemgang af Dwinger Marineconsult A/S projekt til et redningsfartøj af Kattegat-typen.

Fra Dwinger Marineconsult A/S var mødt ingeniør Jan Larsen og ingeniør H.O. Holmegaard Kristensen. Ingeniør Jan Larsen gennemgik projektet i enkeltheder, og udvalget fik lejlighed til at stille spørgsmål og foreslå ændringer.

Derefter gennemgik H.O. Kristensen stabilitetsforholdene for projektet ud fra forudsætninger, der er fastsat af Statens Skibstilsyn i regler for havnebaserede redningsfartøjer.

Udvalget blev enige om, at fartøjet nu udformes således som det blev fremlagt på mødet. Mindre justeringer og ændringer vil kunne komme.

Vedrørende indretning af styrehus indstillede udvalget til Farvandsdirektoratet, at der fremstilles en model i fuld størrelse, og der i denne model bliver lejlighed for udvalget til at fastlægge, hvor det forskellige udstyr skal anbringes. Herved kan man sikre, at instrumentering og andet anbringes mest hensigtsmæssigt og betjeningsvenligt inden de endelige tegninger udfærdiges.

Om Dwinger Marineconsult A/S projekt for havnebaseret redningsfartøj skal følgende oplyses.

Der henvises til tegning på tillægget.

Hoveddimensioner

Længde overalt excl. fender	19,70 m
Længde i konstruktionsvandlinie	17,50 m
Bredde på spant	5,54 m
Konstruktionsdybgang (største)	1,57 m

Fremdriving og styring

2 stk. motorer af ca. 550 BHK.
2 stk. skruer med vendbare blade (4).
Enkelt rør med flap til opnåelse af stor virkningsgrad.
Bovthruster.
Maksimumfart: Ca. 14,5 knob.

Generelt

Skibets indrettes med to maskinrum, opholdsrum foran forreste maskinrum og et redningsrum agter.
Hydraulisk ankerspil, der betjenes fra styrehus og hydraulisk tromle til slæbetromle er anbragt i særlige rum under dæk.
Oven på redningsrum anbringes slæbekrog og en hydraulisk kran, der kan række ud over siden i begge sider ved redningszonen.
Udvalget og Dwinger Marineconsult drøftede derefter det videre forløb af projektet. Det forventes, at projektet vil være klar til endelige modelforsøg ved Skibsteknisk Laboratorium ca. 1. april 1985.
Næste møde i udvalget er fastsat til den 29. januar, hvor K. E. Hansen ApS vil komme og forelægge projekt for havnebaseret redningsfartøj af Nordsø-typen.

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



KYSTREDNINGSSTATIONERNES HISTORIE

Afredningsmand Arne Baltiesen, Nr. Vorupør.

Station Stenbjerg

Kystredningsstation Stenbjerg blev oprettet i henhold til bevilling på finansloven for 1894-95, og den trådte i kraft 1. oktober 1894, til hvilken tid der var opført et bådhus, og der ankom en ny på Orlogsværftet bygget roredningsbåd. Stationen blev samtidig forsynet med raketapparat.

Ved en øvelse den 25. september 1896 kæntrede roredningsbåden, men der kom ingen til skade. Den gamle roredningsbåd blev i 1942 udskiftet med en tilsvarende type båd fra den nedlagte kystredningsstation i Tversted og i 1965 fik stationen en motorredningsbåd (MRB-15) fra redningsstation Klitmøller. Denne redningsbåd forblev ved stationen til 1973, hvor station Stenbjerg blev omdannet til raketstation indtil stationen blev nedlagt den 1. oktober 1975.

Det gamle bådhus blev nedlagt i 1938, hvor et nyt blev opført nær havet. Dette bådhus anvendes i dag som et redningsbåd-museum.

Ved stationens oprettelse ansattes gårdejer Jørgen Jensen som opsynsmand, og han beklædte denne stilling til 1. oktober 1920, da han tog sin afsked på grund af alder, og han efterfulgtes af gårdejer Jens M. Jensen, der varetog opgaven frem til 1. oktober 1951, hvor Niels J. Poulsen overtog opgaven til stationens nedlæggelse 1. oktober 1975.

Bådformand ved stationen har været: Frederik Pedersen fra 1894 til 1923, Anton Eriksen fra 1923 til 1949, Gravers Munk fra 1949 til 1951, Holger Munk fra 1951 til 1969 og Niels Munk fra 1969 til 1975.

Ved station Stenbjerg har nedennævnte redningsforetagender fundet sted:

30/3 1897	Barkskib »Sela« af Grimstad	7 mand reddet, raketapparat
1/9 1898	Barkskib »Charles Kahl« af Stralsund	11 mand reddet, raketapparat
24/10 1899	Skonnert »Martha« af Christiania	5 mand reddet, raketapparat
26/3 1900	En af stedets fiskerbåde	5 mand reddet, redningsbåd
22/10 1901	Dampskib »London« af Stettin	15 mand reddet, redningsbåd
23/6 1902	Dampskib »Benwick« af Liverpool	16 mand reddet, redningsbåd
10/3 1904	Dampskib »Marie« af Kiel	16 mand reddet, redningsbåd
10/3 1904	En af stedets fiskerbåde	4 mand reddet, redningsbåd
24/4 1909	Dampskib »Sven« af Limnhamm	11 mand reddet, redningsbåd
30/6 1909	Tre af stedets fiskerbåde	11 mand reddet, redningsbåd
17/8 1927	Fiskerbåd fra Lyngby	4 mand reddet, redningsbåd
26/6 1928	Dampskib »Sirius« af Karlstad	22 mand reddet, redningsbåd
7/3 1930	Dampskib »Manfred« af Verkeback	17 mand reddet, raketapparat
10/4 1951	Fiskerbåd »Betty« af Hanstholm	1 mand reddet, redningsbåd

Der er i alt ved stationen reddet 140 skibbrudne og i nød værende personer.

Redningsbåden kæntrede

Den 25. september 1896 kl. 7.30 om morgenen højste opsynsmand Jørgen Jensen flaget ved redningsstationen og lod gå bud til stationens mandskab og hesteejerne om at møde til øvelse kl. 8. Hele mandskabet samt 5 par transportheste mødte ved stationen. Vinden var sydvest med let brise, men høj sø, dog næppe så meget som ved tidligere øvelser, fortæller Jørgen Jensen i protokollen. Båden blev straks kørt ud af huset tilligemed alt dens tilbehør. Hestene forspændtes og kørte båden ned til havstokken, hvor den blev aflæsset og svunget ud mod havet, og efter at mandskabet havde påtaget redningsbælterne, blev båden bragt flot, og vi roede ud gennem den svære brænding. Derefter roede vi i

sydlig retning til en sandrevle, hvor vi prøvede båden ud mod brændingen, og mandskabet øvedes i roning og i at holde åretag med hinanden samt at ro styder og skøde bagbord og omvendt stille vejr. Dernæst lagde vi bådslæb ud og roede ind over yderste revle, og slæbet stoppede udmærket. Vi tog slæbet ind, idet vi antog, at søen ikke var højere, end at vi uden fare kunne gå over inderste revle uden slæb. Vi roede i nordlig retning, indtil vi befandt os ud for landingspladsen, hvorefter vi roede ind mod land, men på inderste revle rejste søen sig og løftede agterenden af båden, så vandet toges fra roret, hvorved båden kom til skæring og vendte sig som en nøddeskal over hele mandskabet ca. 20 favne fra land. Det lykkedes straks ca. halvdelen

af mandskabet at frigøre sig fra båden og komme på benene, og de i forening med andre, som fra stranden vadede ud til båden, fik de øvrige befriet og båden bragt på land og på ret køl igen. Ingen af mandskabet havde fået større skrammer, end at de kunne deltage i det påfølgende arbejde. Derefter huggede vi forspændstovet i forstavn og bragte slidsken for boven og spændte to spænd heste for og slæbte båden fri for havet, hvor den blev læsset på vognen og kørt op til stationens hus. Her blev båden spulet ren udvendig og indvendig i ferskvand og stillet på plads til brug igen. Mandskabet dimiteredes kl. 14.30 eftermiddag.

Ved bådens kæntring gik 2 korte og 1 lang åre tabt, og roret blev ligeledes beskadiget. Grunden til uheldet, som indtraf ganske uventet, må tilskrives den omstændighed, at bådeslæbet ikke var i funktion. Redningsbælternes hensigtsmæssighed bekræftedes fuldt ud ved denne begivenhed.

Første stranding

Den 30. marts 1897 kl. 6 eftermiddag blev der meldt fra Lodbjerg fyr, at et skib nærmede sig land og kunne næppe klare Hanstholm. Mandskabet og transporthestene var ved stationen efter foregående møde, men da skibet kom nærmere land, og vi så, at det ikke kunne klare Vorupør, lod jeg raketapparatet og båd sætte i bevægelse kl. 7. Da vi kom til strandingstedet, var Vorupørs redningsapparater til stede. Der var afskudt 4 raketter og opnået forbindelse agter over skibet, men mandskabet kunne ikke gå til vejrs for at få fat på linen. En ny raket blev sendt af sted, og den faldt i forrigningen, men heller ikke den kunne folkene klargøre sig, hvorfor vi atter udkastede en, som faldt midtskibs, og som mandskabet halede stjerterblokken ind i. Det bemærkes, at stjerterblokken og udhalerlinen var klare fra Vorupør, hvorfor vi benyttede samme som skibsfolkene, udhalede og fastgjorde. Derefter udhalede vi i fællesskab 3-tommer trossen, som fastgjordes om bord, og derefter redningsstolen. Kl. 8.30 havde vi alt klar til, at mandskabet kunne gå i land, men det varede længe for hver, der kom, formentlig på grund af det, at de var for udmattede. Medens bjærgningen foregik, gik kaptajnen og en mand tabt. Kl. 10 var den sidste mand i land, i alt 7 mand. Skibets stilling var på tværs af brændingen, og det overskyldes stadig af søerne og stod omtrent 100 favne fra land. Da der ikke var mere at gøre ved bjærgningen af mandskabet, gik vi op på stranden, samlede vort materiel, spændte hestene for båden og raketapparatene og kom tilbage til stationen kl. 12, hvorefter



Station Stenbjergs første roredningsbåd.

al materiel blev stillet på plads til brug påny.

Det strandede skib var barkskibet »Sela« af Grimstad og ført af kaptajn Kristiansen. Skibets drægtighed var 327 tons, og det kom fra hjemstedet og bestemt til Hull og ladet med tømmer. Grunden til strandingen var storm og forrevne sejl.

Barkskibet »Charles Carl«

Det var om morgenen kl. 5 den 1. september 1898, Stenbjerg fiskeleje sov sikkert en tryk søvn, så meget mere som storm og sø dundrede mod kysten og forhindrede fiskeriet.

Dog et årvågent blik må jo have haft et ærinde til stranden - og dette til alt held for barkskibet »Charles Kahl« af Stralsund, der just på dette tidspunkt døjede ondt i det oprørte hav og hylende vestensstorm ud for Stenbjerg.

Det første sted der alarmeres, er hos opsynsmanden, hvor telefonen sætter ind med et infernalsk spektakel, og næsten før råbet »stranding« har lydt, er ordre til udkommandering af redningsmandskabet, transporthele m.v. udsendt over hele byen.

I løbet af kort tid var mandsskabet, raketapparater, båd m.m. på vej i strygende fart ned mod havet, hvor skibet, de var i nød, kæmpede sig mod storm og søgang, mod strøm og revler.

Før redningstoget nåede til stranden havde »Charles Kahl«, der sandsynligt i døgn havde kæmpet mod en dobbelt

overmagt, givet op - som en vindeskudt fugl med sejlene flagrende hid og did lagdes roret om, og hvor nødig man end ville, påbegyndtes den stolte sejler en sidste kamp - den kamp, som alle søfolk gruer for, kampen i revlernes knusende favntag.

Straks efter af redningsmateriellet var ankommet, stødte strandingen på yderste revle.

Man affyrede derefter 2 enkelte raketter uden at opnå forbindelse, men da skibet stadig kastedes nærmere ind, affyredes endnu en raket, der fik den ønskede forbindelse.



Fisker Mads Andersen, Stenbjerg

Skibsmændsskabet udhalede derefter stjerterblokken og fik den fastgjort på bramstangen på fokkemasten.

Fra land udhalede derefter en 3 1/2 tommes trosse, som fastgjordes samme sted, og begyndte at udhale redningsstolen. Den stærke fart ind over revlerne, brådsøernes ustandselige fald mod skibet, bevirkede, at stormasten pludselig faldt, og en hel ny situation opstod mellem skib og land, idet redningsstolen herved ikke kunne virke.

Men en sømand er jo aldrig rådvild, som man siger, og da faren for livet var overhængende tog søfolkene chancen - og det gik aldeles strålende.

Mand efter mand lod sig glide ind på stortrossen, og flere af redningsmandskabet sprang gang på gang, med line om livet, ud i brændingen og tog imod de skibbrudne, og da klokken var 7, altså 2 timer efter at man havde observeret strandingen, var dens 11 mands besætning velbeholdent bjærget ind på land. Besætning: Kaptajn Læve og 10 mand. Skibets drægtighed 320 tons, kommende fra Wiborg i Finland, ladet med props, bestemt for Hull.

Grunden til strandingen: Vestensstorm og - lækt skib.



S/S «Manfreds» stranding

Den 7. marts 1930 kl. 14 modtog opsynsmanden ved redningsstationen Stenbjerg melding om, at et skib var strandet ud for Stenbjerg søndre strand. Vinden var SV med flov kuling, tæt tåge og urolig sø.

Stationens mandsskab blev straks alarmeret og mødte i løbet af et kvarter. Redningsbåden og raketapparaterne transporteredes til strandingsstedet 5 km. syd for Stenbjerg, hvor skibet stod ca. 300 m fra land. Her blev redningsbåden bragt flot og roet ud til det strandede skib. Dettets besætning ønskede dog ikke af gå fra borde, men ville afvente ankomsten af bjærgningsdamperen, der blev tilkaldt fra Frederikshavn pr. telegram.

Vinden begyndte nu at friske, og det blæste snart en stiv kuling med høj søgang, der førte havaristen nærmere ind mod land, hvor den lagde sig over på styrbords side med dækket ud mod havet.

Inden mørket faldt på, blev der etableret forbindelse ved hjælp af raketapparaterne, og redningsbåden blev landsat. Søen brød nu stadig over skibet.

Kl. 21 ønskede de ombordværende bjærgere, ialt 3 mand, at komme i land og bjærgedes ved hjælp af redningsstolen.

Vind og sø tiltog i styrke, og skibet krængede mere og mere over mod styrbord,



S/S »Manfred«s stranding, Stenbjerg 1930.

så søen stadig overskyllede det og slog redningsbådene over bord.

Den 8. marts kl. 2 gav besætningen tegn til, at de ønskede at gå fra borde. Redningsstolen blev sat i virksomhed, og 9 mand bjærgedes i land. Kaptajnen og 4 mand ville vente lidt endnu, men kl. 4.30 råbte de om hjælp og blev derefter bjærget på samme måde som de øvrige.

Redningsmateriellet kørtes derefter tilbage til stationen, hvor det blev rengjort og bragt i hus, klar til brug påny.

Det strandede skib var S/S »Manfred«, kapt. Ingvarson, af Värkeback, Sverige, på rejse fra Sunderland til Memel med kul. Besætningen bestod af 14 mand.

Grunden til strandingen var tåge og uformodet strømsætning.



Stenbjergs roredningsbåd fra Tværsted udsættes.

Foto: Valdemar Pedersen



Det samlede personale foran fabrikkens kontorbygning og med kunstneren Sonne's springvandsmonument foran.

Landets største fabrik for redningsmateriel fejrer 25 års jubilæum

Nordisk Gummibådsfabrik i Esbjerg fejrede 1. februar 25 års jubilæum.

En kort tid, når man tager fabrikkens størrelse i betragtning og imponerende når man betænker, at starten skete med allerede producerede engelske redningsflåder som konkurrenter. Men det lykkedes - en dansk produkt af oppustelige redningsflåder blev skabt og ved Esbjerg-kutteren »Dagmar Larsen«s forlis i 1963 blev tilliden til produktet manifesteret. De skibbrudne blev fundet dagen efter. Reddet af gummiredningsflåden. Det var på samme tid lovkravet om redningsflåder på alle danske skibe over 20 tons kom og det gav naturligvis et stort

opsving for fabrikkens. Ved »Skagerak«-forliset i 1966 fik »Viking«-flåderne internationalt ry. I dag har virksomheden 25 mand ansat på afdelinger i udlandet og herhjemme 340 medarbejdere og det er ikke længere kun gummiredningsflåder, men også lukkede, brandsikrede redningsbåde, der fremstilles. De er i særlig grad beregnet ved boretårne i havet. På det sidste har fabrikkens konstrueret en redningssliske, der nu skal installeres på en nybygget dansk færge. Også redningsdragter er fabrikkens kendt for. I 1981 købte man en fabrik på Sjælland, der fremstillede »Musk Ox« redningsdragter.

Der var problemer og i år har man så flyttet produktionen til egen fabrik i Bramming, hvor man længe har fremstillet brand- og beskyttelsesdragter og redningsveste.

Også i markedet om fremstilling af store gummiredningsbåde er Nordisk Gummibådsfabrik med. Typen »Norvic 22 RC« er afprøvet ved flere af vore redningsstationer en meget kort tid, men ingen valgte den blandt de 10 første stationer, der fik tildelt en gummiredningsbåd.

Flere skal jo indkøbes, så man må jo håbe at også et dansk produkt bliver repræsenteret her.

Færre kom i havsnød i 1984

Tidsskrift for Redningsvæsen har modtaget Søredningstjenestens 2. halvårsrapport i hvilken kontreadmiral J.F. Bork, SOK med glæde har noteret sig, at der har været et markant fald på 17% i antallet af aktioner iværksat for at redde, eftersøge eller assistere fritidssejlere. For denne gruppe alene er registreret 368 aktioner, svarende til 50% af samtlige redningsaktioner, et fald på 75% i forhold til 1983. Der er i 60 tilfælde ydet

hjælp til brædtsejlere mod 62 i 1983. Udrykniger, hvor det ikke har kunnet konstateres tegn på en nødsituation eller indtruffet søulykke, udgør 29% af aktionerne eller total 216. Det er en stigning på 25% som kontreadmiralen ser med bekymring på. SOK råder ikke over ubegrænsede ressourcer, og de mange ofte tidsmæssigt sammenfaldende aktioner betyder, at nødstedte andre steder ikke får den hurtige hjælp, når der skal priori-

teres. Det kan blive forskellen på en heldig gennemført aktion og tragisk søulykke.

Der har i 1984 været 737 søredninger. Det er seks aktioner mindre end i 1983. Faldet (1%) er det første siden 1978. En mulig forklaring er, at sejlernesæsonen 1984 var forskånet for pludselig opkommende dårligt vejr.



Lemvig Skibsforsikring

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

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.



VIKING

NORDISK GUMMIBÅDSFABRIK

- ★ Opblæselige gummiredningsflåder og evakueringsliske.
- ★ Redningsbåde.
- ★ M.O.B.- og rescue-båd.
- ★ Flådekraner
- ★ Overlevelses- og branddragter.
- ★ Redningsveste.

P. O. Box 3060
6710 Esbjerg V

Telefon: 05-150644
Telex: 541 14 Vikng DK

Autoriseret forhandler af DEUTZ OG CATERPILLAR

samt salg og reparation af samtlige motortyper.

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

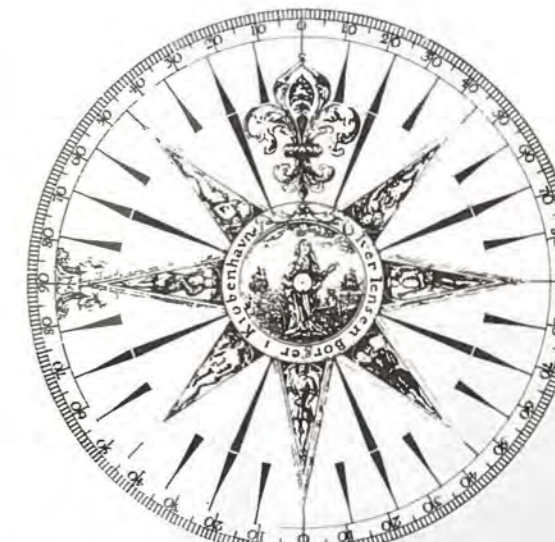
Alt maskin- og skibsbygningsarbejde udføres.



**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. A/S

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

Da Vorupørs roredningsbåd kæntrede med 21 mand i 1885

I bogen »Kystredningsstation Nørre Vorupør gennem 130 år«, som udkom i sommeren 1982, samlet og skrevet af fisker og redningsmand Arne Baltesen, udgivet af Nørre Vorupør Fiskeriforening, findes nedenstående beretning om otte fiskeres død ved drukning i 1885:

Den 26. marts 1885 blev en sorgens dag i det lille fiskerleje vest for Thisted. Dagen tegnede ellers godt om morgenen, da alle stedets fiskebåde gik på havet. Vandet var roligt, og den svage vind fra syd kunne lige akkurat fylde sejlene i de små åbne sejlbåde - »horngjævere«, som de kaldte dem.

Op på formiddagen friskede vinden pludseligt op og tiltog i styrke. Den var gået fra syd og kom nu fra vestlig retning med en kraft, der fik havet til at rejse sig og komme i voldsomt oprør ved revlerne. Straks fiskerne havde mærket den opriskende vinds kraft, var man begyndt at bjærge grejet ind og sejle mod landingspladsen.

Ved halvni-tiden var enkelte både nået til land og redningsbåden hentet til stranden. To mænd, der hørte til statsredningsbåden, var endnu med på fiskeri på havet, da det blev besluttet at sætte RRB 12 (Ro-redningsbåd nr. 12) ud med den resterende besætning. Med de 10 mand ved årene kom den flot gennem de mange brodsøer og over revlerne til de ventende fiskerbåde.

Der gik straks 10 fiskere ombord i RRB 12. Bådslæbet blev sat, og redningsbåden satte kursen mod land med sin last af

21 mand. På begge sider af båden blev udlagt beholdere med olie for at dæmpe på vandet, men da strømmen var hård, kunne man ikke skønne nogen virkning heraf. Roredningsbåden fik flere gange brodsøer over sig, men takket være bådslæbet fik RRB 12 stabiliseret fremdriften nok til, at båden kunne holde sig på ret køl.

Et par hundrede favne fra land gik det galt. En kæmpesø løftede redningsbåden op og sendte den med stor kraft videre frem i søen. Bådslæbet kunne ikke holde tilbage, og efter at have løbet lidt kom roredningsbåden skævt i søen og kæntrede.

En del af mandskabet bjærgede eller blev bjærget op på kølen. Andre hang fast ved bådens sider, og svære brodsøer skyllede over dem. En af de optagne fiskere, Niels Jensen Munk, var to gange oppe på bådens køl, men blev hver gang skyllet tilbage til havet. Han havde ikke kræfter til flere forsøg og druknede. Kristian Bak Konge Christensen lå i vandet, og med den ene hånd holdt han fast i redningsbåden, med den anden i sin yngste søn Kristian F. Christensen, der var 17 år. En tid lå de sådan, men kræfterne svandt, og faderen måtte give slip på sønnen, som kort efter druknede sammen med broderen Knud Kristensen. De optagne fiskere havde ikke redningsveste på.

Faderen og fisker Jens Kr. Madsen var de eneste to af de ti ombordtagne fiskere, der overlevede denne katastrofe. Til-

ilende fiskere i land roede ud i pramme og fik reddet hele redningsbådens besætning og de to tilbageværende fiskere i land.

Uden for revlerne lå endnu tre fiskerbåde med hver seks mand og ventede på hjælp af redningsbåden. Der blev nu sat signal til dem, at de skulle gå længere nordpå og lande der. Samtidig blev et ridende bud sendt til Klitmøller for at alarmere redningsstationen.

Klitmøller redningsbåd kom ikke i aktion. De tre Vorupør-fiskere gik yderligere nordpå, og hele dagen og aftenen var der i Vorupør stor usikkerhed med hensyn til de tre fiskebådes skæbne. Byen, der i forvejen var knuget af sorg over otte druknede fiskere, frygtede en tilsvarende skæbne for de tre bådes besætninger.

Ved midnatstid kom et gående bud med telegram fra Thisted, at alle var landet velbeholdent nord for Hanstholm. Inden telegrammet kunne afleveres, måtte der indsamles seks kroner til budet fra de små husholdninger.

Thisted Amts Tidende bragte den 27. marts en reportage om drukneulykken i Vorupør og samtidig om en tilsvarende, omend mindre ulykke ved Stenbjerg, hvor fire mennesker druknede under forsøg på at sejle deres egne både ind. Reportagen bygger øjensynligt på den protokol, som også har været kildematerialet for Arne Baltesen, men det hedder om redningsbådens kæntring:

»Her viste det sig, hvilken betydning det har at være forsynet med redningsbælter, thi redningsbådens besætning, som bar sådanne, flød alle oven på vandet og klamrede sig fast til den kæntrede båd eller krøb op på bunden af denne, medens det kun lykkedes for to af de ombordværende 10 fiskere at holde sig oppe så længe, til der kom hjælp fra land, hvilket va-

rede et kvarters tid. Disse to samt hele redningsbådens besætning blev nu reddede«.

Det hedder videre, at fiskerne i de både, som endnu lå uden for brændingen, og som så redningsbåden kæntrere, sejlede mod nord og afslog assistance fra Klitmøller og Hanstholm's redningsbåde, »da de havde fået nok af redningsbådene«.

Det var ifølge den gamle reportage omtrent samtidig med redningsbådens kæntring, at tre fiskerbåde fra Stenbjerg søgte at nå kysten ved egen hjælp. I den ene var tre drenge, og den 16-årige Niels Peter Povlsen druknede. I den anden var to mænd, Jens Chr. Jensen og Erik Kristensen, som begge druknede. I den tredje båd var fire mænd, af hvilke de tre kom i land, mens den fjerde, Christian Pedersen, druknede. »Alle de reddede var stærkt forkomne, men der er håb om, at de atter kan komme sig«.

Ved Vorupør sejlede den ene af de fiskerbåde, der var forladt, da mandskabet gik over i redningsbåden, direkte ind på land, »idet sejl og ror var bragt i den rigtige stilling«.

Reportagen slutter: - Redningsbåden, som er den ældste på kysten, idet den er fra 1852, drev kort efter kæntringen i land. Den skulle have været kasseret til sommer, hvad allerede burde være sket for lang tid siden. Havde båden kunnet rette sig selv, som tilfældet er med de nyere, ville næppe så mange være druknede.

I Thisted Amts Tidende for 28. marts findes nogle supplerende oplysninger om ulykken i Vorupør og Stenbjerg. Da redningsbådens kæntring var set fra stranden i Vorupør, gik tre både ud, og det lykkedes herfra at redde alle dem, der endnu var oven vande. »Kystboerne viste ved denne lejlighed et mod og en behjertethed, der fortjener al mulig påskønnelse«.

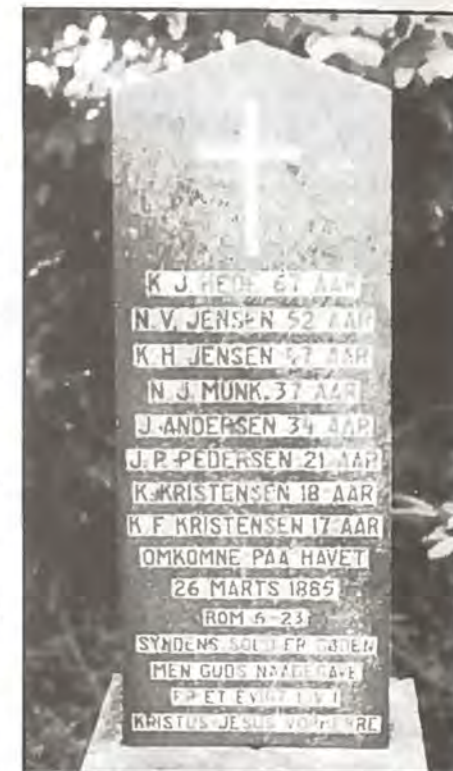
Notitsen slutter med oplysninger om, at de første af de druknede fiskere er drevet i land, men at flere endnu savnes.

Næste dag meddeles, at Thisted Amts Tidende gerne modtager bidrag til de druknede fiskeres efterladte, og at indkomne bidrag vil blive overladt den komité, som sikkert vil få sagen overladt. Også fyrmester Heering i Hansted modtager bidrag, og han opfordrer alle - embedsmænd, kjøbmænd, landmænd, håndværkere, tjenere og hvad Eders stilling end måtte være - til at give bidrag: Varmest retter jeg min Opfordring til Fiskerne, thi det er Eders Kammerater, som ere omkomne under Udøvelse af deres Hverv. Husk på den 4. Juli i Fjor, og husk på, at det var en Guds Beskjærmelse, at ingen af Eder satte Livet til i går. Husk på, at med de små Både, som I finder bedst Regning ved at benytte, kan Ulykken let ramme Eder, og Eders efterladte kan da trænge til en hjælpende Hånd.

Den ventende komité præsenterede sig 1. april 1885. Dens medlemmer var sognepræst Knud Christensen, Snested,

strandkontrollør P. Andersen, Stenbjerg, sognepræst A. Gad, Hundborg, lærer J. Nielsen, Stenbjerg, købmand Mads Hansen, Vorupør og lærer S. Sørensen, Vorupør.

Begravelsen fra Vorupør kirke foregik den 3. april. Følget var på 800 mennesker, hvoraf kun få kunne høre pastor Gads ligprædiken i den lille kirke.



Mindestenen som den forefindes i dag på Nr. Vorupør gamle kirkegård.



Det gamle fotografi viser den i rapporten omtalte roredningsbåd RRB 12, mens besætningen lægger ryg til under en søsætning i nogenlunde roligt vejr. Den havde en normal besætning på tretten mand, hvoraf tolv roede med seks årer til hver side. Før kæntringen i 1885 blev den roet ud med kun ti mand ved årene, og der var 21 ombord under den ulykkelige hjemfart.



Begravelsen af de mange omkomne fiskere samlede stor deltagelse. Langt flere end den gamle kirke kunne rumme. Af kirken står kun våbenhuset tilbage som kapel i dag.

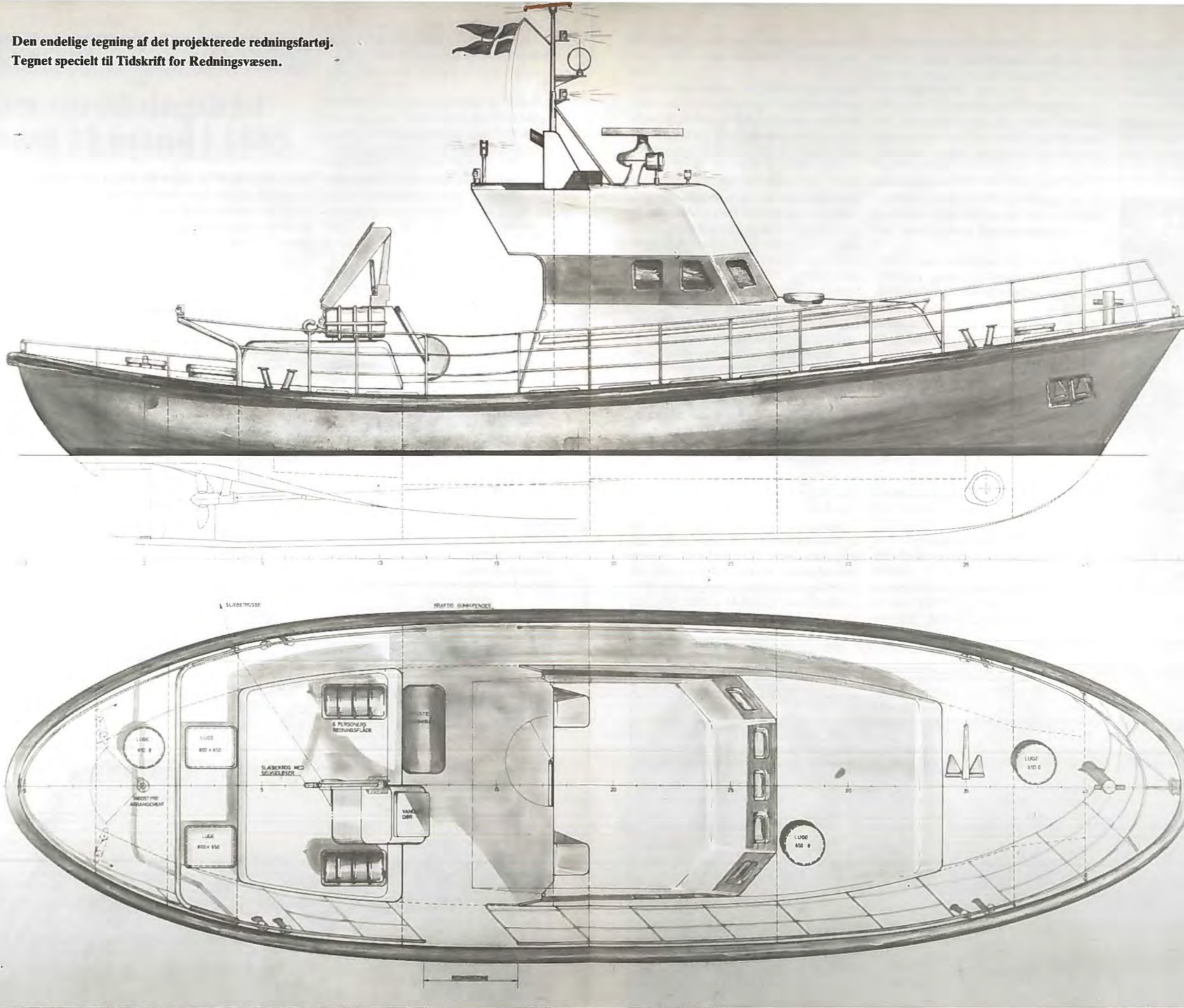
Da Vor kæntre

I bogen »Kystredn
rupør gennem 131
sommeren 1982, sa
ker og redningsma
givet af Nørre Vor
findes nedenstående
skeres død ved dru
Den 26. marts 1885
det lille fiskerleje v
en tegnede ellers g
alle stedets fiskebå
det var roligt, og d
kunne lige akkurat
åbne sejlbåde - »h
kaldte dem.
Op på formiddag
pludseligt op og til
gået fra syd og kom
med en kraft, der f
og komme i voldsc
ne. Straks fiskern
opfriskende vinds
gyndt at bjærge gr
landingspladsen.
Ved halvni-tiden v
til land og redni
stranden. To mæn
redningsbåden, var
på havet, da det b
RRB 12 (Ro-redni
den resterende be
mand ved årene ko
mange brodsøer o
ventende fiskerbåd
Der gik straks 10 fi
12. Bådslæbet blev
den satte kursen m



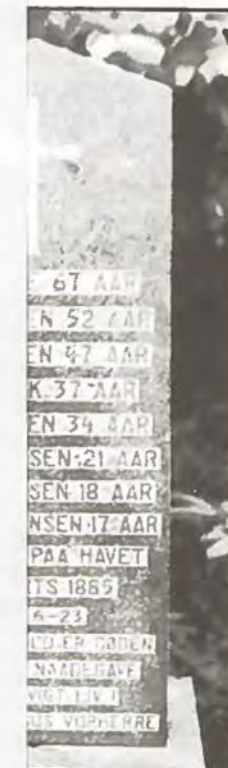
Det gamle fotografi viser den i rapporten omtalte roredningsbåd RRB 12, mens besætningen lægger ryg til under en søsætning i nogenlunde roligt vejr. Den havde en normal besætning på tretten mand, hvoraf tolv roede med seks årer til hver side. Før kæntrinen i 1885 blev den roet ud med kun ti mand ved årerne, og der var 21 ombord under den ulykkelige hjemfart.

Den endelige tegning af det projekterede redningsfartøj.
Tegnet specielt til Tidsskrift for Redningsvæsen.



Andersen, Sten-
A. Gad, Hundborg,
tenbjerg, købmand
rupør og lærer S. Sø-

rupør kirke foregik
var på 800 menne-
kunne høre pastor
en lille kirke.



Den forefindes i dag på
kirkegård.



Begravelsen af de mange omkomne fiskere samlede stor deltagelse. Langt flere end den gamle kirke kunne rumme. Af kirken står kun våbenhuset tilbage som kapel i dag.

Farvandsvæsenets Kystredningstjeneste 2. halvårsrapport 1. juli - 31. december 1984

Kystredningstjenestens 26 redningsstationer har i andet halvår 1984 modtaget 126 opkald i forbindelse med rednings-, assistance- og eftersøgningsopgaver.

46 mennesker, der var i alvorlig fare på søen, er blevet reddet.

120 fartøjer er blevet undsat, assisteret eller overvåget under vanskelige forhold.

28 opkald vedrørte deltagelse i eftersøgninger eller opgaver af ikke redningsmæssig karakter.

1 omkommet person blev bragt i land.

397 timer har redningsstationerne været i aktivitet for at kunne løse ovennævnte opgaver.

Redningsaktioner og udrykninger 2. halvår 1984

Station Anholt

1. juli strandede det svenske lystfartøj »Annika« af Saltsjöbaden nord for Anholt havn og ligeledes det vesttyske lystfartøj »Canobi« af Flensburg. Begge fartøjer blev af stationens redningsbåd bragt flot uden besvær.

Også den 24. juli måtte stationen bringe

et strandet lystfartøj flot. Dagen efter rykkede man ud til en kærtret katamaran, men ved redningsfartøjets ankomst var situationen under kontrol.

Station Gedser

På anmodning fra Marinestation Gedser 6. juli afgik MRB 20 på eftersøgning vest

af Gedser. Røde raketter var blevet observeret. Raketterne stammede fra det danske lystfartøj »Pinafore«, der var grundstødt, men som selv kom fri ved redningsfartøjets ankomst.

Den 29. juli gik redningsbåden til assistance for lystfartøjet »Bilando II«, der havde fået motorstop 8 sømil vest af Gedser.

Den 5. august måtte MRB 20 på eftersøgning i farvandet syd for Nysted, Falster. Der var observeret røde raketter som viste sig at stamme fra et strandet lystfartøj. Dette blev hjulpet fra af et fiskerfartøj og redningsbåden gik på eftersøgning efter det tyske lystfartøj »Seeteufel«. Bistået af færgen »Travemünde« blev lystfartøjet fundet ca sømil sydvest af Gedser. Redningsbåden bragte lystfartøjet til Gedser havn. Samme dag blev også lystfartøjet »Jan Maat«, der var strandet på Rødsand, bragt flot og bugseret til Gedser.

Den 21. august blev stationen alarmeret af SOK. En mindre gummibåd mentes observeret i farvandet syd for Gedser, men eftersøgningen gav intet resultat. Ved en ny alarmering samme dag blev gummibåden fundet ved lystønde W/69 og de to ombordværende afhentet og bragt til Gedser.

Den 2. september afgik MRB 20 på foranledning af Lyngby Radio til Rødsand for at bringe lystfartøjet »Silene« flot.

Den 6. september på foranledning af politiet blev lystfartøjet »Helios« bragt flot af sin position på Rødsand.

Den 16. september måtte redningsbåden på eftersøgning efter et rapporteret drivende lig ved Kløverrevle vest for Gedser. Efter 4½ times eftersøgning måtte man opgive.

10. oktober meddelte politiet, at en Pram med et barn var i drift i farvandet Ørsodde ved Lolland. Inden redningsbåden nåede frem var undsætning udført af en stedlig fisker.

Station Grenå

På foranledning af Kattegats Marinedistrikt afgik redningsbåden 3. september til den danske coaster »Hans Peter«, der havde fundet en drivende katamaran uden besætning. Lystfartøjet blev slæbt til Grenå.

21. september, på melding fra Fornæs fyr, blev det strandede lystfartøj »Bell« bragt flot.

Station Hanstholm

20. juli: Melding fra havnevagten om fiskerfartøj med motorstop ca 8,5 sømil fra Hanstholm. Fiskerfartøjet, der i det hårde vejr drev hastigt mod kysten blev kontaktet og bugseret til Hanstholm havn.

23. juli: Melding fra havnevagten. Kutter »Dorte« med motorstop 150 m fra havneindsejlingen - drev mod vestmolen. Kutteren blev kontaktet og bugseret sikker havn.

25. juli: Under den hårde kuling antoges det at et vesttysk lystfartøj ville anduvede havnen. »C. B. Claudi« gik fra kaj og ud i »stand by« position. Lystfartøjet stod imidlertid til havs, men redningsskibet

forblev på stedet og overvågede flere lystfartøjers ankomst.

10. august gik »C. B. Claudi« atter i »stand by« position. Kutter »Anne Lotte« var sprunget læk ud for Hanstholm havn, men klarede sig selv efter at den havde fået pumpemateriel fra helikopter.

3. september: Stationen alarmeret af havnevagten. Fiskerfartøj »Mette Jensen« havde fået motorstop udfør havnen, men blev assisteret af et andet fiskerfartøj inden redningsskibet nåede ud.

11. september: RF »C. B. Claudi« blev kaldt til assistance da det 1200 t store motorskib »Magn«, der var under bugsering skulle ind i Hanstholm havn. Umidelbart før havnen sprang slæberen og »C. B. Claudi« fik i det hårde vejr en ny slæbetrosse over og bragte fartøjet i sikker havn.

14. september: Kattegats Marinedistrikt melder om en overbordfalden sømand 16 sømil vest af Hanstholm. Redningsskibet stod ud, men kom ikke i anvendelse.

10 oktober: SOK melder om observeret gummiflåde 6 sømil vest af Hanstholm. Det eftersøgte viste sig senere at være en redningskrans med bøjle.

21. oktober: Under den kraftige storm overvågede redningsskibet tre fiskerfartøjers ankomst og tilsvarende under den stormende kuling den 27. oktober.

14. december overvågedes en lægters ankomst til havnen. Lægteren var på 4400 tons.

Station Hirtshals

4. juli: Havnevagten melder om observation af røde raketter nordvest af Hirtshals havn. Der blev ved eftersøgningen i området ikke fundet tegn på indtruffet søulykke.

20. juli: Fiskerjolle med motorstop undsat 22 sømil nordvest af Hirtshals og bragt i havn.

31. juli: Hirtshals fyr melder om gummi-

båd i drift. Gummibåden blev assisteret af andet fartøj inden redningsbåden nåede ud.

21. august: På foranledning af politiet afgik stationens redningsbåd for eftersøgning af savnet sportsdykker ud for kysten ved Lyngby nord for Lønstrup. Den savnede blev fundet i live om morgenen af en fisker. Eftersøgningen varede 7 timer.

15. september: Fiskerfartøj »Nicole« med motorstop 7 sømil vest af Hirtshals. Kutteren blev assisteret i havn.

9. oktober: Havnevagten melder om observation af vraggods NV af Hirtshals. Eftersøgning uden resultat.

6. december: SOK alarm p.g.a. mindre kutter udeblevet efter forventet ankomst. Kutteren meldte senere alt vel over radion.

25. december: KGM alarm. Fiskerjolle med motorstop ud for Rubjerg Knude. Jollen blev assisteret i havn.

Station Hvide Sande

2. juli: Redningsskibet »Nordsøen« melder fiskerkutter »Edijan« med motorstop. MRB 34 overtager bugseringen.

9. juli: Politiet melder om turister i vanskeligheder, men redningsstationen kom ikke i aktion.

16. juli: En windsurfer antaget for at være i vanskeligheder på Ringkøbing fjord, men den pågældende kom selv i land.

18. juli: Coasteren »Iben« melder at den har lystfartøj »Kettu« på slæb. Lystfartøjet havde fået motorstop og coasteren anmodede redningsstationen om at overtage bugseringen, hvilket blev imødekommet.

23. juli: Kutter »Silver Pit« havde fået motorstop og bad redningsbåden om assistance. Blev bugseret i havn.

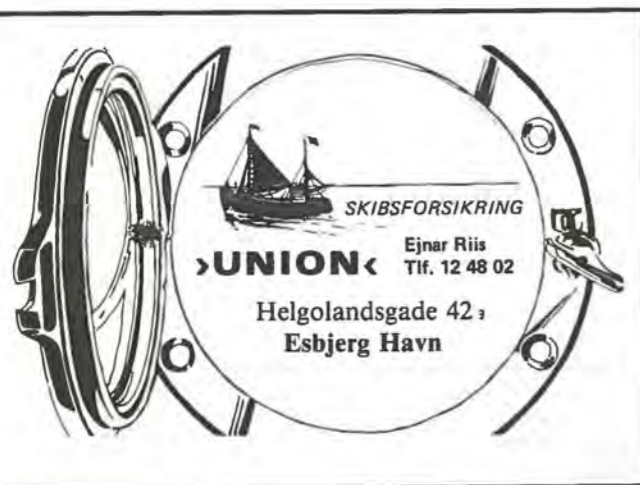
25. juli: Under den hårde kuling overvågedes flere kutteres ankomst til havnen. 26. juli: Hollandsk lystfartøj kærtret på Ringkøbing fjord. Den ombordværende blev reddet og fartøjet bragt i havn.

6. august: SOK melder om uklar situation omkring lystfartøj. Forholdet blev undersøgt, men intet unormalt observeret.

7. august: Kutter »Niels Stefan« fik en lækage ud for Hvide Sande. Pumpemateriel rekvireret og bragt ud til kutteren der herefter selv kom vel i havn.

13. september: SOK melder om røde raketter ud for kysten ved Hvide Sande. Ved patruljering med redningskøretøj fandtes ikke tegn på indtruffet søulykke. 14. september: Blåvand Radio melder om to tyske lystfartøjer der er grundstødt. Begge blev bragt flot.

26. september: Kutter »Herdis Søgaard« med motorstop ud for Hvide Sande. Overtog bugseringen fra anden kutter.



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

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
or
12½ %

A/S Vestjydsk Krystal-Isværk

Ny Fiskerhavn . 6700 Esbjerg

Tlf. (05) 12 00 66

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

Nautic
HELGOLANDSGADE 17 ESBJERG
TELF. 05 - 12 70 44
TELEX - 54 280



LAUST NEES

Kolonial og skibsproviantering
Tlf. *83 14 00 . 7680 Thyborøn

6. oktober: Kutter »Karinette« med motorstop. Overtog bugsering fra anden kutter.

7. oktober: Politiet alarmerer - en windsurfer er forsvundet. Under eftersøgningen drev den pågældende i land.

1. december: Nødmelding opfanget af kutter »Helan« på Ringkøbing fjord. Ved eftersøgningen, der varede 5½ time, blev en jolle med 1 person fundet strandet.

6. december: Kutter »Inge Dam« havde vanskeligheder ud for Hvide Sande, hvorfor redningsbåden ledsagede den ind i havn.

17. december: Havnevagten melder om to drenge i vanskeligheder ud for Hvide Sande. Jollen med de to drenge blev bragt i havn.

25. december: Politet melder om jolle med to personer, forsvundet. Efter 4½ times eftersøgning meddeltes det at de pågældende selv var kommet i land.

Station Klintholm

13. oktober: Møns fyr melder om observation af røde raketter ved Møns Klint Faxhule. Raketterne stammede fra strandet lystfartøj. De ombordværende kom selv i land.

Station Neksø

21. juli: Neksø havnevagt melder om observation af røde raketter. Det viste sig at være fra et svensk lystfartøj, der i det hårde vejr havde fået havari på rig og motor. Fartøjet blev bugseret i havn. Kort efter fik stationen melding fra Bornholms marinedistrikt om at afhente

6 personer ved et hollandsk fartøj, der havde samlet de pågældende op fra en gummiflåde.

Station Nr. Vorupør

13. august: SOK melder om røde raketter. Der blev ved eftersøgningen, der varede i 6 timer, ikke fundet tegn på indtruffet søulykke. Under den tiltagende kuling forblev redningsbåden ude for at overvåge nogle fiskerjollers landing på kysten.

22. oktober: MRB 31 på havet for at overvåge 2 fiskerjollers landing.

28. oktober: MRB 31 på havet for at overvåge fiskerjollers landing.

4. november: MRB 31 på havet for at overvåge fiskerjollers landing.

Station Sønderho

2. juli: SOK melder om observation af røde raketter i området Vadehavet syd for Esbjerg. Der blev ved eftersøgningen, der varede 7½ time ikke fundet tegn på indtruffet søulykke.

17. november: Kattegats Marinedistrikt melder om motorbåd i drift i farvandet syd for Fanø. Båden blev fundet og bugseret i læ for stormen ved »Langfjord«. Fortsatte eftersøgning efter en skydepram med 3 personer. Denne kom selv i land ved Ribe Kammerluse.

Station Skagen

4. juli: KGM melder at norsk lystfartøj »Albin Vega« er strandet ved Skagen gren. Fartøjet blev bragt flot og ledsaget i havn.

9. juli: Politiet anmodede stationen om at afhente lig ved kutter »ND 43« nordøst for Skagen. Liget, der var fundet drivende i havet blev afhentet og bragt i land.

6. august: Lodsåden »Efta« rapporterede et strandet lystfartøj på Skagen gren. Fartøjet kom dog fri ved egen hjælp.

12. august: KGM melder om strandet svensk lystfartøj ved Skagen gren. Det svenske lystfartøj »Sy Marita« blev bragt flot og bugseret i havn.

Station Sæby

1. juli: KGM melder om forsvundet jolle. Jollen blev fundet med støvnen raggende op af vandet. De to der skulle have været ombord blev ikke fundet.

Station Flyvholm

26. oktober: SOK melder om observation af røde raketter i området Harboøre syd for Thyborøn - RST Thyborøn blev alarmeret i samme sag. Ved patruljering blev konstateret, at der forelå drengestreger. SOK og RST Thyborøn blev underrettet.

Station Thyborøn

3. juli: KGM melder om observation af røde raketter fra Nissum Bredning. Der blev ved eftersøgningen ikke fundet tegn på indtruffet søulykke.

6. juli: Havnevagten melder at kutter »Ester« har vanskeligheder med at manøvrere tæt under land, nord for Thyborøn kanal. En drivende nylontrøse var kommet i kutterens skrue. Kutteren blev bugseret i havn.

24. juli: Tysk lystfartøj »Viben« melder om vanskeligheder som følge af motorstop i Nissum Bredning. Fik senere motoren igang og blev ledsaget i havn.

25. juli: Sandsugeren »Sanno R« melder

om to windsurfer i vanskeligheder i Nissum Bredning. Den ene reddes af sandsugeren og den anden af redningsfartøj.

4. september: Havnevagten melder at belgisk fiskerfartøj »Nordhavet« er strandet ud for Thyborøn. Fartøjet blev overvåget indtil flotbringningen fandt sted.

28. september: Thyborøn lods melder at fiskerfartøj »Dueholm« er strandet i Nissum Bredning. Kunne ikke umiddelbart flotbringes, men ved højvande kom kutteren fri ved egen hjælp.

4. oktober: RST Thorsminde melder at kutter »Rikke Joan« lå med motorstop i Vesterhavet ud for Bovbjerg i hård ku-

ling. MRB 35 fik kutteren bugseret i havn.

17. oktober: En privatperson melder om observation af røde raketter ved Agger Tange. Der blev ved eftersøgningen ikke fundet tegn på indtruffet søulykke.

26. oktober: SOK melder om observation af røde raketter. Det blev fra RST Flyvholm godtgjort, at raketterne var opsendt af nogle drenge.

23. oktober: M/F »Kanalen« melder om observeret kænret jolle ved Krik Vig i Limfjorden. Det lykkedes færgen at finde en af de, der havde været ombord. Trods 10 timers eftersøgning lykkedes det ikke redningsfartøjet at finde den anden, der formodes omkommet.

4. november: SOK melder om observation af røde raketter ud for Harboøre. Der blev ved eftersøgningen ikke fundet tegn på indtruffet søulykke.

22. november: Kutter »Helan« anmoder om assistance. Er strandet i Sælhundeholm løb, Nissum Bredning. Kutteren blev bragt flot.

Station Thorsminde

4. juli: MRB 29 overvåger i stiv kuling 5 fiskerfartøjers ankomst.

15. juli: Havnevagten melder, at kutter »Nordway« er strandet på kysten syd for Thorsminde. I den hårde sø blev et besætningsmedlem reddet af redningshelikopteren og tre af redningsstationen.

20. juli: I hård kuling overvågedes 6 kutters ankomst. På anmodning af havnevagten overvågedes ligeledes ankomst af et lystfartøj. Samme dag meldte Blåvand Radio at kutter »Cremona« havde motorstop og bad om assistance. Kutteren blev bugseret i havn.

25. juli: Under hård kuling overvågedes 9 kutters ankomst.

26. juli: Blåvand Radio melder om observation af røde raketter ud for kysten ved Fjaltring. Der blev ved eftersøgningen med redningskøretøjer på stranden ikke fundet tegn på indtruffet søulykke.

2. september: Kutter »Nordhavet« melder at kutter »Linda« har maskinskade 6 sømil vest af Thorsminde. Ved MRB 29's ankomst meddelte kutteren at den vil forsøge at nå Thyborøn.

4. september: RST Thyborøn meddelte at det belgiske fiskerfartøj »Nordhavet« er strandet ud for Thyborøn. Fartøjet blev overvåget indtil flotbringningen fandt sted.

10. september: MRB 29 overvåger 4 kutters ankomst under stiv kuling.

15. september: Havnevagten melder at fiskerfartøj »Birthe-Hejdi« har motorstop og er under bugsering af R/S »Vestkysten«. MRB 29 overtog bugseringen.

6. oktober: I hård kuling overvåges kutters ankomst.

HIRTSHALS SPAREKASSE

- af Samarbejdende Vendsysseliske Sparekasser

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

H&L BANKEN

BANKBUSSEN
HANSTHOLM · HURUP · SJØRRING · SNEDSTED · THISTED · VORUPØR



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

Hirtshals Ny Samlecentral 93 39 19

Kontoradresse:
Hirtshals Revisionskontor I/S
N. C. Jensensgade 2 . Tlf. 94 22 00
Døgnavgt: 94 39 19
Uffe Jensen, privat: 94 16 25
Sigurd Jensen, privat: 94 91 78



ESBJERG GENSIDIGE
SKIBSFORSIKRING
Havdigevej 31 . 6700 Esbjerg

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

13. oktober: Kutter »Birthe Hejdi« mistede roret. Blev bugseret i havn.
 24. oktober: Kutter med blokeret skruetøj bugseret i havn.
 31. oktober: Havnevagten melder at kutter »Palmen« er strandet ved Dybbå nord for Thorsminde. De to ombordværende blev taget med i land.
 5. november: Kutter med drivgods i skruen bugseret i havn.
 14. november: Jolle med motorstop bugseret i havn.
 16. november: Kutter med rorskade 8 sømil vest af Thorsminde assisteret i havn.
 26. november: Kutter »Daghy« med motorstop assisteret i havn.

Station Rønne

11. august: Rønne radio melder jolle savnet. Under eftersøgningen meddeltes, at den ombordværende person var fundet i god behold.

Station Lønstrup

21. august: Politiet melder om savnet sportsdykker ud for kysten ved Lyngby, nord for Lønstrup. Stranden eftersøgt uden resultat. Den savnede fundet i live om morgenen af en fisker.

Station Østerby

14. juli: Skagen Radio melder om strandet svensk fiskerkutter ved Læsø nordkyst. Fartøjet kom fri inden redningsbåden nåede frem.
 17. juli: RST Sæby om svensk lystfartøj strandet ved Nordre Rønner ved Læsø. Lystfartøjet blev assisteret af en kutter inden redningsbåden nåede frem.
 25. juli: KGM melder at lystfartøj »Yokon« er strandet ved »Sukkerrevet« ved Læsø. 12 personer blev bragt i land. Fartøjet kom senere fri ved egen hjælp.
 4. august: Havnevagten melder svensk lystfartøj strandet ved »Sukkerrevet«. Lystfartøjet »Barca IV« blev bragt flot og bugseret til Østerby havn.
 8. august: Svensk motorbåd »Ulinda« strandet på Nordre Rønner. Der kunne ikke etableres slæbetrosse. De ombordværende ønskede ikke at forlade fartøjet. Bjærgningen af fartøjet blev herefter foretaget af private.



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

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



Jørgen Jensen & Søn

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

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

RACAL-DECCA
 RACAL

København: 01-128310
 Esbjerg: 05-128500
 Hirtshals: 08-943022

ESSO DEPOT · GRENAA

v/ K. Weje Nielsen
 Havnen . 8500 Grenaa
 Tlf. (06) 32 13 99

MANDS MINDE



Ansættelser

Pr. 1. december 1984

Bådmand på prøve B.J. Nielsen, redningsstation »Sæby«, som bådmand.

Bådmand på prøve V. Jakobsgaard, redningsstation »Thyborøn«, som bådmand.

Afskedigelser

Pr. 31. december 1984

Bådfører R.V. Jensen, redningsstation »Thyborøn«, på grund af alder.

Pr. 31. januar 1985

Bådmand P.V. Pedersen, redningsstation »Hirtshals«.

Bådmand S.Å. Martzak, redningsstation »Hirtshals«.

Bådformand S.H. Olesen, redningsstation »Lønstrup«, på grund af alder.

Pr. 31. marts 1985

Opsynsmand K. Ryltoft, redningsstation »Nørre-Vorupør« på grund af svagelighed.



Runde fødselsdage 60 år

Opsynsmand H. Nielsen, Thorupstrand, den 18./1.

Fhv. betjeningsmand A. Sønderby, Tusker, den 30./1.

65 år

Bådformand O.H. Olesen, Lønstrup, den 1./1.

75 år

Fhv. bådmand C.J. Jensen, Sæby, den 4./2.

Fhv. opsynsmand C. Thomsen, Hvide Sande, den 10./2.

80 år

Fhv. bådmand C.P. Sørensen, Lildstrand, den 2./1.

85 år

Fhv. bådmand O. Rasmussen, Esbjerg, den 2./1.

Fhv. bådmand J. Christiansen, Nørre-Tornby, den 7./1.

Fhv. opsynsmand K.J. Høy Nymindegab, den 7./2.



Fhv. redningsbestyrer Niels Hansen, Brønshøj, fyldte 29. december 90 år. Som styrmanden fra Svendborg var han så at sige født til en sømandskarriere, kom til søs som 15-årig i 1909, blev styrmand og skibsfører 1917, sejlede i tre år som styrmand i rederiet C.K. Hansen og derefter syv år på vagerinspektionsskibet »Løvenørn«. I 1929 blev han fuldmægtig i redningsvæsenet, og i tiden 1940-63 var han redningsvæsenets leder. I sin tid som bestyrer af redningsvæsenet ydede Niels Hansen en stor indsats og han nåede at realisere en modernisering, inden han faldt for aldersgrænsen i 1963, hvor han tog sin afsked. Han klarer sig stadig godt i huset i Brønshøj, selvom han for nogle år siden mistede sin hustru. Tidsskrift for Redningsvæsen gratulerer.

Vi beklager

Farvandsdirektoratet er p.t. ved at overføre kartoteksoplysninger til EDB. Det har medvirket til, at der under Mands Minde rubrikken i de senere numre af tidsskriftet, har været flere fejl. Nogle er blevet glemt og andre er blevet udeladt.

Forsiden

Vi har ofret os lidt denne gang med et farvebillede på forsiden.

Vi håber, at det dels vil medvirke til at skaffe flereannoncører samt større opbakning og samling omkring dette blad fra stationerne og fra abonnenterne.



selvfølgelig!
LOKALBANKEN
 HJØRRING - HIRTSHALS - TAARS

Skibsinstitutioner . 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



Redningsstation Slettestrand har fået sin gamle redningsbåd tilbage. MRB 23, der siden i midten af 70'erne har været stationeret i Lønstrup vendte ved årsskiftet tilbage til Slettestrand, hvor den oprindeligt blev placeret efter nybygning i 1936. Stationens MRB 15 fra 1928 skal udgå her til foråret. Stationen Lønstrup er nu en raketstation med tildelt landrover.



Station Hanstholm havde ikke større succes med udsætning af gummiredningsbåd fra den åbne kyst med denne trailer fra et firma i Brænderup. Traileren er nu i hus ved station Thorup strand og skal fortsat afprøves til sommer fra andre vestjyske stationer med åben kyst.



Redningsstationerne Hirtshals, Rønne og Gedser fik i januar måned i år, hver tildelt en fra England indforskrevet redningsgummibåd af typen RIL 28. Gummibådene skal i sommerens løb afprøves og resultaterne heraf drøftes i udvalget for redningsfartøjer og-materiel.

Nybygning Skibs- og Ombygning
maskinreparation



**RAUN BYBERGS
SKIBSBYGGERI A/S**

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

KNUD E. HANSEN ApS

Skibtekniske Konsulenter

Bredgade 75 . 1260 København K



**jens
bertelsen**

AUT. EL-INSTALLATØR - HORNE - TELF. 949511

DANTRAWL A/S



TLF. 08 - 94 17 11

9850 HIRTSHALS

ANDELSBANKEN
er anderledes

HIRTSHALS · HANSTHOLM · THYBORØN



DJURSLANDS BANK

— Den lokale bank

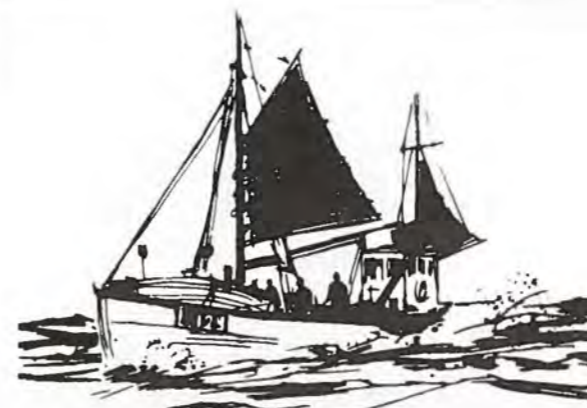
HIRTSHALS ANDELSFISKEINDUSTRI

a.m.b.a.

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

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



BORNHOLMS KONSERVESFABRIK A/S

LEVERANDØR 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

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



Jydsk Dykker-firma

v/ Gert Normann Andersen
Broagervej 5 - 7500 Holstebro
Telefon (07) 42 63 51

Alt undervandsarbejde,
dykkerundersøgelser,
bjergning, sprængning m.m. udføres.

**HIRTSHALS
FISKEAUKTION**

Tom Christiansen
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

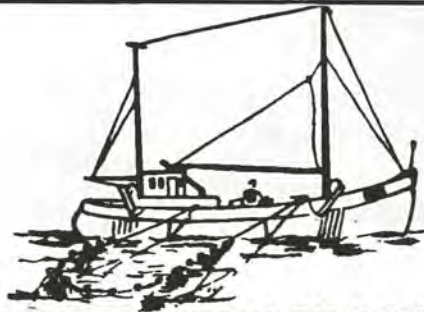
AGGER SKIBSVÆRFT

Nybygninger og reparationer.
Smede- og Maskinværksted

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



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.



THYBORØN FISKEAUKTION

v/Jens Steen

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

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

THORSMINDE FISKEAUKTION

v. Johannes Dahl Knudsen

Spovevej 7
Thorsminde
6990 Ulfborg

Tlf. (07) 49 71 23



THYBORØN SKIBSRADIO

MARITIMT ELEKTRONISK UDSTYR

Helsing Øyskov . Havnen 7680 Thyborøn . Tlf. (07) 83 11 60 . Btlf. 049 54689

TIDSSKRIFT
FOR
REDNINGSVÆSEN



Medlemsblad for Foreningen af Danske Redningsmænd

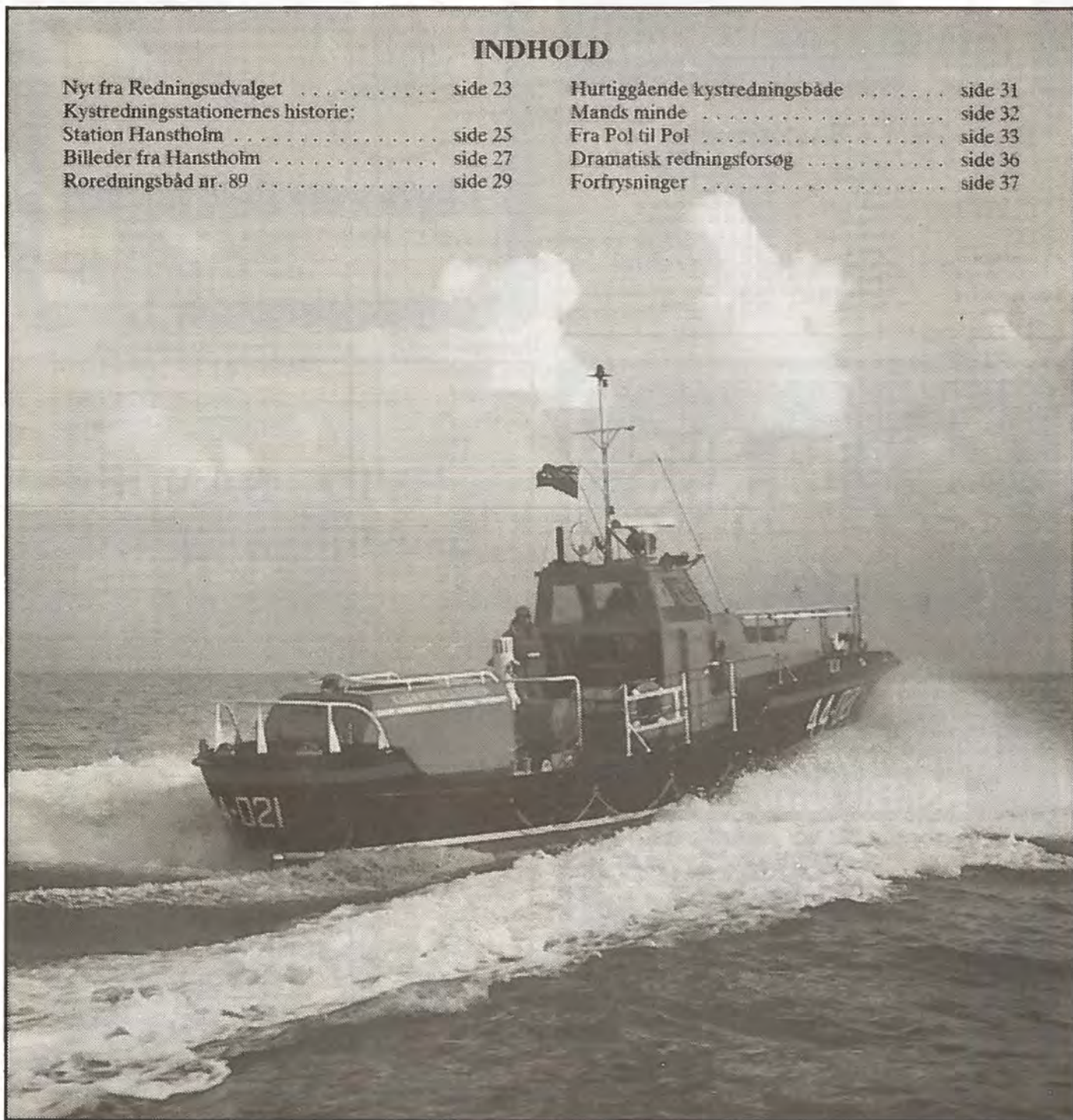
NR. 2

MARTS-APRIL 1985

52. ÅRG.

INDHOLD

Nyt fra Redningsudvalget	side 23	Hurtiggående kystredningsbåde	side 31
Kystredningsstationernes historie:		Mands minde	side 32
Station Hanstholm	side 25	Fra Pol til Pol	side 33
Billeder fra Hanstholm	side 27	Dramatisk redningsforsøg	side 36
Roredningsbåd nr. 89	side 29	Forfrysninger	side 37





HVIDE SANDE FISKEAUKTION

v/ Henning Værnø

Tlf. (07) 31 10 44 - 31 10 89
Privat tlf. 31 14 89



ESSO KYSTSALG

Brændstof • Smøremidler

Esbjerg	Tlf.: (05) 12 84 78
Frederikshavn	Tlf.: (08) 42 11 57/42 27 23
Grenå	Tlf.: (06) 32 13 99
Hanstholm	Tlf.: (07) 96 16 90/96 13 35
Hirtshals	Tlf.: (08) 94 14 64/94 72/94 19 27
Hvide Sande	Tlf.: (07) 31 11 21/31 11 29
Lemvig	Tlf.: (07) 82 02 93
Skagen	Tlf.: (08) 44 11 00
Strandby	Tlf.: (08) 48 12 01
Thorsminde	Tlf.: (07) 48 70 90
Thyborøn	Tlf.: (07) 83 10 41/83 12 35

Leverandør til
den danske
kystrednings-
tjeneste

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



FRIIDSTØJ
SEJLERTØJ
ARBEJDSTØJ
SØMANDSTRØJER
FIBERPELS
COWBOYBUKSER
FLØJLSBUKSER
OVERTRÆKSBLUSER
JAKKER
ANORAKKER



Thyborøn Seilmageri

v/ J. Kr. Mikkelsen · Svanegade 14 · Tlf. 07-83 1125



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

I redaktionen:
Redningsmand
ARNE BALTESEN
Vesterhavsgade 136, Nr. Vorupør
7700 Thisted. Tlf. (07) 93 82 30

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

CHR. MOSE ENEVOLDSEN
Nørregade 82, 6920 Hvide Sande
Tlf. (07) 31 11 76

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

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

STØT
VORE ANNONCØRER
- DE STØTTER OS!



Rapport fra udvalget for redningsfartøjer og materiel m.v.

Udvalget har holdt sit 9. møde den 29. januar 1985.

Hovedemne på dette møde var en gennemgang af K.E. Hansen ApS's projekt til et redningsfartøj af Nordsøtypen. Fra firmaet var mødt ingeniør P. Agner, som gennemgik tegninger over generalarrangement og motorinstallation, der i forvejen var tilsendt medlemmerne.

Der henvises til tegning på tillægget.

Udvalget havde en række ændringsforslag og med disse gennemført kunne man tilslutte sig en principgodkendelse af det fremlagte generalarrangement. Mindre justeringer og ændringer vil kunne forekomme.

Det vil nu være muligt for firmaet, at foretage de endelige beregninger vedrørende fartøjets stabilitet og udarbejde nærmere specifikationer for fartøjet.

Hoveddimensioner

Længde overalt ca. 20.10 m.
Længde i konstruktionsvandlinie 16.40 m.
Bredde MLD 5.60 m.
Dybgang (største) ca. 1.75 m.

Fremdrivning og styring

2 stk. motorer af ca. 380 BHK. 2 stk. skruer med vendbare blade. Enkelttror med flab til opnåelse af stor virkningsgrad. Bovthruer. Maksimumfart ca. 11 knob.

Generelt

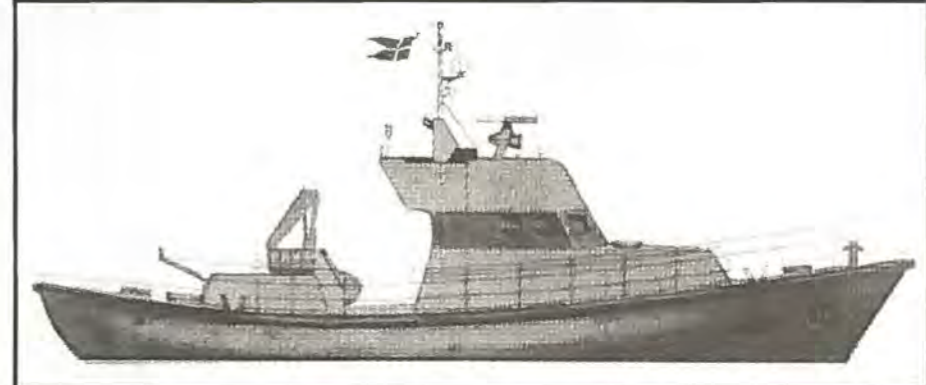
Skibet indrettes med to maskinrum og fælles opholdsrum og redningsrum nedsænket agten for styrehus.

Hydraulisk ankerspil, der kan betjenes fra styrehus anbringes på for-dæk.

Den hydrauliske tromle til slæbetrosse på toppen af opholds/redningsrum forsøges sænket, således at frit udsyn fra styrehus og agterover ikke hindres.

Udover en drøftelse af ovennævnte projekt enedes udvalget om at indstille til farvandsdirektoratet og forsvarsministeriet, at der i første omgang søges bevilling til 2 fartøjer, men at typevalg først foretages, når begge projekter til Kattegat og Nordsøen er færdigbehandlet.

Næste møde i udvalget er fastsat til den 10. april 1985, hvor udvalget vil gennemgå specifikationerne til Kattegat-typen og et første forslag til indretning af styrehus.



Det projekterede redningsfartøj af Kattegat-typen som vi medsendte tegning af i sidste nummer, har en profil der kan sammenlignes med den engelske Waveny-kl. (Forsidebilledet).

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.

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.

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

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

FURUNO

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

VIGGO Jensen
Grenaa Havn ApS
Strandgade 14
8500 Grenaa
Tlf. (06) 320653 - 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



KYSTREDNINGSSTATIONERNES HISTORIE

Af redningsmand Arne Baltesen, Nr. Vorupør.

Station Hanstholm

Station Hanstholm var også med da redningsvæsenet blev organiseret i 1852. Stationen havde allerede i 1851 modtaget et raketapparat fra England og en redningsbåd fra København. Et bådshus blev bygget samme år. I 1885 fik stationen en ny redningsbåd, bygget på orlogsværftet. Den var noget større og det krævede en ombygning af bådhuset, som blev foretaget året efter. Den nye roredningsbåd kom hurtigt på en større opga-

ve, da den den 17. december redder 16 skibbrudne fra Dampskibet »Mary Coverdale«, men også den gamle roredningsbåd havde gjort god tjeneste ved stationen. Ved flere lejligheder har den været i aktion og seks gange reddet menneskeliv. Den 18. september 1876 kæntrade den gamle roredningsbåd under en øvelse, hvorved en kusk, der havde fået tilladelse til at deltage i øvelsen, omkom.

Ved station Hanstholm har nedennævnte redningsforetagender fundet sted:

7/12 1855	Skonnert »Emma« af København	7 mand reddet, raketapparat
15/11 1861	Skonnert »Plutus« af Gefle	7 mand reddet, raketapparat
9/1 1863	Kuf »Adolph Friederich« af Amsterdam	7 mand reddet, redningsbåd
27/11 1864	Kuf »Stadt Genemuyden« af Zwolle	5 mand reddet, raketapparat
24/9 1867	Brig »Courier af Arendal«	3 mand reddet, raketapparat
24/9 1867	Brig »Courier af Arendal«	2 mand reddet, redningsbåd
26/8 1871	Skonnert »Aluda« af Sappermeer«	7 mand reddet, raketapparat
26/12 1877	Skonnert »Elise« af Tønsberg	5 mand reddet, redningsbåd
11/12 1880	Barkskib »Courier« af Stralsund	1 mand reddet, redningsbåd
11/12 1880	Barkskib »Courier« af Stralsund	11 mand reddet, raketapparat
4/8 1882	Brig »Christian August« af Tønsberg	7 mand reddet, raketapparat
18/9 1884	Dampskib »Viken« af Christiania	1 mand reddet, redningsbåd
10/6 1885	Skonnert »Carolina« af Lerhamn	8 mand reddet, raketapparat
17/12 1885	Dampskib »Mary Coverdale« af W. Hartlepool	16 mand reddet, redningsbåd
8/5 1886	Et af stedets fiskerbåde	4 mand reddet, redningsbåd
20/4 1888	Dampskib »Douglas« af Newcastle«	18 mand reddet, redningsbåd
26/3 1889	Et af stedets fiskerbåde	6 mand reddet, redningsbåd
25/4 1891	Dampskib »Düsterbrook« af Kiel	3 mand reddet, redningsbåd
14/10 1891	Dæksbåd »Vesterhavet« af Husby	5 mand reddet, redningsbåd
14/7 1895	Barkskib »Gustav Vasa« af Kivik	8 mand reddet, raketapparat
16/8 1896	Skonnert »Ryfylke« af Stavanger	3 mand reddet, redningsbåd
25/3 1898	3m Skonnert »Agnes Tobias« af Brake	6 mand reddet, redningsbåd
4/11 1898	Skonnert »Thales« af Nykøbing M	5 mand reddet, redningsbåd
27/12 1900	Dampskib »Sjælland« af Helsingborg	12 mand reddet, redningsbåd
26/1 1902	2 af stedets fiskerbåde	9 mand reddet, redningsbåd
24/11 1904	1 af stedets fiskerbåde	2 mand reddet, redningsbåd
16/7 1907	1 af stedets fiskerbåde	2 mand reddet, redningsbåd
21/12 1907	Dampskib »Merkur« af Altona	5 mand reddet, redningsbåd
24/1 1916	1 af stedets fiskerbåde	1 mand reddet, redningsbåd
28/12 1920	M/Sk. »Oberon« af Christiania	39 mand reddet, redningsbåd
23/10 1921	Fiskerfartøj »Neptun« af Skagen	4 mand reddet, raketapparat
25/11 1925	1 af stedets fiskerbåde	3 mand reddet, redningsbåd
4/2 1926	Dampskib »Damsterdiep« af Rotterdam	14 mand reddet, raketapparat
20/12 1929	Fiskerbåd af Hanstholm	2 mand reddet, redningsbåd
13/3 1930	Pram af Hanstholm	2 mand reddet, redningsbåd
8/2 1934	Dampskib »Tom« af Stockholm	20 mand reddet, raketapparat
27/3 1940	Trawler »Wilhelm und Marie« af Gesemünde	13 mand reddet, redningsbåd
2/4 1940	Samme skib	2 mand reddet, raketapparat
1/4 1941	Tysk luftfartøj	4 mand reddet, redningsbåd
18/2 1952	Fiskerbåd af Hanstholm	2 mand reddet, redningsbåd
18/5 1955	Fiskerbåd »Bent« af Hanstholm	2 mand reddet, redningsbåd
19/5 1967	Kran på havnen	3 mand reddet, redningsbåd
18/10 1972	»Kirsten« af Hamborg	7 mand reddet, redningsbåd
20/11 1973	»Hans Jane« af Hanstholm	4 mand reddet, raketapparat
18/11 1974	Pram fra Lildspram	2 mand reddet, redningsbåd
24/8 1975	En af stedets fiskerfartøjer	2 mand reddet, redningsbåd
20/5 1979	»Quiming« af Hull	2 mand reddet, redningsbåd
20/2 1983	T 40 »Rock Nalle« af Hanstholm	4 mand reddet, raketapparat

Der er i alt ved stationen reddet 308 skibsbrudne og i nød værende personer.

Ingen af redningsbådens besætning kom noget til ved ulykken.

Stationen fik sin første motorredningsbåd i 1926 »MB 13«. Den var forsynet med en 25 Hk Fordson motor, som i 1940 blev udskiftet til en større på 32 Hk. Fartøjet var på 5,6 tons og 10 meter langt og var en af flere motorredningsbåde af samme type (Ringkøbing-typen), som blev bygget i disse år. »MB 13« forblev ved station Hanstholm helt frem til 1967. Nævnes skal også, at der kom radio ombord i 1961.

I 1967 blev stationen midlertidigt tildelt »MB 22« fra Thorsminde. Den var bygget i 1936 og var på 7 tons. Samme længde og med samme motor som den gamle redningsbåd.

I 1968 fik stationen endeligt en af de nye store redningsbåde. Det var Klitmøllers »MRB 30«, bygget 1963 og på 13,5 tons og en længde på 11,7 meter, men med en 120 Hk Scania-Vabis motor.

Den blev ved stationen i kun tre år, hvorefter stationen fik tildelt en endnu større »MRB 33« fra Hvide Sande. Den var bygget i 1965 og var på 16,5 tons med 2 stk. 150 Hk Scania-Vabis motorer.

Kulminationen på denne hurtige udvikling kom i 1979, da station Hanstholm fik tildelt et nybygget rednings- og bjærgningsfartøj »C.B. Claudi«. Det er Danmarks nuværende største kystredningsfartøj på 20 meter og med 800 Hk Grenå diesel-motor. Depl. 57 Brt.

Stationens opsynsmænd

Det var strandkontrollør og senere toldforvalter C.L. Bolwig, der var station Hansthølm's første opsynsmand. Han blev efterfulgt af H.A. Skak 12. oktober 1870, og da han rejste bort 1. juli 1879 blev pladsen overdraget til stationens daværende bådformand Anders Jensen, som 1914 tog sin afsked p.g.a. alder. Bådformand Christian Nielsen overtog derefter pladsen som han varetog frem til 1937, hvorefter Jens Bjerregård Pedersen blev opsynsmand. I 1957 blev det Chr. A. Harbo, som 7 år frem varetog opgaven som stationens opsynsmand, hvorefter Brix Pedersen overtog pladsen i 1964. Også her var der en syv-årig periode til Charles Jeppesen i 1971 blev stationens opsynsmand. Han blev afløst af den nuværende Evald Harbo i 1979.

Dampskibet »Douglas« stranding

Den 20. april 1888 om eftermiddagen kl. 2 modtog opsynsmanden meddelelse om, at der var strandet et dampskib 1/4 mil vest for stationen. Det blæste da en bramsejlskuling af NO., og søen var urolig, hvorfor redningsmandskabet tilsagdes, og kl. 3 stak redningsbåden i søen og

kom ud til skibet, men hverken kaptajnen eller nogen af besætningen ville forlade dette. Dog anmodede kaptajnen om, at redningsbåden måtte blive til stede for det tilfælde, at forholdene skulle forværres, og båden blev da liggende for anker til kl. 4 næste dags morgen. Søen var da i betydelig tiltagende, men ingen af besætningen ville endnu gå i land, da det efter reglementet blev nægtet dem at medtage deres tøj, hvorfor de traf beslutning om selv at gå i land med skibets 2 redningsbåde. Redningsbåden gik til land, men blev holdt klar på stranden, og efter en tids forløb blev der også hejst signal om bord om at komme ud med båden. Denne bragtes flot og nåede efter en anstrengende rotur ud til skibet, hvor der indtoges 9 mand af besætningen, der derpå heldig bragtes til land. Redningsbåden blev straks sat ud igen, og da søen stadig var i tiltagende, voldte det besvær, at nå ud til skibet, som stod i den betydelige afstand af 600 favne fra land. Der indtoges påny 8 mand af besætningen, men kaptajnen var ikke til at formå til at forlade skibet. Det blev foreholdt ham, at det rimeligvis ville blive umuligt at ro båden ud oftere, og at han således legede både med sit eget og andres liv ved ikke at gå med, men han blev ved sit foretagende, og redningsbåden måtte da gå i land med de 8 mand kl. 11 om formiddagen. Men kl. 1 om eftermiddagen satte kaptajnen signal om at komme ud igen. Vejret var på dette tidspunkt meget hårdt, og brådsøen gik så højt, at man måtte anse det for ugørligt at ro båden frem, hvorfor man bestemte sig til at vente noget for at se, om vejret ikke skulle blive bedre. Dette skete dog ikke,

og det modige mandskab gav sig da til kl. 2.30 atter at forsøge på at nå ud til skibet. Efter en hård kamp lykkedes det at komme ud og få kaptajnen reddet og bragt heldig i land, men redningsforsøget havde da også varet omtrent 26 timer, og det var sikkert vel fortjent, da regeringen tilstod mandskabet en ekstrabelønning for dets udholdenhed. Det strandede skib var dampskibet »Douglas« af West Hartlepool, på rejse fra Liban til Antwerpen med havre.

17 mand i land

Den 8. februar 1934 kl. 14.05 fik opsynsmanden ved redningsstationen »Hanstholm« meddelelse om, at en østgående damper - der i øjeblikket befandt sig omtrent ud for havneanlægget - sandsynligvis snart ville strande. Vinden var NV. 10, meget svær sø, østgående strøm og stærkt højvande. Redningsmandskabet og transporthestene blev straks alameret og mødte hurtigt ved stationen, hvor raketapparaterne blev læsset på vogne og transporteret ca. 500 m vest på til molen. Her var damperen imidlertid strandet. Den stod klods op ad læmolen ca. 70 m fra land. Nogle tilstedeværende fiskere havde straks, da skibet strandede, set, at nogle af de ombordværende gjorde sig klar til at springe ned på molen, dette var imidlertid i højeste grad livsfarligt, da den ustandseligt overskyldes af brådsøer og næsten var begravet i søen på grund af højvande. Med en trosse mellem sig søgte fiskerne ud på molen for at hindre de skibbrudne i at vove springet. Man fik ved hjælp af en trosse forbindelse mellem skibet og

folkene på molen, og tre af de skibbrudne entrede fra borde og blev hjulpet i land. Redningsmandskabet kom nu til med raketmateriellet og forbindelse med damperen blev etableret med redningsstolen. Denne kom dog ikke til anvendelse, idet de skibbrudne lod sig glide ned af en trosse, som redningsmandskabet nu fik anbragt mellem skibet og en stålwire på molen. På den måde kom de resterende 17 mand af skibets besætning vel i land. Den strandede damper var S/S »Tom« af Stockholm, på rejse fra Oslo til Nordenham i Ballast. Strandingens årsag: hård storm.

Fiskerbåd »Margrethe« bjærget

Den 31. januar 1938 kl. 10.00 telefonerede en fisker fra Baun til opsynsmanden ved redningsstationen »Hanstholm« og bad om, at redningsbåden måtte komme en fiskerbåd, som lå opankret med motorhaveri ud for Baun landingsplads og nu var drevet ind mellem 2. og 3. revle, til hjælp. Vinden var V., styrke 4, med svær sø og stærk østgående strøm. Redningsmandskabet blev straks alameret og mødte hurtigt ved stationen, hvor den nødstedte fiskerbåd lå i en meget farlig situation med svære brådsøer stadig skyllende over sig. Redningsbåden stod først med bådslæb ude ind til 1. revle for der at vende stævnen ud mod søen, da forholdene omkring stedet, hvor den nødstedte fiskerbåd lå, var for farlige til, at man turde manøvrere redningsbåden rundt der. Efter at have fået stævnen op mod søen og bådslæbet halet ind, stod redningsbåden ud til det nødstedte fartøj og fik forbindelse med det ved hjælp af en trosse. Da denne var gjort fast, og fiskerbåden havde fået sit anker lettet, slæbte redningsbåden den ind over revlerne til Bauns landingsplads, hvor den landede i god behold. Efter at fiskerbåden og dens mandskab nu var bragt i sikkerhed, stod redningsbåden tilbage til sin station, hvor den blev landsat og bragt i hus, klar til brug påny. Den nødstedte fiskerbåd var »Margrethe«, T. 217, af Baum, med 5 mands besætning.

Billeder fra station Hanstholm



Redningsbåden i Hanstholm, 1904-05



Redningsbåden rulles til havet, 1936



Redningsbåden går ud på øvelse, 1936



MRB 33



C.B. Claudi


DJURSLANDS BANK

— Den lokale bank

HIRTSHALS ANDELSFISKEINDUSTRI

a.m.b.a.

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

Vi ses i den lokale bank!

NORDVESTBANK





Lemvig Skibsforsikring

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

Opfordring til stationerne!!!

Hjælp os, i redaktionen af tidskriftet, med at skaffe billeder af strandede skibe fra stationernes område. Materialet returneres to dage efter modtagelsen.



**SPAREKASSEN
THY**

VIKING

NORDISK GUMMIBÅDSFABRIK

- ★ Opblæselige gummiredningsflåder og evakueringssslidske.
- ★ Redningsbåde.
- ★ M.O.B.- og rescue-båd.
- ★ Flådekraner
- ★ Overlevelsese- og branddragter.
- ★ Redningsveste.

P. O. Box 3060
6710 Esbjerg V

Telefon: 05-150644
Telex: 541 14 Vikng DK

DEUTZ OG CATERPILLAR

Autoriseret forhandler af
samt salg og reparation af
samtlige motortyper.

Forhandling af
**JONIO 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

Jver C. Weillbach & Co. A/S

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

Roredningsbåd nr. 89

Roredningsbåd (RRB) er blot én af de ialt 103 roredningsbåde, som i tidens løb er bygget til Det danske Redningsvæsen. RRB 89, der er skænket til Fiskeri- og Søfartsmuseet af Redningsvæsenet og Forsvarsministeriet, er bygget år 1900 på Orlogsværftet. Båden har gennemgået den for alle danske roredningsbåde traditionelle udvikling. År 1900 erstattede den på redningsstation Tværsted i Vendssyssel en gammel roredningsbåd, der blev afgivet til Uggerby og her afløste en ældre redningsbåd, som realiseredes. I 1942, da Tværsted redningsstation nedlagdes, kom båden til Stenbjerg i Thy. Her gjorde den tjeneste indtil 1965, da Stenbjerg fik motorredningsbåd. Den sidste station for RRB 89 blev Vester Agger, redningsstationen, hvoraf der indtil 1956 var foretaget det største antal redningsaktioner her i landet. Roredningsbådene blev oprindeligt bygget på grundlag af engelske tegninger, men blev tilpasset og forbedret i overensstemmelse med de i tidens løb indvundne erfaringer. RRB 89 måler 9,40 meter i længden uden ror, bredden er 3 meter med korkfendere og bådens dybtgående 0,30 meter.

RRB 89 i Tværsted

Den 10. november mødtes redningsmandskabet for at foretage øvelse med den ny redningsbåd. Den blev afprøvet både for årer og sejl, og øvelsen faldt heldigt ud. I redningsstationens protokol noterede opsynsmanden, at mandskabets kraftige og taktfulde roning med den nye redningsbåd med de meget gode årer kun lovede godt for kommende redningsforsøg.

Den 5. august 1901 blev der for alvor brug for båden. Strandfogeden telefonerede, at et skib var strandet lidt øst for Skiveren og stod på yderste revle. Der blev straks sendt bud efter mandskabet og ejeren af transporthestene. Det var kuling med regnbyger af vest, stærk strøm og høj sø, så langt øjet rakte. Søen stod mange steder op i bakkerne, og stranden var for blød til at hestene kunne trække transportvognen med redningsbåden de 1 1/4 mil til strandingsstedet. Båden udsattes derfor ved stationen og efter 1 1/2 times sejlads nåedes havaristen. De to agterste master samt rigningen lå drivende og huggende omkring båden, men skibet var forladt.

Det viste sig senere, at de skibbrudne, 10 mand ialt, havde forladt skibet straks efter indstrandingen, da søen endnu ikke var så høj. De havde søgt tilflugt i klitten mellem Skiveren og Kandestederne, hvor de blev fundet af redningsmandska-

bet. Det strandede skib var bark Mercator af Mariehamn.

Den 25. april 1903 kl. 0.30 telefonerede strandvagten fra Tværsted Plantage, at et skib var strandet ved Østerklit 3/4 mil fra stationen. Redningsmandskabet blev purret i deres hjem, og medens en enkelt mand sendtes i forvejen med signalketter på en vogn, hjalp det øvrige mandskab redningsbåden på vej. 2 timer efter at strandingen var anmeldt, var man ud for strandingsstedet. Det strandede skib, der stod på tredje revle ca 500 favne fra land, var dampskib »Zaadam« på vej fra Rotterdam til Stockholm med en ladning cokes. Mandskabet ialt 18 mand, ville ikke forlade skibet, men ønskede at redningsbåd med mandskab indtil videre forblev på stranden for at stå til disposition, hvis situationen forværredes. Næste dag trak 2 tilkaldte dampskibe fartøjet af grunden.

Den 19. april 1904 strandede et dampskib ud for Østerklit. Redningsmandskabet blev samlet, og man skulle netop til at udsætte redningsbåden, da skibet kom flot ved egen hjælp.

Den 30. juni 1909 blev det meldt til stationen, at en fiskerpram var iagttaget ud for Vester Tværsted, og at der i det hårde vejr var stor fare forbundet med prammens landing. En ridende stafet blev sendt til stranden for at tilkendegive, at redningsbåden var på vej, men da redningsbåden kom til, var prammen forsvundet. Prammen drev senere ind på Uggerly strand, men dens fører, en ældre fisker, var omkommet.

Den 24. juni 1920 blev der slået alarm til redningsmandskabet, da der kunne forudses en stranding ved Skiveren. Et fartøj var gået på grund og stod sunket på anden revle. Skibet viste sig at være en lægter, men den var tom for mennesker, da redningsbåden nåede frem.

Både i 1921, 1922, 1929, 1932 og 1933 skete det, at redningsmandskabet rykke-



RRB 89 sættes ud ved station Stenbjerg.

(Foto: Valdemar Pedersen).

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

de ud for at yde hjælp til fartøjer, hovedsageligt fiskerbåde, som var kommet revlernes faretruende nær.

Kort før midnat den 11. september 1929 observerede en af redningsstationens strandvagter, at en damper var strandet umiddelbart vest for alarmeringsstationen i Tværsted Plantage. En damper brændte blus og sendte signalraketter op. Redningsbåden fik forbindelse med skibet, den engelske damper »Fiftown« ved en udfiret line, men den 16 mands store besætning ønskede ikke at forlade fartøjet. Førstestyrmanden bragtes dog i land i redningsbåden, for at han kunne sætte sig i forbindelse med et bjærgnings-selskab. Grundstødningen var sket, da man havde forvekslet Hirtshals fyr med Skagens.

RRB 89 i Stenbjerg

I 1942 blev redningsstationen i Tværsted nedlagt og båden flyttedes til Stenbjerg. Efter den første øvelse i Stenbjerg erklærede redningsmandskabet sig særdeles tilfreds med den nye båd. Medens redningsforetagenderne havde været ret fåtallige i Tværsted, kom redningsbåden til at spille en meget stor rolle for Stenbjergs fiskerbefolkning. Bådens tilstedeværelse sikrede i mangfoldige tilfælde fiskernes landing, når bådene først nåede hjem til landingspladsen, efter at uvejret var sat ind.

Allerede en måned efter afholdelse af den første blev der brug for redningsbåden. Tre Stenbjerg-både skulle foretage landing i hård nordvestkuling, vindstyrke 7, med nordgående strøm og svær og dyb grundbråd overalt på revlerne. Det lykkedes ved hjælp fra de tilstedeværende fiskere at få redningsbåden bragt flot i læ af høfden og at komme ud til fartø-

jerne. Disse lå afventende uden for revlerne, idet der fra faresignalstationen var sat signal for farlig landing. Efter at man havde talt om landingsforholdene, lagde redningsbåden sig inden for yderste revle og overvågede herfra, at fiskerne, 15 ialt, kom vel over revlerne og i land.

Landingsforholdene kunne dog undertiden være så vanskelige, at landing måtte opgives. Fra et fartøj på havet kan landingsmulighederne vanskeligt bedømmes, hvorimod man fra land har bedre overblik over situationen.

Den 14. november 1942 var der på signalmasten sat tre signaler, hvilket angiver, at landing er for farlig. Redningsbåden gik ud til Stenbjergbåden »Sara«, som havde været på torskefiskeri ud for Lodbjerg fyr. Mandskabet ville nødig forlade båd og fangst, men anmodede om, at redningsbåden ville følge dem til Nr. Vorupør, hvor de ville forsøge landing i læ af molen. Det skete, og såvel fiskerfartøj som redningsbåd kom vel i land.

Den 10. april 1951 reddedes en fisker fra Vigsø over i redningsbåden. Motoren i hans lille båd satte ud, og det frygtedes, at båden ikke kunne holde sig klar af revlerne. Redningsbåden gjordes klar i lyn-tempo og kort tid efter var fiskeren i sikkerhed hos redningsmandskabet.

Det sidste farefulde redningsarbejde med RRB 89 fandt sted den 29. august 1964. Lad os følge opsynsmandens indberetning om begivenheden til Redningsvæsenet:

År 1964 den 29. august tog syv af stedets motorbåde på fiskeri om morgenen kl. 5. På samme tid var hav og vejr fint, men kl. 11.30 blæste det op fra SV, og havet tiltog i styrke. Jeg kom ned til havet kl. 12 og så straks, at der ville blive fare på

færde. Da kom to af bådene og landede, og jeg sammenkaldte de af redningsmandskabet, som var til stede. Fraværende var formanden H.J. Munk, N.P. Jensen Munk, Sigvald Kristensen, Emil Thomsen og N.P. Christensen, i deres sted antog jeg fiskerne Chr. N. Poulsen, N.P. Mikkelsen Theodor Mikkelsen, N. Chr. Mikkelsen og Michael Andersen. Kl. 12.30 lod jeg båden køre ud af huset og ned til stranden, hvor den aflæssedes og kørtes på rullerne ned til havet. Da alle var forsynet med redningsbælter, blev båden bragt heldig flot uden uheld kl. 13. Båden roedes ud og lagde sig i læ af revlerne.

Kl. 14 kom en af bådene og landede, så manglede vi endnu fire, som var gået til Thyborøn med fisk. På grund af vejr og hav og udmattelse måtte redningsmandskabet opgive, og båden landede 600 meter nord for landingspladsen kl. 17. Forinden landede en af bådene, så vi manglede tre. Vinden sprang om i VNV, og der blev et mægtigt hav, tredje faresignal blev hejst. Kl. 18 alamerede jeg Vorupør redningsbåd, for at den kunne være til stede under de sidste to bådets landing. Redningsbåden fra Vorupør kom hertil kl. cirka 19, og kl. 20 kom begge både og landede. Den sidste, »Lykkens Håb«, fik så svære grundbråd, at det nemt kunne være blevet til en ulykke, men heldigvis kom alle vore sødygtige både i land.

I de 23 år redningsbåden var stationeret i Stenbjerg, overvågede den, at 195 fiskerfartøjer med ialt 768 personer ombord kom sikkert over revlerne og ind til landingspladsen.

RRB 89 i Agger

I august 1965 fik Stenbjerg en motorredningsbåd og RRB 89 flyttedes til Vester Agger. I Agger nåede båden ikke at komme i brug for alvor, inden bådstationen nedlagdes. Vester Agger redningsstation fungerede dog fremdeles som raketstation.



LAUST NEES

Kolonial og skibsproviantering
Tlf. *83 14 00 . 7680 Thyborøn

De første hurtiggående kystredningsbåde

Af Lars-Henrik Arvedsen

I slutningen af halvtredserne følte man i den amerikanske kystvagt (USCG), at tiden var kommet til en udskiftning af de traditionelle kystredningsbåde, der stort set var magen til dem vi stadig har nogle stykker af herhjemme, delvist åbne spidsgattede motorredningsbåde af træ. USCG er i den position, at man har egen konstruktion- og værftafdeling, så efter indgående undersøgelser og samråd med erfarne bådmænd, besluttede man at bygge et nyt fartøj i stål, og beregnet til en noget større fart end hidtil set i den type fartøjer - 15 knob; endvidere havde man nogle ønsker om bedre slæbeegenskaber, og selvfølgelig ville man gerne have stabiliteten udstrakt til »hele vejen rundt«.

Resultatet blev fartøjet der ses på disse sider, det blev taget i brug i 1961., og har følgende data:

Længde overalt	13,68 meter
Længde i vandlinjen	12,19 meter
Bredde overalt	3,89 meter
Bredde i vandlinjen	3,30 meter
Dybgang	0,98 meter
Deplacement	15,8 tons
Brændseloliebeholdning	1260 liter
Ferskvandsbeholdning	60 liter

Samlet effekt på 2 aksler	400 Hk
Pæletræk	3,5 tons
Prøvetursfart	15,3 knob
Udholdenhed v. 10 knob	200 sømil
v. 15 knob	150 sømil
Stabilitet	0° - 180°

Ovennævnte stabilitet er stadig gældende med 17 reddere ombord.

Fartøjet er bygget i en speciel stållegering, kaldet Cor-Ten, der er op til 8 gange så korrosionsfast som almindeligt skibsbygningsstål, og med mindst de samme styrkeegenskaber, uden at være væsentligt dyrere. Pladetykkelsen ligger på ca 5 mm.

Skroget er opdelt i 7 vandtætte afdelinger. Der er en halvåben førerplads foran »hoveddækket« over motorerne (2 stk GM V6 200 hk diesler).

Som silhuetten af fartøjet viser er opdriften koncentreret i enderne - ikke ulig den metode, der blev anvendt ved de første selvoprettende roredningsbåde. US Coast Guard har til dato bygget knapt 120 af typen, der ikke har været ramt af alvorlige uheld i sine 23 år.

Da den amerikanske kystvagt fortalte om sit nye fartøj på den internationale

Redningsbådskonference i Edinburgh i 1963, blev det engelske redningsvæsen (RNLI) så interesseret, at man kort efter købte en af amerikanerne (deres 29. båd).

Denne båd blev så sendt på tur rundt til forskellige redningsstationer for vurdering. Resultatet af dette blev, at med nogle få ændringer, indførte man typen i det engelske redningsvæsen, med leveringen af den første engelskbyggede i 1967, og har siden fået ialt 24 med fællesbenævnelser Waveneyklassen. Den gør nu tjeneste på mange af de udsatte engelske kyststrækninger, og har tilsyneladende ikke haft problemer på de mange lumske grunde langs østkysten og i Kanalen, trods sine helt fritstående rotor og propeller, og det faktum at man har kunnet læse at endog kraftige grundberøringer af og til forekommer under redningsaktioner. Heller ikke englænderne har haft alvorlige uheld med typen i de 17 år man har brugt den. Deplacementet er med tiden øget til 17 tons, men fabrikantens udvikling af motortypen har gjort at man endog har kunnet øge farten en smule.



US Coast Guard har bygget over 100 af denne type som englænderne har kopieret i et antal af 24 stk.

de ud for at yde hjælp til de søgslagsrevlernes faretruene. Kort før midnat de observerede en a strandvagter, at en umiddelbart vest i den i Tværsted P. brændte blus og sø op. Redningsbåden skibet, den engelske ved en udfiret line. store besætning ønske fartøjet. Førstestyrmand i redningsbåden sætte sig i forbindelse med selskab. Grundstød man havde forvekslet Skagens.

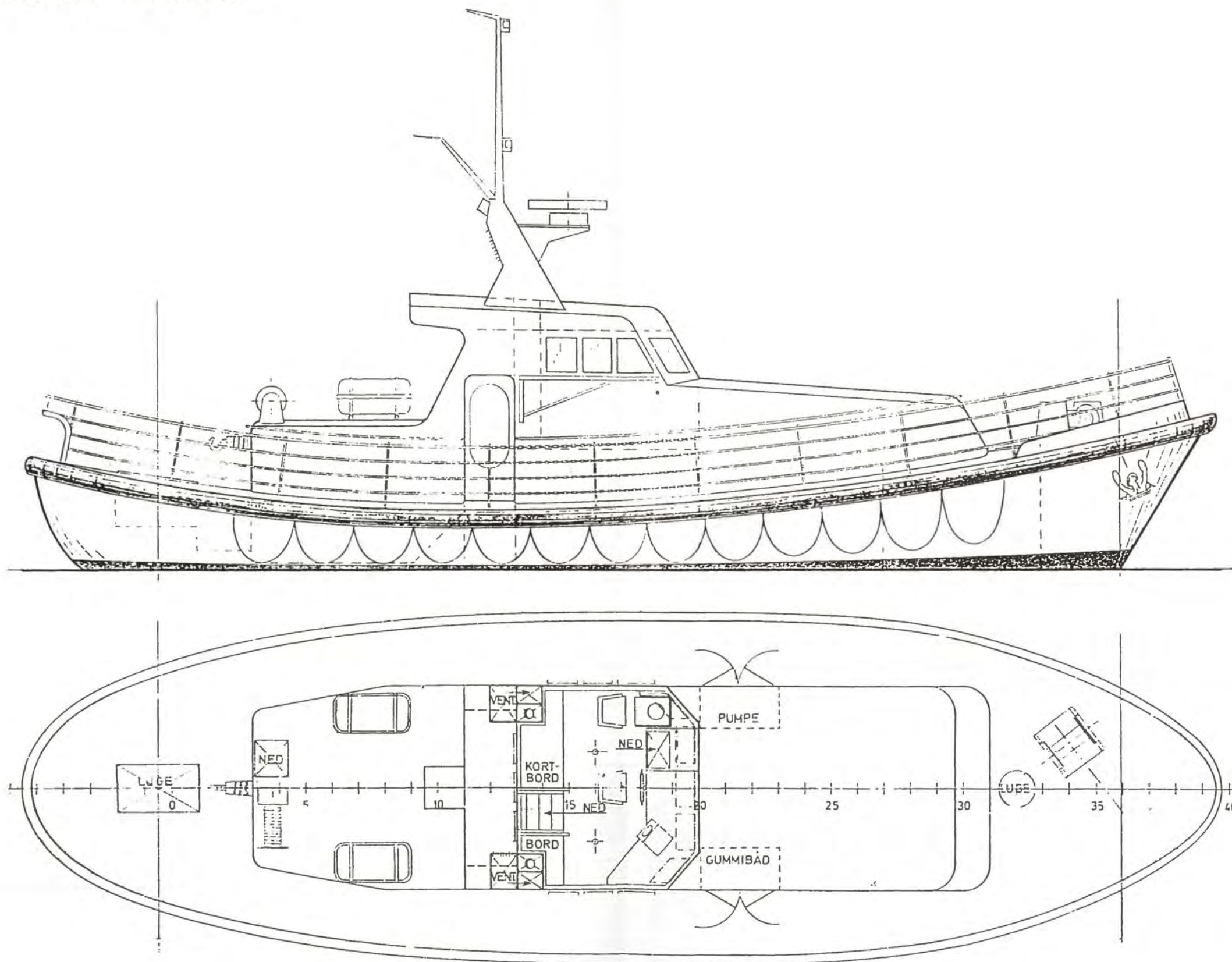
RRB 89 i Stent

I 1942 blev redningsbåden nedlagt og båden flyttet. Efter den første øvelse med redningsmanden tilfreds med den nye redningsforetagenderne tallige i Tværsted, kom at spille en meget vigtig rolle i Stentbjergs fiskerbefolkning. Værelse sikrede i maskinernes landing, når hjem til landingsplads var sat ind.

Allerede en måned efter den første blev der bygget den. Tre Stentbjerg-båden landing i hård nordvest vind, med nordgående dyb grundbråd overalt lykkedes ved hjælp fra de fiskere at få redningsbåden i læ af høfden og at k



Projekt af Nordsø-typen. Tegnet specielt til Tidsskrift for Redningsvæsen.



Kolonial og skibsproviantering
Tlf. *83 14 00 . 7680 Thyborøn

US Coast Guard har bygget over 100 af denne type som englænderne har kopieret i et antal af 24 stk.

e

ence i Edinburgh i
ske redningsvæsen
t, at man kort efter
anerne (deres 29.

ndt på tur rundt til
ationer for vurder-
ette blev, at med
dførte man typen i
svæsen, med leve-
engelskbyggede i
ialt 24 med fælles-
yklassen. Den gør
af de udsatte en-
r, og har tilsynela-
emer på de mange
østkysten og i Ka-
fritstående rør og
m at man har kun-
lige grundberørin-
er under rednings-
englænderne har
ed typen i de 17 år
Displacementet er
ns, men fabrikan-
typen har gjort at
et øge farten en

MANDS MINDE



Ansættelser

Pr. 1. december 1984

Bådmand på prøve B.J. Nielsen, redningsstation »Sæby«, som bådmand.
Bådmand på prøve V. Jakobsgaard, redningsstation »Thyborøn«, som bådmand.

Pr. 1. januar 1985

Bådmand på prøve J.V.M. Kristensen, redningsstation »Hirtshals«, som bådmand.

Bådformand på prøve B.A. Christensen, redningsstation »Hirtshals«, som bådmand.

Pr. 1. februar 1985

Lars Jakobsgaard, f.27/11 1960, som bådmand på prøve ved redningsstation »Thyborøn«.

Villy Ringaard, f.18/5 1946, som bådmand på prøve ved redningsstation »Hanstholm«.

Bådmand H. Høj, redningsstation »Thyborøn«, som bådformand.

Jens Otto Grønne Pedersen, f.24/7 1955, som bådmand på prøve ved redningsstation »Hvide Sande«.

Bådmand på prøve A.F. Andersen, redningsstation »Hirtshals«, som bådmand.

Pr. 1. marts 1985

Ejnar Holm, f.9/1 1934, som bådmand på prøve ved redningsstation »Hirtshals«.



Runde fødselsdage

55 år

Fhv. betjeningsmand G.B. Larsen, Lildstrand, 11/4.

Bådmand & (motorpasser) E.C. Kruse, Hanstholm, 18/4.

60 år

Fvh. bådmand H. B. Jørgensen, Vejrs, 2/3.

Bådmand E. B. Jensen, Thyborøn, 8/3.

Bådmand J. F. Andersen, Rønne, 29/3.
Fhv. bådmand M. A. Harborg, Vejrs, 5/4.

65 år

Fhv. bådformand P. R. Wiis, Vesterø, 7/4.

Fhv. betjeningsmand N. D. Jensen, Ferriing, 22/4.

70 år

Fhv. betjeningsmand J. Jensen, Tuskjær, 19/4.

75 år

Fhv. opsynsmand P.P. Ruby, Tuskjær, 21/4.

Fhv. betjeningsmand N.R. Olesen, Tuskjær, 27/4.

Afsked

Pr. 31. januar 1985

Bådmand på prøve J. Jespersen, redningsstation »Hvide Sande«, efter ansøgning.

Bådmand I.L. Anker, redningsstation »Rønne«, på grund af helbredsbeholdningen udtjenestdygtighed.



Meteorologer styrer skibe over Atlanten

Jubilæum på rutevejledning via Lyngby Radio

Da skibet »Norman Spirit« midt i juni forlod Bremen med kurs mod Brasilien, kunne rutevejledningstjenesten under Meteorologisk Institut fejre et jubilæum: for 1000. gang modtog et skib via Lyngby Radio forslag til, hvilken rute der ville give det bedste vejr på turen over Atlanten.

Når kaptajnen på et skib skal krydse det nordlige Atlanterhav, vælger han ofte en sydlig rute, især om vinteren. Det gør han for at undgå dårligt vejr, og som regel giver erfaringen ham også ret. Men i visse perioder kan forholdene være helt anderledes, og den »sikre« rute bliver den dårlige.

Med de stadigt mere sikre vejrprognoser fra rutevejledningstjenesten får kaptajnen de bedste forudsætninger for at leve op til rederiets ønsker - hurtig overfart, mindst mulige skader på skib og ladning og så lille forbrug af brændstof som muligt.

Det var Lauritzen-skibet »Helga Dan«, der i 1971 som det første brugte oplysninger fra rutevejledningen. Siden fun-

gerede tjenesten som en slags forsøgsordning indtil 1977, da der blev fastsat et beskedent gebyr for denne service, på 1500 kr.

Selv om det er svært at måle resultaterne, er der givet tale om store besparelser for skibene. Det koster ofte mellem 80.000 og 100.000 kr. i døgnat at have et skib i søen, så blot en enkelt sparet time kan mærkes.

Rutevejledningen samarbejder med den vagthavende meteorolog og med den europæiske regnecenter for mellemfristede vejrprognoser. Tjenesten passes af fem ansatte på skift, så indsatsen svarer til en heltidsstilling.

Som noget nyt udarbejdes også de såkaldte »performance-analyser« af skibene, hvor skibets opnåede fart sammenlignes med, hvad det burde kunne sejle i stille vejr.

I dette regnestykke korrigeres for virkningen af strøm og dårligt vejr.

Det er ikke unormalt, at et skib bruger halvandet til to tons brændstof i timen, og med tidens energipriser har disse beregninger stor interesse for rederier og befragtere.

Det er naturligvis også et sikkerhedsaspekt i rutevejledningen, og det er da et par gange lykkedes at styre skibe uden

om orkaner og kraftige lavtryk i Nordatlanten, siger folkene i tjenesten beskedent. De glæder sig over, at et amerikansk rederi nu også er begyndt at bruge den danske tjeneste, selv om der findes adskillige udenlandske af slagsen.



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.

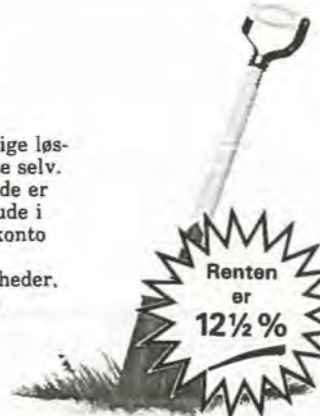
Vi giver gerne uforbindende tilbud.

Kontakt



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



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

AS Vestjydsk Krystal-Isværk

Ny Fiskerihavn . 6700 Esbjerg

Tlf. (05) 12 00 66

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

ESBJERG GENSIDIGE SKIBSFORSIKRING
Havdigevej 31 . 6700 Esbjerg

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

Autopiloten der tænker før den giver ror

En ny »super-adaptive« autopilot lader sig ikke forvirre af hårdt vejr med høje søer, der får almindelige autopiloter til ustandseligt at korrigerer kursen, fordi de opfatter hver bølge som en kursændring. Er det derimod skibets trin, der får det ud af kurs, så reagerer den »super-adaptive« autopilot fra Racal-Decca omgående, idet den kan mærke forskel på en høj sø og skævt trim, og denne følsomhed kan betyde brændstoffbesparelser på op til 5%, så snart vindstyrken kommer over 5.

De mange rorudslag, som de almindelige og adaptive autopiloter giver i høj sø, koster utrolige mængder af brændstof. Ikke alene virker selve ror-bladet som en bremse, der yder enorm vandmodstand, men et skib i drej fortrænger langt mere vand end et skib, der sejler ligeud.

Hidtil har problemet været, at man i hårdt vejr ikke kunne få autopiloter til at skelne mellem afvigelse forårsaget af høje bølger, der godt kunne passeres med midtstillet ror, og afvigelse, der skyldes skibets dynamiske stabilitet.

En kursændring var en kursændring, Nu har Racal-Decca løst problemet ved at indbygge en modelreference af skibet, der gør det muligt for autopiloten at skelne mellem de forskellige påvirkninger, og resultatet har betydet en væsentlig brændstoffbesparelse, der på årsbasis ligger på 2%.

**KØB
REDNINGSMÆNDENES
EMBLEM
HOS
FORENINGENS
KASSERER**



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

Alt indenfor skibsinstallationer
Uforbindende tilbud gives gerne.



HIRTSHALS VOD-OG TRAWLBINDERI AIS

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

DAN TRAWL A/S

TLF. 08 - 94 17 11

9850 HIRTSHALS

HIRTSHALS SPAREKASSE

- en af Samarbejdende Vendsysseliske Sparekasser

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

Radar der kan udbygges

Kravene til radar skærpes i disse år, og for at imødekomme de stigende krav på den mest økonomiske måde, lancerer Racal-Decca en modulopbygget serie, der gør det muligt at starte med relativ motion radar, der siden kan udbygges med true motion antikollisions og ARPA moduler i takt med behovet eller kravene.

Den nye generation af Racal-Deccas Master Radar er opbygget med den nyeste microprocessor teknologi, hvilket betyder meget stor stabilitet og færre serviceomkostninger, idet de er upåvirkede af vibrationer, temperaturudsving osv. Samtidig har det været muligt at reducere de ydre dimensioner og måske vigtigst af alt - produktionsomkostningerne.

Den nye Master serie, der er en gennemgribende nyudvikling, består af 12" og 16" lysstærke display samt et udvalg af antenner for enten 3 cm eller 10 cm bølgelængde.

Alle modellerne kan interswitches, og som et praktisk hjælpemiddel for navigatøren kan der tilsluttes dagslys overvågningsskærme med rasterscan præsentation i farver.

Farvemonitoren, der har automatisk radaralarm, kan installeres ethvert sted, hvor der er behov for at én eller flere personer kan følge radarbilledet f.eks. på broen, i brovingerne eller ved kortbordet.

Hele Master serien er udstyret med Clearscan, en videoprocessor der automatisk dæmper støj og uønskede ekkoer fra sø og regn, samtidig med at den forstærker og forstørrer svage fjerne mål.

Vokser med kravene

Grundmodellen i 16" serien arbejder i relativ motion, og har 10 afstandsområder fra 0.25 til 96 sømil. Et separat antikollisionsmodul, der arbejder i true motion, kan kobles til fra starten eller siden. Op til ni »tændstikker« kan placeres på ønskede mål og viser kursen og deres sande bevægelse. Udlæsningen, der er både hurtig og præcis, viser om der er kollisionsfare eller hvordan andre skibe vil passere eget skib, og kan anvendes på alle afstandsområder mellem 0.75 og 24 sømil.

Et ARPA modul kan ligeledes være monteret fra starten eller kobles til på et senere tidspunkt, hvis der skulle blive behov for det eller hvis det bliver et krav. ARPA enheden byder på mange egenskaber og overstiger IMO kravene på helt væsentlige punkter. Den indbyggede computer, der arbejder i nannosekunder, indikerer f.eks. andre skibes fart, kurs, CPA og TCPA indenfor 30 se-

kunder. Ikke desto mindre er Racal-Deccas nye ARPA markedets mest prisgunstige.

En usædvanlig, men væsentlig funktion, der er videreført fra Racal-Deccas solid state ARPA, er at computeren altid arbejder i true motion, og alle informationer om kurs og fart, CPA og TCPA, er derfor korrekte selv under egne manøvrer.

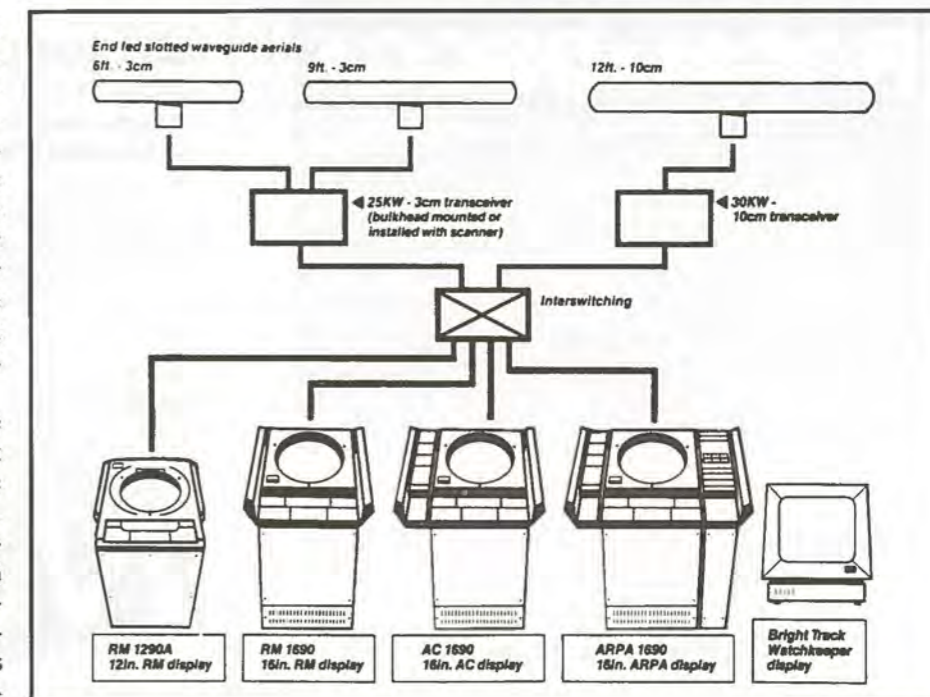
Endnu en usædvanlig, og mindst lige så vigtig egenskab, er at computeren altid arbejder med de rå radarsignaler og automatisk optimerer gain-indstillingen

for hvert enkelt mål der følges, uanset om displayen er korrekt indstillet eller ej. Clearscan funktionen sikrer yderligere, at man kan stole på at alle mål ses, selv i dårligt vejr.

ARPA udgaven byder også på simulering af egne manøvrer, hvor der tages hensyn til skibets karakteristisk. Et automatisk testprogram kontrollerer om alt fungerer som det skal. Alarmfunktioner og muligheden for at vise de næste waypoints på en rute, hvis ARPA'en er koblet til Racal-Deccas globale navigator MNS2000, er yderligere raffinementer.



Racal-Deccas nye modulopbyggede Master radar afprøves under arktiske forhold. Der er tale om en helt nyudviklet radar serie, som kan udbygges i takt med kravene.



Dramatisk redningsforsøg

Af Oskar Lund.

Styrmænd Svend Erik Schmidt, Hellesvej 33, Bramming sydøst for Esbjerg, er en af havets helte. Uden tanke for sit eget liv sprang den 35-årige far til tre børn i Atlanterhavets frådende bølger ud for Lissabon i Portugal. For Svend Erik Schmidt gjaldt det kun det ene: Han ville redde den vesttyske kaptajn, som var faldet over bord fra sit skib, »Uranus«, i stormen.

I over en halv time kæmpede Svend Erik Schmidt mod de meterhøje bølger i den mørke nat for at få fat i den hjælpeløse vesttysker, hvis kræfter ebbede ud minut for minut. I det sidste kvarter var styrmændene fra Bramming selv uden livline til sit skib, offshore-skibet »Dana Researser« af København, og i yderste livsfare. Svend Erik Schmidt klarede den på et hængende hår. Men hans kamp var forgæves. - Vesttyskeren døde i det oprørte og kolde hav.

Handlingsforløbet

Vi var på vej hjem fra Sicilien, da vi i meget hårdt vejr og høj sø hørte mayday fra det vesttyske fragtskib »Uranus« ved

Kap Especial 10 sømil fra Lissabon. Klokken var halv tre om natten, og det var bælgravende mørkt. Vesttyskerens kaptajn var faldet over bord. Vi begyndte straks at lede efter ham og hørte ham kort efter råbe om hjælp. Vi tændte med det samme en projektør og fangede ham i lyskeglen. Han var kun iført hvid undertrøje og hvide uniformsbukser, fortæller Erik Schmidt.

- Det var umuligt at få skibet helt op til vesttyskeren, og til sidst begyndte hans kræfter at ebbe ud. Vores kaptajn spurgte, om ikke en af os ville svømme over til ham i et sidste forsøg på at redde ham. Jeg tog chancen og sprang i havet med en redningsvest på og en line om livet. Om jeg var bange? Det når man ikke at tænke på en i sådan situation. Men jeg har aldrig prøvet det før. Jeg vidste bare, at skulle han reddes, så var det nu.

Da blev jeg virkelig bange!

Svend Erik Schmidt forsøgte med alle sine kræfter at svømme hen til vesttyskeren i de tre-fire meter høje bølger, og han begyndte også at komme nærmere. Men »Dana Researser« drev væk fra den nødstedte, så linen ud til Brammingstyrmændene blev for kort. Pludselig fik Svend Erik Schmidt et chok og oplevede sit livs værste sekunder.

-Med ét blev jeg trukket ned i havet. Jeg havde set skibslanterer og troede, at et skib var sejlet ind i linen. Derfor lod jeg linen gå omgående og var derefter i næsten samme situation som den vesttyske kaptajn. Da blev jeg bange og glemte alt om den anden. Nu gjaldt det om at bjærge mig selv. Det var også begyndt at blive koldt. Mine arme gik som trommestikker og i to forsøg blev jeg bjærget op på »Dana Researser« i en redningskrans.

En panikagtig redningsaktion

Svend Erik Schmidt var lejet ud af det københavnske rederi af Esbjergvagtskibsselskabet Esvagt sammen med maskinmester Rolf Mathiasen og matros Lars Ole Pedersen, begge Esbjerg. Havde det ikke været for Esvagts hårde sikkershedskurser, var både den vesttyske kaptajn og jeg selv gået til, siger Svend Erik Schmidt.

Den vesttyske kaptajn druknede og blev først fundet noget senere. Kaptajn Frantz Eckert, »Dana Researser«, betegner de portugisiske helikopters redningsaktion som nærmest panikagtig, og vesttyskerne havde forgæves forsøgt at kalde Lissabon radio i 20 minutter, før der blev sendt Mayday fra »Uranus«.

Forfrysninger og almen nedkøling (Hypotermi)

Spørgsmålet om korrekt hjælp til forulykkede, der er forfrosne eller almen nedkølet, diskuteres af læger indbyrdes. Der er derfor ikke noget at sige til, at mennesker, som i deres daglige virke kan komme til at yde førstehjælp, er usikre overfor, hvordan man skal yde den bedst mulige hjælp til nødstedte, der har opholdt sig i vand i længere tid, f.eks. som følge af haveri.

Nordisk Gummibådsfabrik har fundet emnet så vigtigt at få belyst, at fabrikken for nogen tid siden formåede stabslæge Leif Vanggård, fra det danske Søværn, til at holde et foredrag om »Hypotermi« på fabrikken i Esbjerg. Her deltog en lang række indbudte gæster, som hver dag kan risikere at få havet som en farlig modstander.

Leif Vanggård anses for én af de største danske kapaciteter, når det gælder behandling af ofre, der har pådraget sig almen nedkøling eller forfrysninger.

Det er en alvorlig sag at pådrage sig almen nedkøling eller forfrysninger. Ved almen nedkøling forstås nedsænkning af legemstemperaturen. Ved forfrysninger forstås af hudens celler forandrer sig, der opstår iskristaller i vævet, og der er risiko for koldbrand, fordi vævet er ødelægges.

Legemet og kuldepåvirkning

Menneskets normaltemperatur er omkring 37° C. Denne temperatur opretholdes under normale betingelser og sørger for, at alle organer har de bedst mulige »arbejdsvilkår«.

Den øvre grænse er ca. 42° C. Overskrides den, er der risiko for død. Den nedre grænse er ca. 28° C. (indre kropsvarme). Derunder indtræffer hjertestop, og dermed død. Men denne temperatur kan variere fra person til person.

Udsættes legemet for kulde, vil temperaturen falde, fordi kroppen afgiver varme til omgivelserne, her det vand, som er koldere end kroppen. Har vandet en temperatur på selv 35° til 36° C. vil kroppen blive påvirket og afgive varme, omend langsomt.

I koldere vand sker varmeafgivelsen tilsvarende hurtigere. I meget koldt vand kan den nødstedte dø næsten øjeblikkeligt af hjertestop, som følge af kuldechok, men hyppigt vil den nødstedte udvikle en faldende legemstemperatur (almen nedkøling).

Det er umuligt at sætte tid på, hvor længe et menneske kan tåle at opholde sig i koldt vand. Adskillige faktorer spiller ind: vandets temperatur, tiden i vandet, påklædningen, kondition samt kroppsbygning. Kraftigere personer (med fedtlag) kan overleve længere en tyndere personer. Det siger sig selv, at såfremt man er iført overlevesdragt, forlænges tiden væsentligt.

En ting er sikker. Man må ikke på forhånd opgive en redningsaktion, fordi man antager, at den nødstedte »nok allerede er druknet eller død af kulde«. Der er eksempler på, at forulykkede har opholdt sig i fire timer eller mere i meget koldt vand, og alligevel overlevede den hårde medfart.

Legemets reaktion på kulde:

Som nævnt afgiver kroppen varme til koldere omgivelser. Men legemet vil trods kuldepåvirkninger forsøge at opretholde kropstemperaturen på de ca. 37° C, så de livsvigtige organer, hjerte og hjerne, ikke påvirkes. Legemets første reaktion er derfor rystelser, der sker ved hurtige muskelbevægelser. Samtidig trækker blodkarrene i huden og i særlig grad i arme og ben sig sammen, så det

varme blod bliver inde i kroppen. Arme og ben er således kroppens »kuldechok«. Kroppen standser blodcirkulationen til arme og ben først, og når temperaturen falder opstår (lammelse), der kan medføre hjælpeløshed. I denne situation er man helt afhængig af redningsvest eller redningsdragt.

Som følge af varmeafgivelse, bl.a. fra den kraftige blodcirkulationen i hovedet, vil der på et eller andet tidspunkt indtræde snigende bevidstløshed. Man bliver hjælpeløs i løbet af kort tid. Den tilstand kan medføre drukning. Selv om man har redningsvest på, og risikoen for drukning derved er nedsat, lurer kuldedøden som den næste fare. Den fare kan bruges af redningsdragt nedsætte.

Jo koldere vandet er, desto hurtigere sker nedkølingen. I alle forhold gælder at reaktionsevnen nedsættes. Erfaringerne siger bl.a. at en stærkt forfrosset og almen nedkølet person ikke kan huske selve »nedkølingen«, hvilket er et sikkert tegn på, at hjernen i løbet af kort tid »kobles ud«.

Tegn på almen nedkøling

Tegn på, at en forulykket er kuldeskadet er, at der kommer en acetoneagtig lugt fra munden. Den forulykkede kan ligne en død, og de normale »sikre« dødstejn kan ikke anvendes. Som (måske) bekendt må en førstehjælper IKKE afgøre, om en person er afgået ved døden. Det kan kun en læge.

Pulsen på en almen nedkølet person kan være så svag, at den ikke kan mærkes. Men der er alligevel chance for, at den forulykkede er i live, hvis man er fundet og bjærget indenfor nogle timer.

Behandling:

Først skal vejrtrækningen sikres, lykkes dette IKKE umiddelbart, skal man fortsætte medens der behandles for almen nedkøling.

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



Jørgen Jensen & Søn

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

RACAL-DECCA

RACAL

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

ESSO DEPOT · GRENAA

v/ K. Weje Nielsen
Havnen . 8500 Grenaa
Tlf. (06) 32 13 99

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 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

Nybygning Skibs- og Ombygning
maskinreparation



RAUNBYBERGS SKIBSBYGGERI A/S

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

KNUD E. HANSEN ApS

Skibtekniske Konsulenter

Bredgade 75 . 1260 København K

THORFISK

GRENAA - THYBORØN

Grenaa gensidige Forsikring
for Fiskefartøjer
Tlf. (06) 32 16 22 - (06) 38 60 50

Der kan groft sagt skelnes mellem to former for behandling/førstehjælp af almen nedkølet person:

Hurtig genopvarmning og langsom genopvarmning.

Ved begge metoder gælder, at behandlingen skal gives i »sikre« omgivelser, så de ikke pludselig må opgives.

1. Hurtig genopvarmning

Man kan skelne mellem lettere grad af nedkøling, hvor den kuldeskade er kold, men reagerer på ydere påvirkninger (tiltale, råb m.v.). I denne situation anvendes hurtig genopvarmning i varmt vand (42 til 44° C.). Om muligt lægges patienten i badekar (arme og ben skal ned i vandet). Råder man ikke over et badekar, anbringes den almen nedkølede efter aftagning af vådt tøj, siddende, dækker af tæpper e.l. med arme og ben i spande (baljer) med varmt vand (42 til 44° C.).

Vandet vil i begge tilfælde afkøles hurtigt og man må tilføre mere varmt vand. Ved alvorlig almen nedkøling er patienten skinddød, der er ikke tegn på liv og der reageres ikke på omgivelserne. I denne situation anvendes den langsomme genopvarmning, hvis der er mulighed for overførelse til sygehus (overførelse med helikopter).

Ved den hurtige genopvarmning virker arme og ben som en form som »varmevekslere«. Blodårerne åbner sig og fører varmen fra vandet ind i den kolde krop. Vandet skal være mellem 42 og 44° C. Temperaturen må ikke overstige 45° C.

2. Langsom genopvarmning

Ved den langsomme genopvarmning gælder der om at hindre, at legemet afgiver yderligere varme til omgivelserne. Patienten anbringes f.eks. indendøre, og det våde tøj klippes eller skæres fri af kroppen. Patienten skal nu pakkes ind. Hertil bruges to tæpper om muligt et folie der virker isolerende. Det er vigtigt, at armene ikke kommer i kontakt med selve kroppen, hvis indre jo er varm. Patientens krop og ben vikles herefter ind i det ene tæppe, mens tæppe nummer to anbringes om overkrop, arme og til »indpakning« af hovedet. Sørg for, at luftvejene er fri. Lad være med at massere arme og ben. Lemmerne er måske isende kolde, og massagen vil stimulere blodcirkulationen, så der løber »KOLDT« blod til til hjertet.

Hold patienten i ro.

Hvis man skal behandle en alvorligt almen nedkølet person under forhold, hvor det ikke er muligt af overføre patienten til land, kan en hurtig genopvarmning i varmt vand komme på tale, hvis man råder over mulighederne. Eventuelt efter indhentet lægeråd over radioen.

Imidlertid er også i denne situation gennemførelse af langsom genopvarmning (ved indpakning) en acceptabel behandlingsform. Man har set tilfælde, hvor selv personer med meget lav legemstemperatur er blevet reddet.

Ved heldig gennemført genopvarmning vil legemstemperaturen stige ca. 1° i timen.

Alkohol og kulde

Alkohol fjerner den kuldeskadedes normale reaktion på kulde, og er ikke en genopvarmningsmetode. Men patienten bliver samtidigt klar i hovedet og kan reagere på tiltale. Alkohol bør kun anvendes, hvis man skal have vigtige oplysninger ud af den reddede, f.eks. om andre ulykkesramte.

Forfrysninger:

Ved forfrysninger forstås lokal frysning af væv. Dette viser sig ved, at huden skifter farve (bliver hvid) og at den bliver hård (som dybfrost). Typisk vil hænder og fødder være mest udsat.

Behandlingen består i opvarmning af det frosne væv. Opdages forfrysningen, før skaden er trængt i dybden, vil det være nok, blot at anbringe det frosne væv underhulerne eller på maven. Er skaden mere alvorlig, skal der bruges varmt vand. Efter endt behandling anlægges steril forbindelse, det angrebne sted må ikke udsættes for mekanisk påvirkning, da det vil ødelægge vævene.

Kulde og førstehjælp:

Ved al behandling af ofre for forfrysninger og almen nedkøling gælder naturligvis også den almindelige førstehjælp: frie

luftveje skal sikres, blødninger standse, hjælp skal tilkaldes, kunstigt åndedræt gives, chok forebygges.

Ny generation af norske redningsfartøjer

I Norge er man også godt i gang med forberedelserne til en ny type redningsfartøjer. De norske planer opererer med bygning af 21 hurtiggående fartøjer inden årtusindskiftet. Investeringen vil komme op på 104 mio. N.kr. regnet i 1984-kroner.

Det norske Redningsselskab regner med at bygge et fartøj i løbet af 1985. Omkostningerne er beregnet til 4-5 mio. kr. Det bliver i størrelsen omkring 60 fod, og er baseret på glasfiber sandwich-konstruktion.

MOLLERUP & BROE Kolonial og skibshandel

THYBORØN HAVN
TLF. (07) 83 12 11

ANDELSBANKEN
er anderledes
HIRTSHALS · HANSTHOLM · THYBORØN

H&L BANKEN
BANKBUSSEN
HANSTHOLM · HURUP · SJØRRING · SNEDSTED · THISTED · VORUPØR

LOKALBANKEN
selvfølgelig!
HJØRRING - HIRTSHALS - TAARS



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

BORNHOLMS KONSERVESFABRIK A/S
LEVERANDØR 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

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



Jydsk Dykker-firma
v/ Gert Normann Andersen
Broagervej 5 - 7500 Holstebro
Telefon (07) 42 63 51

Alt undervandsarbejde,
dykkerundersøgelser,
bjærgning, sprængning m.m. udføres.

**HIRTSHALS
FISKEAUKTION**
Tom Christiansen
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

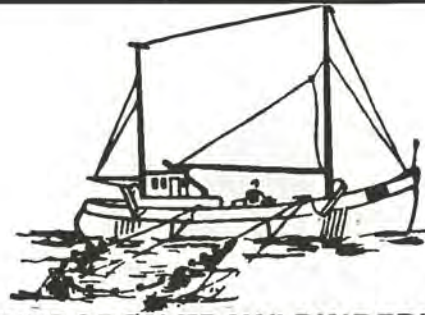
AGGER SKIBSVÆRFT

Nybygninger og reparationer.
Smede- og Maskinværksted

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



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.



THYBORØN FISKEAUKTION

v/Jens Steen

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

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

THORSMINDE FISKEAUKTION

v. Johannes Dahl Knudsen

Spovevej 7
Thorsminde
6990 Ulfborg

Tlf. (07) 49 71 23



THYBORØN SKIBSRADIO

MARITIMT ELEKTRONISK Udstyr

Henning Byskov · Havnen 7680 Thyborøn · Tlf. (07) 83 11 60 · Biltlf. 049 54689

TIDSSKRIFT FOR REDNINGSVÆSEN

Medlemsblad for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 3

MAJ-JUNI 1985

LEMVIG BIBLIOTEK
1985

52. ÅRG.

INDHOLD

Beretning fra bestyrelsesmødet	side 43
Kystredningsstationernes historie:	
Station Østerby	side 45
Østerbys første båd	side 47
Original beretning	side 49
Mands minde	side 51
Den britiske kystredningsbåd af ARUN-klassen	side 54





HVIDE SANDE FISKEAUKTION

v/ Henning Værnø

Tlf. (07) 31 10 44 - 31 10 89
Privat tlf. 31 14 89



ESSO KYSTSALG

Brændstof • Smøremidler

Esbjerg	Tlf.: (05) 12 84 78
Frederikshavn	Tlf.: (08) 42 11 57/42 27 23
Grenå	Tlf.: (06) 32 13 99
Hanstholm	Tlf.: (07) 96 16 90/96 13 35
Hirtshals	Tlf.: (08) 94 14 64/94 94 72/94 19 27
Hvide Sande	Tlf.: (07) 31 11 21/31 11 29
Lemvig	Tlf.: (07) 82 02 93
Skagen	Tlf.: (06) 44 11 00
Strandby	Tlf.: (08) 48 12 01
Thorsminde	Tlf.: (07) 49 70 90
Thyborøn	Tlf.: (07) 83 10 41/83 12 35

Leverandør til
den danske
kystrednings-
tjeneste

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

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.



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

I redaktionen:
Opsynsmand
ARNE BALTESEN
Vesterhavsgade 136, Nr. Vorupør
7700 Thisted. Tlf. (07) 93 82 30

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

ISSN 0900-3207

FORENINGEN AF DANSKE REDNINGSMÆND

Bestyrelsen:
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

CHR. MOSE ENEVOLDSEN
Nørregade 82, 6920 Hvide Sande
Tlf. (07) 31 11 76

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

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

STØT

VORE ANNONCØRER
- DE STØTTER OS!



FORENINGEN AF DANSKE REDNINGSMÆND:

Bestyrelsesmødet den 25. april i Viborg



Bestyrelsen for Foreningen af Danske Redningsmænd afholdt lørdag den 25. april bestyrelsesmøde på Missionshotellet i Viborg. Tilstede var Robert Iversen, Harald Bachmann, Chr. Mose Enevoldsen, Niels P. Nielsen, Arne Baltesen og bogtrykker Ib Nielsen.

Efter velkomst til mødet fortalte formanden Robert Iversen at redningsdragterne, som var udleveret til stationerne, ikke svarede til forventningerne. Flere af dragterne havde en dårlig pasform, ligesom gummiets ved håndledningerne var mønret. Halsudskæringen i redningsvesten var for lille, så vesten var ubehagelig at have på i oppustet stand.

Der er nu foretaget forandringer ved to dragter, som er ude til afprøvning. Prøvedragten vil blive demonstreret i forbindelse med generalforsamlingen i Hvide Sande.

Da det har været et problem ved flere stationer at opbevare dragterne samt at få dem tørre, er der nu ved at blive fremstillet tørreskabe som kan indeholde fire dragter.

Tilkaldealægget som er bestilt hos »Storno« til 11 stationer forventes at være færdiginstalleret sidst i maj måned. Med gode antenneforhold vil disse anlæg have en rækkevidde på ca 15 kilometer.

Robert Iversen orienterede bestyrelsen om et cirkulære fra Farvandsdirektoratet, der omhandler udnævnelse af fast fører og reserverfører til de otte gummiredningsfartøjer, som i første omgang er indkøbt og leveret til stationerne.

I forbindelse med omtalen af gummiredningsfartøjer ytrede Arne Baltesen, Nr. Vorupør ønske om at få et fartøj til afprøvning fra åbent kyst. Dette kunne bestyrelsen anbefale.

Nybygningsprogrammerne var også på tale ved bestyrelsesmødet. Robert Iversen sagde, at der havde været mange og svære forhandlinger med Statens Skibstilsyn angående et regelsæt for den nye type både. Dette regelsæt er nu udformet og man er gået i gang med den endelige projektering med de to firmaer som skal tegne henholdsvis typen til Kattegat og Nordsøen.

Station Hirtshals har fået bevilget flytning af lokale til en plads, hvor der er oversigt over hele indsejlingen. Det har desværre trukket i langdrag. Foreningen har gentagne gange henvendt sig til Farvandsdirektoratet, hvor man oplyser, at der har været besværligheder med at få godkendelserne fra de forskellige myndigheder.

Der blev givet en orientering om »Tidsskrift for Redningsvæsen« af bogtrykker Ib Nielsen, om bladets drift og økonomi som på nuværende tidspunkt næsten hviler i sig selv. Det har vist sig, at der af og til er frafald af annoncører, men håbet er, at der vil komme nye annoncører til, så bladets økonomi fortsat kan balancere.

Da Thorsminde ikke mente at kunne tage generalforsamlingen, besluttedes det at henlægge den til Hvide Sande Sømandshjem lørdag den 8. juni 1985.

Se dagsordenen for generalforsamlingen andet steds i bladet.

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) 8318 00
Tilmelding af fisk fra søen
Døgnvagt
tlf. (07) 8314 50



KYSTREDNINGSSTATIONERNES HISTORIE

Af opsynsmand Erik R. M. Sørensen, Østerby.

Redningsstation »Østerby«

Ved Læsøs kyster har der igennem tiden været et utal af strandinger, på grund af de mange farlige rev og grunde. Læsøboerne, som selv var dygtige søfolk, gjorde alt, hvad der stod i deres magt for, at redde de skibsbrudne i land, men der manglede det nødvendige materiel. Det kom først ved redningsstation Østerbys oprettelse i 1871.

Strandinger havde en økonomisk betydning for øen, da det gav kontante penge, at have det strandede mandskab i logi, og ved bjærgning fra de strandede skibe. I vore gamle og smukke tangstækte huse og gårde er der meget tømmer og andre genstande fra nu svundne tiders strandinger.

Redningsstationen har i sin 112årige virksomhed reddet 323 mennesker i land, stationen har i udførelse af sit arbejde været forskånet for dødsulykker blandt dets mandskab.

Redningsstation »Østerby« er oprettet i henhold til lov af 26. november 1870 som båd- og raketstation, der opførtes ved Tyvhullerne i 1871, (Tyvhullerne er et område øst for Østerby havn) og blev ombygget i 1892. I 1871 anbragtes et af branddirektør Matthiasen konstrueret, og af skibsbygger Jacobsen bygget pontonfartøj, som var ved stationen til 1873, den målte 9x4 m.

Men redningsmandskabet nægtede at bruge den, og den blev da ført til stationen i Løkken. Stationen var da alene raketstation indtil 1876, da der ankom en af skibsbygmester Bonnesen bygget redningsbåd.

I 1894 ankom en ny på Orlogsværftet bygget redningsbåd. Den 15/12-1914 ankom til stationen en med motor forsynet redningsbåd, der var bygget på Orlogsværftet. Det var den første af sin art, og den var forsynet med en ARISTOX motor. Båden anbragtes ved Østerby havn i et dertil lejet skur. I september 1916 blev denne båd stationeret ved Hals og overgivet til fiskeriforeningen, der i september 1915 havde modtaget den fra station Vesterø, der hidtil havde anvendt robåd, som var forsynet med sækkekøl. Den i Tyvhullerne stationerede robåd afgives til station Jerup.

Den 23. juli 1918 modtages fra Orlogsværftet en motorbåd, til hvilken der ved Østerby havn var opført et bådehus af træ på betonsokkel. Dette hus blev, da det nuværende hus blev bygget i 1931, nedbrudt og solgt på auktion.

I 1926 blev motorredningsbåden forsynet med en stærkere benzinmotor. Denne båd var ved stationen til 1970, da der stationeredes en moderniseret båd forsynet med dieselmotor. Denne båd havde været stationeret på Anholt. I 1973 måtte den tages ud af drift, da den var læk.

Station Vesterøs båd var da blevet forsynet med dieselmotor, og den blev da stationeret ved Østerby. Østerbys båd fra 1923 var da også blevet forsynet med styrehus og dieselmotor og stationeret i Vesterø, hvor den var, til denne station blev nedlagt ved rationaliseringen af redningsstationerne i Danmark. Den 13/5 1975 modtog stationen en større og fuldt moderniseret redningsbåd, som var forsynet med letmetals-styrehus og lukaf og radar, samt en 94 HK dieselmotor. Den gamle båd blev afgivet til Frederikshavns private redningsselskab.

Det gamle bådhus ved Tyvhullerne blev nedrevet i 1931, da det nuværende bådehus blev bygget. Robåden fra det gamle hus flyttedes til det nye og var der sammen med motorbåden til 1947, da robåden blev solgt.

Fra den 1/9 1900 blev der på Læsø indført strandvagtjeneste i vinterhalvåret. Denne vagtordning ophørte ved udgangen af marts 1974.

Redningsstation Østerby havde sin første aktion ved galeasen »Marie Sophie« af Stavangers forlis den 4/12 1871, hvor 5 mand blev reddet med raketapparat. Den første øvelse blev afholdt ved stationen den 1/10 1871, hvor mandskabet blev indøvet i betjeningen af det ved stationen værende redningsmateriel.

Af strandinger kan bl.a. nævnes: Den 31. oktober 1877, aften kl. 08.30, da der

blæste en storm af SSO med svære regnbyger, bemærkedes et blus ud over søen, så man måtte frygte, at der var sket en stranding. Der blev sendt bud efter mandskabet og transporthestene, men da der ikke nu sås blus eller andet tegn på stranding mere sendtes 2 af mandskabet langs stranden for, at undersøge forholdene, og imidlertid gav resten sig til, at transportere redningsbåden ned til havet. Under afblæsningen fik opsynsmanden den højre fod forstuvet, så han ikke kunne gå, men han gik alligevel med i redningsbåden, der hurtigst muligt blev bragt flot. Trods det, at de 2 udsendte mand ikke var vendt tilbage roedes der ud langs landet til øens NO-pynt. Da redningsbåden ankom dertil opdagedes der et grønt fyr, hvilket man da roede efter. Ud for Syrodde var der meget høj sø, og det var svært at avancere gennem denne. Men efter 2 timers uafbrudt og anstrengende roning, nåede man endelig ud til det strandede skib, hvis besætning, 9 mand, heldigt optoges i redningsbåden, der derpå holdt efter land, som heldigt nåedes kl. 3 om morgenen.

Det strandede skib var briggen »Rapid« af Montrose, på rejse fra Granton til Riga med kul. Redningsmandskabet modtog af regeringen en ekstrabelønning som påskønnelse af den under denne virksomheds udviste færd.

Forinden beretningerne om station Østerbys virksomhed og historie sluttes, skal dog omtales den storm, der herskede fra den 6. til den 10. november 1876, og under hvilken 19 bekendte strandinger fandt sted på Læsø. Det var nogle hårde dage for redningsmandskabet, og ikke mindre hårde blev de derved, at forholdene var således, at det var umuligt at bringe redningsapparaterne frem til de skibsbrudnes frelse, og der gik derfor så lang tid inden denne kunne fuldbyrdes.

Ved redningsstationen har følgende gjort tjeneste som opsynsmand:
Jens Gårn Sørensen: fra den 1/10 1871 til sin død den 28/1 1896.

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

Ved station Østerby har nedennævnte redningsforetagender fundet sted:

4/12 1871	Galease »Marie Sophie« af Stavanger	5 mand reddet, raketapparat
6/11 1876	Skonnert »Ane Christine« af Ålborg	1 mand reddet, raketapparat
6/11 1876	Skonnert »Ane Christine« af Ålborg	4 mand reddet, redningsbåd
8/11 1876	Barkskib »Solith« af Hvidsten	3 mand reddet, redningsbåd
10/11 1876	Brig »Silvan« af Grimstad	8 mand reddet, redningsbåd
10/11 1876	Skonnert »Gustaf« af Helsingborg	4 mand reddet, redningsbåd
31/10 1877	Brig »Rapid« af Montrose	9 mand reddet, redningsbåd
13/11 1879	Brig »Libanon« af Amble	7 mand reddet, redningsbåd
29/2 1880	Skonnert »Ophelia« af København	4 mand reddet, redningsbåd
31/10 1880	Bark »Lessing« af Swinemünde	8 mand reddet, redningsbåd
17/11 1880	Slup »Husaren« af Stavanger	3 mand reddet, redningsbåd
12/12 1880	Brig »Emanuel« af Dragør	6 mand reddet, redningsbåd
21/82 1881	Brig »Leoparde« af Aaland	9 mand reddet, redningsbåd
6/11 1882	Skonnert »Ganymed« af Aalborg	5 mand reddet, redningsbåd
12/11 1882	Skonnert »Emma« af Barth	4 mand reddet, redningsbåd
15/12 1883	Barkskib »Kronborg« af Helsingør	14 mand reddet, redningsbåd
27/10 1884	Brig »Caledonia« af Tønsberg	4 mand reddet, redningsbåd
14/4 1887	Barkskib »Hoffnung« af Memel	9 mand reddet, redningsbåd
9/12 1887	Jagt »Habis« af Stavanger	2 mand reddet, redningsbåd
8/4 1888	Dampskib »Skyro« af Sunderland	14 mand reddet, redningsbåd
6/5 1892	Skonnert »Franz Fischer« af Rostock	4 mand reddet, redningsbåd
7/3 1898	Barkskib »Erna« af Fanø	7 mand reddet, redningsbåd
5/4 1899	Brig »Friederich Wilhelm« af Nurmoor	8 mand reddet, redningsbåd
28/3 1900	Dampskib »Wind« af Helsingborg	1 mand reddet, redningsbåd
3/5 1900	Skonnert »Ida« af Ærøskøbing	1 mand reddet, redningsbåd
14/11 1900	Barkskib »Ansgar« af Mariehamn	10 mand reddet, redningsbåd
21/10 1902	Dampskib »Platessa« af Hamburg	1 mand reddet, raketapparat
12/3 1906	3m Skonnert »Sidonian« af Halmstad	9 mand reddet, redningsbåd
17/11 1906	Fiskekutter »Løven« af Læsø	4 mand reddet, redningsbåd
5/10 1908	Dampskib »Greetland« af Drammen	15 mand reddet, redningsbåd
10/5 1910	Fiskerfartøj »Ejderen« af Øckerø	2 mand reddet, redningsbåd
12/5 1912	Fiskerfartøj »Frido« af Læsø	2 mand reddet, redningsbåd
4/12 1913	Fiskerfartøj »Gideon« af Frederikshavn	3 mand reddet, redningsbåd
23/1 1916	En opankret dæksbåd	2 mand reddet, redningsbåd
27/1 1922	Galease »Hanne« af Hamburg	2 mand reddet, redningsbåd
3/9 1932	Fiskerfartøj »Fyen« af Læsø	1 mand reddet, redningsbåd
10/10 1935	En pram af Læsø	3 mand reddet, redningsbåd
4/4 1938	Fiskerfartøj »Stanly« af Læsø	3 mand reddet, redningsbåd
15/10 1943	Motorskibet »Fola« af København	1 mand reddet, redningsbåd
4/3 1944	Fiskekvasse »Marie« af Læsø	2 mand reddet, redningsbåd
10/7 1946	Lystfartøj »Capris« af Oslo	2 mand reddet, redningsbåd
16/1 1949	Fiskerfartøj »Håbet« af Frederikshavn	2 mand reddet, redningsbåd
25/4 1949	Fiskerfartøj »Edor« af Göteborg	1 mand reddet, redningsbåd
23/3 1951	Galease »Seine« af Ærø	4 mand reddet, redningsbåd
6/2 1952	Fiskerfartøj »Ester« af Styrtsø	5 mand reddet, redningsbåd
8/8 1954	Lystfartøj »P III« af Hangø	2 mand reddet, redningsbåd
23/11 1958	Kutter »Øresunde« af København	2 mand reddet, redningsbåd
21/11 1960	Fiskerfartøj »Mitzi« af Læsø	2 mand reddet, raketapparat
10/9 1962	Motorbåd »Viking« af Aalborg	2 mand reddet, redningsbåd
25/12 1964	Fiskerfartøj »Jenny Kruse« af Skagen	3 mand reddet, redningsbåd
11/11 1967	Galease »Inger Lene« af Aalborg	1 mand reddet, redningsbåd
12/7 1968	Lystfartøj af Göteborg	6 mand reddet, redningsbåd
20/12 1970	Fiskerfartøj »Kylle« af Skagen	2 mand reddet, redningsbåd
22/6 1973	Lystfartøj »Meta« af Askim	2 mand reddet, redningsbåd
3/6 1974	Lystfartøj »Julia« af Göteborg	4 mand reddet, redningsbåd
16/7 1974	Lystfartøj »Ballad« 336 af Lund	6 mand reddet, redningsbåd
25/6 1975	Lystfartøj »Sun« af Sydafrika	3 mand reddet, redningsbåd
13/6 1976	Lystfartøj »Helsmann« af Göteborg	2 mand reddet, redningsbåd
24/6 1976	Lystfartøj »Blå Haj« af Aarhus	3 mand reddet, redningsbåd
14/8 1976	Lystfartøj »Britt« af Göteborg	1 mand reddet, redningsbåd
8/12 1976	Fiskekvasse »Else Matiassen« af Vejle	2 mand reddet, redningsbåd
7/7 1977	Lystfartøj »Maranja« af Gottskär	2 mand reddet, redningsbåd
23/6 1978	Lystfartøj »S.S. Escalon« af Hobro	4 mand reddet, redningsbåd
15/7 1979	Lystfartøj »Macurka« af Fredericia	4 mand reddet, redningsbåd
20/7 1979	Lystfartøj »Clara« af Nesbru, Norge	2 mand reddet, redningsbåd
22/6 1980	Lystfartøj »Alvi Lynæs« af Kokkedal	4 mand reddet, redningsbåd
1/9 1980	En motorjolle af Østerby	1 mand reddet, redningsbåd
4/7 1981	Lystfartøj »Bøljan« af Göteborg	2 mand reddet, redningsbåd
11/7 1981	Lystfartøj »Frog« af Lerum, Sverige	2 mand reddet, redningsbåd
25/7 1981	Lystfartøj »Maneholm« af Onsola	2 mand reddet, redningsbåd
28/7 1981	Lystfartøj »Ketannia« af Husøysund, Norge	4 mand reddet, redningsbåd
3/10 1981	Fiskerfartøj »Honolulu« af Göteborg	6 mand reddet, redningsbåd
25/4 1982	Lystfartøj »Sofia« af Skårhamn	3 mand reddet, redningsbåd
23/7 1982	Lystfartøj »Lily-Can« af Hölviusnäs	4 mand reddet, redningsbåd
19/8 1982	Lystfartøj »Boma« af Horsens	1 mand reddet, redningsbåd
15/10 1982	Fiskerfartøj »Janne Elbo« af Aså	3 mand reddet, redningsbåd
13/8 1983	Lystfartøj »Bubie« af Göteborg	2 mand reddet, redningsbåd
25/7 1984	Galease »Yukon« af Dragør	12 mand reddet, redningsbåd
4/8 1984	Lystfartøj »Barca VI« af Hovås	4 mand reddet, redningsbåd

Der er i alt ved stationen reddet 323 skibsbrudne og i nød værende personer. Desuden har stationens materiel været sat i bevægelse 120 gange uden, at være benyttet af de skibsbrudne. Redningsbåden har 2 gange sejlet for miljøstyrelsen og 2 gange ved afhentning af forulykkede personer.

Johan Gårn Sørensen: fra den 1/2 1896 til den 1/10 1932.

Holger Andreas Melchiorsen: fra den 1/10 1932 til den 1/10 1946.

Holger Theodor Larsen: fra den 1/10 1946 til den 1/11 1963.

Johan Thorvald Larsen: fra den 1/11 1963 til sin død den 10/12 1972.

Bådformand Knud Gert Sørensen: konstitueret fra den 10/12 1972 til den 1/2 1973.

Kingo Stoklund Melchiorsen: fra den 1/2 1973 til sin død den 30/11 1981.

Bådformand Knud Gert Sørensen: konstitueret fra den 1/12 1981 til den 1/1 1982.

Erik Roar Møller Sørensen: fra den 1/1 1982.

Ved stationen har følgende gjort tjeneste som bådformand:

Svend Jakobsen: fra den 1/10 1871 til den 1/11 1885.

Lars Chr. Larsen: fra den 1/11 1885 til den 1/10 1909.

Svend Julius Sørensen: fra den 1/10 1909 til den 1/10 1926.

Holger Andreas Melchiorsen: fra den 1/10 1926 til den 1/10 1932.

Harald Theodor Larsen: fra den 1/10 1932 til den 1/10 1946.

Niels Anton Andersen: fra den 1/10 1946 til den 1/10 1953.

Johan Thorvald Larsen: fra den 1/10 1953 til den 1/11 1963.

Peter Andersen: fra den 1/11 1963 til den 1/10 1970.

Knud Gert Sørensen: fra den 1/10 1970 til den 1/9 1984.

Harry Melchior Larsen: fra den 1/9 1984.



Redningsstation Østerbys første båd

Den 19. april 1872 ankom bestyreren for det Nørrejydske Redningsvæsen konsul Andersen hertil for at foretage en prøve med pontonredningsbåden her ved stationen. Mandskabet blev tilsagt og mødte på stranden ved stationshuset. Dels fordi vejret var stille, dels fordi der i havstokken ved huset havde samlet sig en masse tang, hvor igennem det ville være særdeles besværligt at bringe båden, der med sit jernværk fisker altting. Dels endelig fordi hesteejerne er uvillige til at transportere båden, opgav man prøve denne og nøjedes med at trække den uden for huset, hvilket med stor besvær foretoges af fjorten mand ved hjælp af en 4-skåren talje for hvilken der var anbragt et større anker. Ankeret måtte forstærkes med et dræg, da det skønt nedgravet i hård stengrund, rippede med.

Man ville have haft båden hen ved en skråning lige for stationshuset, men efter at have arbejdet derpå i omtent 2½ time opgaves det som ugørligt med den tilstedeværende kraft. Vognen skar ned i grunden til midt på egerne, skønt hjulenes store bredde, hvilket vist nok tilfulde beviste, at bådens vægt var langt større end opgivet. Båden blev derpå med hjælp af bukke og vejtræer aflæsset uden for stationshuset. Årerne blev prøvet af mandskabet og det viste sig, at årersep-terne sad så tæt sammen, at mandskabet ikke havde den fornødne kraft til at føre disse. Derefter blev båden atter læsset på vognen, og bestyreren erkendte, at det ville have været umuligt for mandskabet at gøre dette uden brug af bukke og vejtræer.

Efter at bestyreren havde forklaret mandskabet brugen af rakterne og af alt det, der hører til raketapparatet, bragtes båden atter til huset.

Redningsstation Østerbys mandskab ca. 1900. Ved det gamle stationshus ved Tyvhullerne.

Fra venstre: Lars Søren Dahm Larsen, Peter Balzer Olesen, Johan Peder Daniel Olsen, Christian Olsen (som stedfortræder for Johan Peder Daniel Johansen), Opsynsmand Johan Gårn Sørensen, Bådformand Lars Christian Larsen, Peder Terben Nielsen, Anders Nielsen, Peder Søren Pedersen, Christian Poulsen, Svend Lyder Svendsen, Lars Søren Jespersen og Svend Julius Sørensen.

Redningsstation Østerbys gamle stationshus ved Tyvhullerne 1926, stationshuset blev nedbrudt 1931.

Redningsstation Østerbys mandskab ca. 1900. Ved det gamle stationshus ved Tyvhullerne.

Fra venstre: Lars Søren Dahm Larsen, Peter Balzer Olesen, Johan Peder Daniel Olsen, Christian Olsen (som stedfortræder for Johan Peder Daniel Johansen), Opsynsmand Johan Gårn Sørensen, Bådformand Lars Christian Larsen, Peder Terben Nielsen, Anders Nielsen, Peder Søren Pedersen, Christian Poulsen, Svend Lyder Svendsen, Lars Søren Jespersen og Svend Julius Sørensen.

Redningsstation Østerbys gamle stationshus ved Tyvhullerne 1926, stationshuset blev nedbrudt 1931.

Redningsstation Østerbys gamle stationshus ved Tyvhullerne 1926, stationshuset blev nedbrudt 1931.

Redningsstation Østerbys gamle stationshus ved Tyvhullerne 1926, stationshuset blev nedbrudt 1931.

Redningsstation Østerbys gamle stationshus ved Tyvhullerne 1926, stationshuset blev nedbrudt 1931.

Redningsstation Østerbys gamle stationshus ved Tyvhullerne 1926, stationshuset blev nedbrudt 1931.

Redningsstation Østerbys gamle stationshus ved Tyvhullerne 1926, stationshuset blev nedbrudt 1931.

Redningsstation Østerbys gamle stationshus ved Tyvhullerne 1926, stationshuset blev nedbrudt 1931.

Redningsstation Østerbys gamle stationshus ved Tyvhullerne 1926, stationshuset blev nedbrudt 1931.

Redningsstation Østerbys gamle stationshus ved Tyvhullerne 1926, stationshuset blev nedbrudt 1931.

Redningsstation Østerbys gamle stationshus ved Tyvhullerne 1926, stationshuset blev nedbrudt 1931.

Redningsstation Østerbys gamle stationshus ved Tyvhullerne 1926, stationshuset blev nedbrudt 1931.

Redningsstation Østerbys gamle stationshus ved Tyvhullerne 1926, stationshuset blev nedbrudt 1931.

Redningsstation Østerbys gamle stationshus ved Tyvhullerne 1926, stationshuset blev nedbrudt 1931.

Redningsstation Østerbys gamle stationshus ved Tyvhullerne 1926, stationshuset blev nedbrudt 1931.

Redningsstation Østerbys gamle stationshus ved Tyvhullerne 1926, stationshuset blev nedbrudt 1931.

Redningsstation Østerbys gamle stationshus ved Tyvhullerne 1926, stationshuset blev nedbrudt 1931.

Redningsstation Østerbys gamle stationshus ved Tyvhullerne 1926, stationshuset blev nedbrudt 1931.

Redningsstation Østerbys gamle stationshus ved Tyvhullerne 1926, stationshuset blev nedbrudt 1931.



Pontonredningsbåd, magen til den der blev stationeret ved redningsstation Østerbys oprettelse i 1971, konstrueret af J.P. Mathiesen. Træsnit i Illustreret Tidende efter tegning af C. Eckardt.



Redningsstation Østerbys mandskab ca. 1900. Ved det gamle stationshus ved Tyvhullerne. Fra venstre: Lars Søren Dahm Larsen, Peter Balzer Olesen, Johan Peder Daniel Olsen, Christian Olsen (som stedfortræder for Johan Peder Daniel Johansen), Opsynsmand Johan Gårn Sørensen, Bådformand Lars Christian Larsen, Peder Terben Nielsen, Anders Nielsen, Peder Søren Pedersen, Christian Poulsen, Svend Lyder Svendsen, Lars Søren Jespersen og Svend Julius Sørensen.



Redningsstation Østerbys gamle stationshus ved Tyvhullerne 1926, stationshuset blev nedbrudt 1931.



Lemvig Skibsforsikring

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

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.



VIKING

NORDISK GUMMIBÅDSFABRIK

- ★ Opblæselige gummiredningsflåder og evakueringslidske.
- ★ Redningsbåde.
- ★ M.O.B.- og rescue-båd.
- ★ Flådekraner
- ★ Overlevels- og branddragter.
- ★ Redningsveste.

P. O. Box 3060
6710 Esbjerg V

Telefon: 05-150644
Telex: 541 14 Vikng DK

DEUTZ OG CATERPILLAR

Autoriseret forhandler af
samt salg og reparation af
samtlige motortyper.

Forhandling af
JONIO 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

Kaptajnen dræbt af raket

Original beretning fra station Østerby.

Aaret 1884 den 27. Oktober om Eftermiddagen Kl. 4 1/2 da det Blæste en Orkanagtig Storm af V.N.V. kom en Kone fra Klitten et Miil herfra og meldte, at en Brig var Strandet til Østen for Hornex, og som den tørnede, faldt den agterste Mast og stykker og Stumper kom i Land fra Skibet, og den stod i Land, hun kom lige rendende fra Strandingstedet da den tørnede.

Der blev øjeblikkelig hejst Signal for Redningsmandskabet og Transporthe-stene, at møde ved Stationshuset snarest mulig, udagtet Solen var nede blev da Signalerne observeret af alle, og hele Mandskabet samt 4 par Transporthe-ste mødte ved Stationshuset Kl. 5, hurtig som mulig blev hele Raketapparatet læsset paa Vognene, og kørte endenom Klitterne og over Markerne hen til Strandingstedet, som Konen berettet og som fulgte med. Kl. ca. 7 1/2 naaedes Strandingstedet, da var begge Master over bord og glat Skib fra Forende og til Agteren, og 3 Mand var kommen i Land med Baaden, Skibet stod med Boven mod Land og ca. - saa vidt vi kunne se - 20-30 Favne fra Land, med dette høje Vand, som var dengang. Det gik op til de høje Klitter. Der blev saa hurtig som mulig affyret en Raket, som gik lige over Skibet, med den haarde Orkan trak bugten af linen over Agterenden af Skibet, da der ikke var noget linen kunne standse imod. Raketlinen blev straks indhale-t. Vi blev da opmærksom paa, at ca. 20 Favne længere Østefter var en lav dal nede ved Stranden og mere tværs paa Skibet og op mod Vinden.

Raketstativet forfaredes derhen og opstilledes paa ca. 20 Graders Elevation og en anden Raket Nr. 2348 affyredes, den gik igennem Skanseklædningen og landede på Dækket, men saa lav var raketten ikke stillet, men formodentlig ved Raketten gang er Stativet gaaet dybere i den løse sand, hvorved Raketten gik saa lav. Det varede ikke længe førend der blev indhalet i raketlinen og Stjerteblok og Udhalingslinen blev stukket. Der blev halet ombord og vist Signal. Vi halede straks den tykke Trosse ombord. Der vistes igen Signal ved Lanterne. Trossen tohales og Redningsstolen udhaltes til Skibet. Der vistes igen ved Lanterne Signal. Vi halede den første Mand rask i Land, og han beretter os den sørgelige efterretning, at Raketten havde truffet Captajnen lige i brystet og han døde paa stedet, han beretter tillige, at de havde varskoet Captajnen, at gå af vejen, men derimod bukkede han sig

ned. Stolen blev straks udhalet igjen og paa kort Tid var de 4 Mand i god behold i Land. Det viste sig, at det var Briggen »Caledonia« af Sandesøen ved Tønsberg, Captajn Jørgen Thorsen paa Rejse fra Kiil til Hjemstedet i Ballast. Raketlinen indhaltes, Ind- og Udhalingslinen indhaltes. Den tykke Trosse blev hugget ved Vantet, saa der blev ca. 25-30 Favne ved Skibet og 1 Stjerteblok, Skibet var grundstødt Kl. ca. 3-4 om Eftermiddagen, den staa paa grund ca. 2-3 Kabel-længde Østen for Hornex, med Boven mod Land ca. 20-30 Favne fra det høje Land, hvor Vandet gik, og da vi var der

om natten, og i Vesten fra Stationen godt 1 Miils afstand. Da vi nu havde alt læsset paa Vognene og Mandskabet var besørget over Markerne til de nærliggende Huse, kørte vi ned mod Stationshuset, hvor vi ankom Kl. 12 Midnat, ordnet alt og hang det vaade til tørring og demitterede Transporthe-stene, da nu alt var ordnet til øjeblikkelig brug demitteredes mandskabet. Grunden til Strandingen var efter sigende for, at redde Livet, da Sejlene var bortfløjne tildels.

Til Vitterlighed.

Sv. Jakobsen
L.S. Bøjesen

J.G. Sørensen
Opsynsmand

Kaptajn Jørgen Thorsen blev begravet på Østerby Kirkegård, den 1. november 1884. Daværende konsul og købmand



Redningsstation Østerby havde foruden motorredningsbåd også roredningsbåd. Den blev bortsolgt i 1947.



Redningsstation Østerbys mandskab 1953. Fra venstre: Edvard Svendsen, Henry Larsen, Peder Andersen, Bådformand Niels Andersen, Holger Andersen, Poul Winther Pedersen, Johan Th. Larsen, Kingo Melchiorson og Opsynsmand Harald Th. Larsen.

Axelsen i Østerby, satte en mindeplade på den døde Kaptajns grav med et vers der lød som således:

*Fred med dit støv du norske mand,
der døde så brat på den fremmede strand,
dog, Gud Herren er nådig som han er
viis,
han gir' dig nok en plads i sit paradys.*

I kirkebogen for Østerby står der, Kaptajn Jørgen Thorsen, 40 år, hjemmehørende i Vadse, Norge. Han blev funden død under bakken på den ved Hornex strandede Brig »Cale-



Redningsstation Østerbys mandskab 1981.

Fra venstre: Henry Larsen, Evald Thomsen, Erik Møller Sørensen, Arne Pedersen, Bådformand Knud Gert Sørensen, Arne Larsen (som stedfortræder for Anker Winter Pedersen) og bagerst Opsynsmand Kingo Melchiorsen.

donia« ramt af en raket, der blev udsendt for lavt.

Raketten som ramte den norske Kaptajn, blev i flere år opbevaret under konsul Axselens skrivebord, Axselens var tillige strandingskommisjonær, og forestog aktionen over det bjærgede gods fra »Caledonia« og indkvarteringen af det strandede skibs mandskab, til dette kunne komme tilbage til Norge.

Et navnebræt fra det strandede skib findes stadig på Læsø, på gavlen af en lade ved en landbrugsejendom.

Original beretning:

Vendsyssel Tidende den 29. oktober 1884

Fra Læsø telegraferes den 28de Oktober til Jlp.: Ballastet Brig »Caledonia« Kapt. Thorsen af Tønsberg, er i stormen i Gaar strandet paa Hornex og vistnok Vrag; Masterne ere gaaede over Bord. Føreren er forulykket, de øvrige Folk rede, til Dels ved Redningsstolen.

Vendsyssel Tidende den 1. november 1884

Fra Læsø skrives den 28de Oktober til Jlp.: Besætningen fra den i Gaar ved Aftenstid ved Hornex strandede ballastede norske Brig »Caledonia« af Tønsberg, Kapt. Jørgen Thorsen, der var paa Rejse fra Kiel til Hjemstedet, forsøgte, at gaa i Land ved hjælp af deres Baad, men da Fangelinen sprang kom kun 3 Mand i Land i Jollen og Fjerde reddede sig ved Hjælp af en Bøje, Redningsvæsenet fra Østerby kom snarest muligt til Stedet og forsøgte straks at faa Forbindelse tilvebragt med Raketapparat, men idet Forsøget lykkedes, hændte den Ulykke, at Kapt. Thorsen ramtes af en Raket, der dræbte ham øjeblikkelig. Resten af Mandskabet reddedes derefter i Aftes med Redningsstolen. Skibet havde søgt Ankerplads under den Jyske Kyst, men da Kjæderne under Uvejret i Gaar sprængtes og man ingen Sejl kunde føre, drev den herover og landsattes. Skibet, der er fuldt af Vand, blev af Uvejret og Højvandet sat saa nær til Land, at der i Dag kan gaas til det. Det er over 200 Tons Drægtigt og så vidt vides ikke assureret.

- Den 29de Oktober. Liget af »Caledonia«'s forulykkede fører blev i Gaar undersøgt af Lægen, der udtalte, at Brystet, hvor Raketten ramte, var aldeles knust, og som er Bevis paa, hvor stor Kraft Redningsrakterne have, kunne vi anføre, at Skuddet først gik gennem en Skanseklædning af dobbelte brædder, og derpaa sønderslog det et stykke 2 Tommer tykt Egetræ, forinden det ramte Skibets Kaptajn.

Vendsyssel Tidende den 7. november 1884

Liget af »Caledonia«'s forulykkede Fører Kapt. Thorsen, jordes den 1est ds, paa Østerby Kirkegaard paa Læsø under stor Deltagelse fra Beboernes Side.



MANDS MINDE



Ansættelser

Pr. 1. marts 1985

Bådmand A. Baltesen, redningsstation »Nr. Vorupør«, som opsynsmand.

Bådmand på prøve C.G. Krog, redningsstation »Rømø«, som bådmand.

Pr. 1. maj 1985

Christian Munk Pedersen, f. 21/9 1942, som bådmand på prøve ved redningsstation »Nr. Vorupør».

Niels-Ole Mogensen, f. 7/3 1947, som bådformand på prøve ved redningsstation »Rønne«.

Afsked

Pr. 30. juni 1985

Bådmand A.V. Pedersen, redningsstation »Skagen Havn«, på grund af helbredsbeholdningen utjenestdygtighed.



Runde fødselsdage

50 år

Bådmand P.K. Madsen, Grenå Havn, 16/5.

Bådformand K.M. Sørensen, Hvide Sande, 25/6.

Betjeningsmand A.B. Thøgersen, Vester Agger, 21/7.

60 år

Bådformand P.M. Hansen, Nekso, 2/5. Opsynsmand A. Sørensen, Vester Agger, 7/5.

Fhv. kendtmand V.E. Petersen, Allinge, 25/7.

Betjeningsmand H.B. Christensen, Flyvholm, 25/7.

65 år

Fhv. kendtmand B.K. Jørgensen, Svaneke 15/5.

Fhv. bådmand & motorpasser C.M. Jensen, Hantholm, 20/6.

Fhv. bådmand K. Hansen, Hals, 8/7.

70 år

Fhv. betjeningsmand A. Tornvig, Vedersø, 11/5.

75 år

Fhv. bådmand L.G. Bloch, Vejrs, 22/5.

Fhv. opsynsmand W.O. Rasmussen, Grenå Havn, 20/6.

Dødsfald



Æresmedlem af Foreningen af Danske Redningsmænd fhv. redningsmand Peter Eriksen, Harboøre, er afgået ved døden juleaften 1984.

Peter Eriksen var født den 21. april 1893. Kom i redningsvæsenet som atten-årig efter sin far ved redningsstationen Flyvholm, hvor han var ansat i 48 år, hvor han var med til at redde 126 menneskeliv.

Han var de sidste 10 år bådformand. Han blev dannebrogsmænd i 1951 og fik redningsvæsenets jubilæumsmedalje i 1952 for sin indsats i redningsvæsenet. Han var i mange år i bestyrelsen af Foreningen af Danske Redningsmænd, hvor han i en lang årerække holdt andagt før generalforsamlingens begyndelse. Endvidere var han en af initiativtagerne til Flyvholms redningsbådsmuseum.

GENERALFORSAMLING

Foreningen af Danske Redningsmænd indbyder til ordinær generalforsamling på Hvide Sande Sømandshjem
lørdag den 8. juni kl. 10.00
med følgende dagsorden:

1. Valg af ordstyrer
2. Formandens beretning
3. Regnskabet fremlægges
4. Indkomne forslag
5. Valg af 3 bestyrelsesmedlemmer
Niels Peter Nielsen, Svaneke,
Harald Bachmann, Grenå og
Knud E. Jensen, Nr. Vorupør, afgår
6. Valg af suppleanter
7. Eventuelt
8. Næste års mødested

Der vil i forbindelse med generalforsamlingen blive lejlighed til at se og prøve den store type gummibåd RI 28 samt den mindre MOB. Endvidere vil der blive demonstreret en ny type redningsnet. Musk-ox har udviklet en forbedret udgave af vores redningsdragt som der vil blive lejlighed til at afprøve. Desuden påtænkes indkøbt en ny type raketter til afløsning af vores største type, disse vil blive demonstreret om eftermiddagen. Vi indbyder afgæede redningsmænd med fruer til at deltage. Vel mødt i Hvide Sande den 8. juni. Tag fruene med. Der bliver bustur for fruene.

Med venlig hilsen
p.b.v.
Robert Iversen
formand


DJURSLANDS BANK

— Den lokale bank

HIRTSHALS ANDELSFISKEINDUSTRI
a.m.b.a.

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

Vi ses i den lokale bank!

 **NORDVESTBANK**

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 fornødt at lægge Nordhavn med på råd. Helt fra starten.

Fordi 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 leder 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

Torsovej 2, DK-8240 Risskov/Aarhus Tlf. (06) 21 34 00, Danmark Telex 68184 diesel dk

★ Forlængelser
 ★ Shelterdæk
 ★ Nybygninger
 ★ Salg og service

Raun Bybergs Skibsbyggeri A/S
 Skippergade 7 · 6700 Esbjerg, Danmark
 0045 5-12 53 99 · Telex 54 103 BYBERG dk

KNUD E. HANSEN ApS

Skibtekniske Konsulenter

Bredgade 75 · 1260 København K

UNION SKIBSFORSIKRING
 Ejnar Riis
 Tlf. 12 48 02

Helgolandsgade 42,
 Esbjerg Havn

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**



A/S Vestjydsk Krystal-Isværk

Ny Fiskerihavn · 6700 Esbjerg

Tlf. (05) 12 00 66

Fru Martha Kirstine Lerches Legat

Fru Lerche in memoriam.

Som omtalt i mindeordene under rubrikken Mands Minde i »Tidsskrift for Redningsvæsen« for januar-februar 1985 vil le fru Lerche - hvis testamente ligger til grund for ovennævnte legat under Foreningen af danske Redningsmænd - være fyldt 80 år den 14. februar i år, og den 23. maj - også i år - var det endvidere 10 år siden fru Lerche døde.

I anledning af disse 2 mærkedage for legatet har bestyrelsen for Foreningen af danske Redningsmænd hædret fru Lerches minde ved at nedlægge krans og blomster på hendes grav på Søndermark Kirkegård i København.

Desværre kan »Tidsskrift for Redningsvæsen« ikke bidrage med en nekrolog og et billede af fru Lerche, idet oplysningerne om hende er særdeles sparsomme, og alle personlige fotografier er tilintetgjort i henhold til testamentet.

I stedet bringes her de oplysninger man har samt en kort omtale af legatet ledsaget af billede efter kransenedlæggelsen på gravstedet.

Om fru Lerche ved man kun, at hun var født den 14. februar 1905 med efternavnet Bostholm, og at hun som enke efter banksekretær Johs. Andreas Lerche boede på Falkonervænget 7 i København, til hun blev indlagt på Frederiksberg

Hospital, hvor hun døde den 23. maj 1975 i en alder af 70 år.

Eksekutor, der behandlede arvesagen og under 7. oktober 1970 endvidere havde udarbejdet fra Lerches testamente, kunne ikke give yderligere oplysninger, ej heller om fru Lerches bevæggrund til at indsætte Foreningen af danske Redningsmænd som universalarving.

Ordret siger testamentet: »Alt, hvad jeg iøvrigt måtte efterlade mig, skal tilfalde Foreningen af danske Redningsmænd og således, at kapitalen bestyres af formanden for nævnte forening og 2 af Redningsvæsenet under Forsvarministeriet udnævnte personer«.

Om legatets formål bestemmer testamentet, at legatet skal uddeles til redningsfolk, der har sat deres liv på spil for andre ved redningsaktioner på Vesterhavet, eller enker eller livsarvinger under 21 år af disse redningsmænd, der er omkommet på Vesterhavet under deres arbejde for at redde andre.

Efter arvesagens afslutning og efter udarbejdelse af fundats for legatet kom dette - ved Dronningens stadfæstelse af fundatsen - til at bære fru Lerches fulde navn Fru Martha Lerches Legat, og til erindring om fru Lerche udbetales legatet på hendes fødseldag den 14. februar. Legatet har til og med uddelingen i år været uddelt 6 gange, og der er af kapitalens renter udbetalt fordelt på 169 tilde-

linger til personer, som omfattes af bestemmelse i fru Lerches testamente. I anledning af 80 års dagen for fru Lerches fødsel og 10 året for hendes død vil »Tidsskrift for Redningsvæsen med denne omtale gerne bidrage til at bringe fru Lerches gode sindelag, og hendes omtanke for redningsfolkene på Vestkysten, i erindring.

Den smukke krans fra Foreningen af danske Redningsmænd på fru Lerches gravsted.



RACAL-DECCA
RACAL

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

ESSO DEPOT · GRENAA

v/ K. Weje Nielsen
 Havnen · 8500 Grenaa
 Tlf. (06) 32 13 99

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

Den britiske kystredningsbåd af ARUN-klassen

Af Lars-Henrik Arvedsen

Opmuntret af den meget positive modtagelse, der rundt på kysterne blev vist den nye hurtige redningsbåd, man i det engelske redningsvæsen RNLI, begyndte at introducere, efter at have fået overdraget tegningerne fra US Coast Guard (se marts-april nr.), begyndte man at in-

teressere sig for om muligt at kunne bygge et fartøj der var lidt større (ca 50') og måske lidt hurtigere, idet det har nu var vist, at kvaliteter som hastighed og stabilitet kan kombineres.

Der blev startet to udviklingsprojekter. Eet der nærmest var en forstørrelse af

den amerikanske 44 fods, og et sideløbende projekt, bestilt hos det kendte skotske konstruktionsfirma »G.L. Watson« i Glasgow. Den forstørrede 44' blev til den 50 fods Thames-klasse. Klassen kom dog kun til at omfatte de 2 prototypefartøjer, der nu er stationeret h.h.v. ved Dover og på øen Islay ud for Skotlands vestkyst.

Det andet udviklingsprojekt blev til den 52 fods ARUN, opkaldt efter floden, ved hvis udløb båden blev bygget. Den første (og de næste 2) blev bygget i træ med laminerede spanter (50 x 100) med et mellemrum på ca 60 cm, hvorpå var lagt en ca 30 cm lamineret klædning be-

stående af 2 diagonallag og et langsgående.

Denne båd blev udstyret med 2 stk. 375 hk motorer, og kunne præstere en fart af 18-19 knob, med et displacement på 28 t. ARUN blev søsat i 1971, og blev taget på meget omfattende søprøver, rundt de britiske øer, og til Norge og Spanien, i alt ca 12.000 sømil.

Man var ganske godt tilfreds med skrogudformningen, men ændrede på prototype nr. 2 noget på overbygningen, og nok mest synligt, skar man sidedækkene ned, for nemmere at kunne tage folk ud af vandet, endvidere forøgede man motorkraften til 2 x 460 hk, som en afbalancering af det mere udstyr man havde taget ombord.

Foruden afprøvningen af de ovennævnte ændringer, blev dette fartøj anvendt til at måle alle mulige påvirkninger af båden, i forskelligt havvejr.

Det tredje fartøj, der blev bygget, blev inden færdigbygning anvendt som plug til glasfiberformen, hvorover alle senere blev bygget. Tredie fartøj afveg fra de to første, ved at have en afrundet hæk, der skulle være mindre ømfindelig, end den skarpt afskårne flade hæk.

Så i 1975 - fire år efter søsætningen af den første prototype - blev den første ARUN i glasfiber præsenteret. Forud var gået flere års undersøgelser af glasfiber som muligt skrogmateriale til en redningsbåd. Som grundlag var der foretaget et meget omfattende målingsarbejde af hvordan glasfiber reagerede. Bl.a. i et standard-skrog, der i 1968 var blevet leveret som redningsbåd. Fra dette fartøj og fra de første prototyper havde man et meget omfattende talmateriale til brug for en realistisk styrkeberegning. På 10 år er der nu blevet meget tæt på 30 Arun i glasfiber, og der synes ikke at have været særlig mange problemer med materialet - og der har været nogle tilfælde af glasfiberpest, men når alt kommer til alt er det jo ikke noget særligt. Hvor tit sandblæser og epoxybehandler man ikke et stålfartøj, og det er jo alt hvad der skal til i de få tilfælde, hvor glasfiberpest kan optræde (10-20%).

Efter at have bygget de første 4 med den runde hæk er resten blevet bygget med den oprindelige skarpt afskårne flade hæk, da man fandt at det gav bedre manøvreegenskaber, og det viste sig at de agterste dækshjørner ikke var så ømtfindtlige endda.

Der er ikke kommet meget frem om klassens nr. 30, der blev annonceret som bestilt i stål, for cirka halvandet år siden, men det kan vel komme endnu.

Arun-klassen med enkelte variationer.



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



Jørgen Jensen & Søn

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

EDGAR MADSEN

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

THORFISK

GRENAA - THYBORØN

Grenaa gensidige Forsikring
for Fiskefartøjer
Tlf. (06) 32 16 22 - (06) 38 60 50



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

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



ESBJERG GENSIDIGE
SKIBSFORSIKRING
Havdigevej 31 . 6700 Esbjerg

*FØR DE VÆLGER
PENSIONSFØRM*

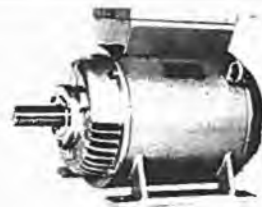
Hvilken pensionsordning er mest fordelagtig?

Hvilke skattefordele opnår man?

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



HAN HERREDERS
SPAREKASSE



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

Alt indenfor skibsinstallationer
Uforbindende tilbud gives gerne.

NORDJYSK SKIBSKONSULENT ApS

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

Speciale: FISKESKIBE

DANTRAWL A/S

TLF. 08 - 94 17 11 9850 HIRTSHALS

HIRTSHALS SPAREKASSE

- en af Samarbejdende Vendsysselske Sparekasser

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

MOLLERUP & BROE

Kolonial og skibshandel

THYBORØN HAVN
TLF. (07) 83 12 11



LAUST NEES

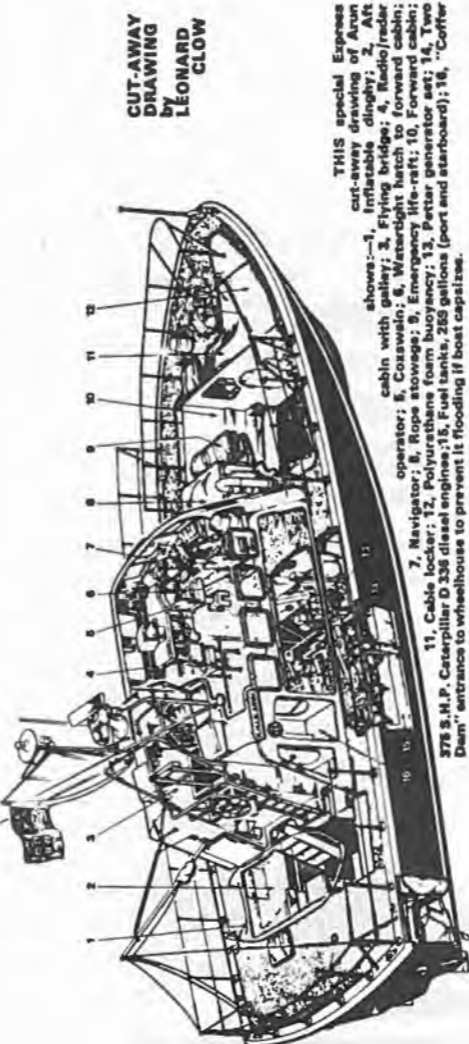
Kolonial og skibsproviantering
Tlf. *83 14 00 . 7680 Thyborøn

Fartøjerne gør tjeneste overalt rundt de britiske øer, nævnes kan f.eks.: Humber (Grimsby), Lerwick, Aberdeen, Valentia på Irlands vestkyst, Penlee på Cornwall's yderste spids samt St. Peter Port på Guernsey (2nd prototype).

Typen har ikke været ramt af alvorlige uheld i de 12-13 år den har været i brug, til trods for deltagelse i mange og bemærkelsesværdige redningsaktioner, hvoraf et par har bragt de engelske redningsmænds »Victoriakors« - guldmedaljen til redningsbådsføreren. Spøgefuldt siges det, at man blandt nogle besætninger diskuterer om man har været »helt rundt«.

Data for fartøjet som de bygges i dag er:
Længde 15,9 meter
Bredde 5,2 meter
Displacement 32 tons
Dybgang agter 1,5 meter
Dybgang for 1,1 meter
Motorer 2 x 485 hk Caterpillar
Maximum fart 18,5 knob
Brændstof 2820 liter
Rækkevidde (18,5 kn) 250 sømil
Besætning 6
Stabilitet 0° -> 360°

Engelsk profil-tegning af Arun-klassen.



CUT-AWAY DRAWING BY LEONARD CLOW

THIS special Express cut-away drawing of Arun shows:- 1. Inflatable dinghy; 2. Aft cabin with galley; 3. Flying bridge; 4. Radio/reader operator; 5. Coxswain; 6. Waresight hatch to forward cabin; 7. Navigator; 8. Rope storage; 9. Emergency fire-retit; 10. Forward cabin; 11. Cable locker; 12. Fuel tank; 13. Fuel tank; 14. Two 375 S.H.P. Caterpillar D 336 diesel engines; 15. Fuel tanks; 250 gallons (port and starboard); 16. "Coffin Deck" entrance to wheelhouse to prevent it flooding if boat capsizes.



RNLI videreudviklede den amerikanske 44 fods redningsbåd. I England benævnt: Wavenye-klassen. Det blev til den 50 fods store Thames-klasse, som ses på dette billede. Nr. 50-001 er stationeret i Dover.



Arun-klassen blev noget nær fuldført i udviklingen af større engelske redningsbåde. 30 stk. er bygget af denne type og udstationeret ved forskellige engelske redningsstationer, hvor der er fast havn.

ANDELSBANKEN
er anderledes

HIRTSHALS · HANSTHOLM · THYBORØN

H&L BANKEN

BANKBUSSEN
HANSTHOLM · HURUP · SJØRRING · SNEDSTED · THISTED · VORUPØR

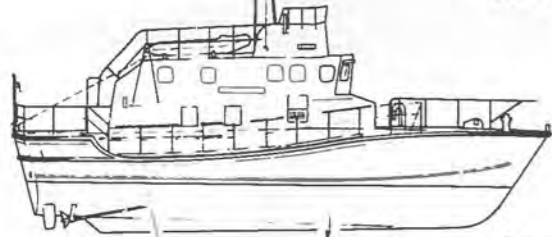


selvfølgelig!
LOKALBANKEN
HJØRRING - HIRTSHALS - TAARS

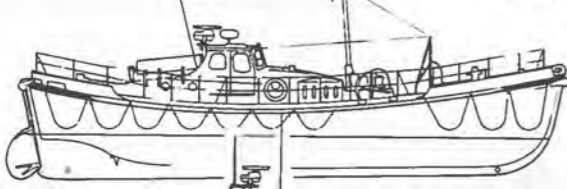
De engelske redningsbåd-typer som Tidsskrift for Redningsvæsen i artikel-serie vil forsøge at beskrive.



70ft Clyde



52ft and 54ft Arun



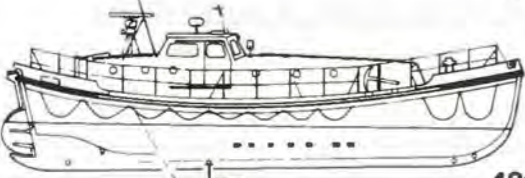
52ft Barnett



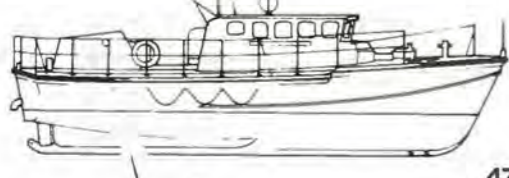
50ft Thames



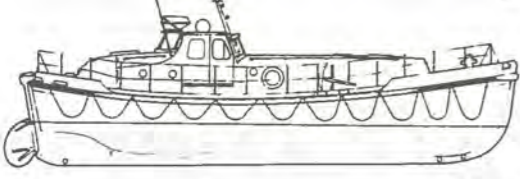
48ft 6in Solent



48ft 6in Oakley



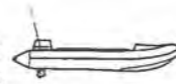
47ft Tyne



47ft Watson

Profiles of Lifeboats in the RNLI Fleet

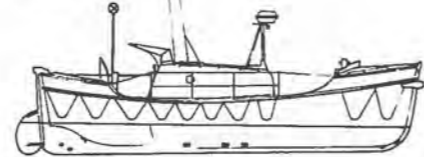
15ft 6in D class and
17ft 6in C class inflatable



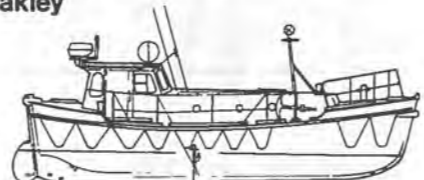
Atlantic 21



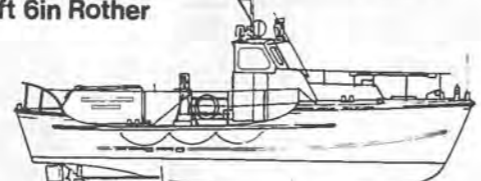
33ft Brede



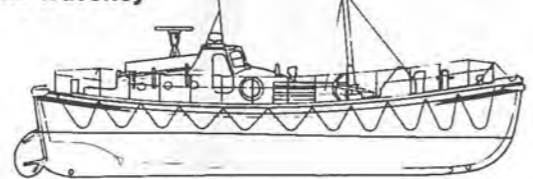
37ft Oakley



37ft 6in Rother



44ft Waveney



46ft 9in and 47ft Watson



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

BORNHOLMS KONSERVSFABRIK A/S

LEVERANDØR 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

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



Jydsk Dykker-firma
v/ Gert Normann Andersen
Broagervej 5 - 7500 Holstebro
Telefon (07) 42 63 51

Alt undervandsarbejde,
dykkerundersøgelser,
bjærgning, sprængning m.m. udføres.

HIRTSHALS FISKEAUKTION

Tom Christiansen
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

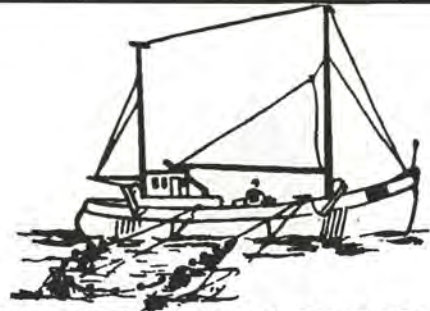
AGGER SKIBSVÆRFT

Nybygninger og reparationer.
Smede- og Maskinværksted

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



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 ApS

Tlf. (07) 83 19 11

7680 Thyborøn



Nærmeste forhandler anvises.



THYBORØN FISKEAUKTION

v/Jens Steen

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

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

THORSMINDE FISKEAUKTION

v. Johannes Dahl Knudsen

Spovevej 7

Thorsminde

6990 Ulfborg

Tlf. (07) 49 71 23



THYBORØN SKIBSRADIO

MARITIMT ELEKTRONISK UDSYR

Hennings Byskov Havnen 7680 Thyborøn Tlf. (07) 83 11 50 B.H.H. 049 54689

LEMVIG BIBLIOTEK
1985

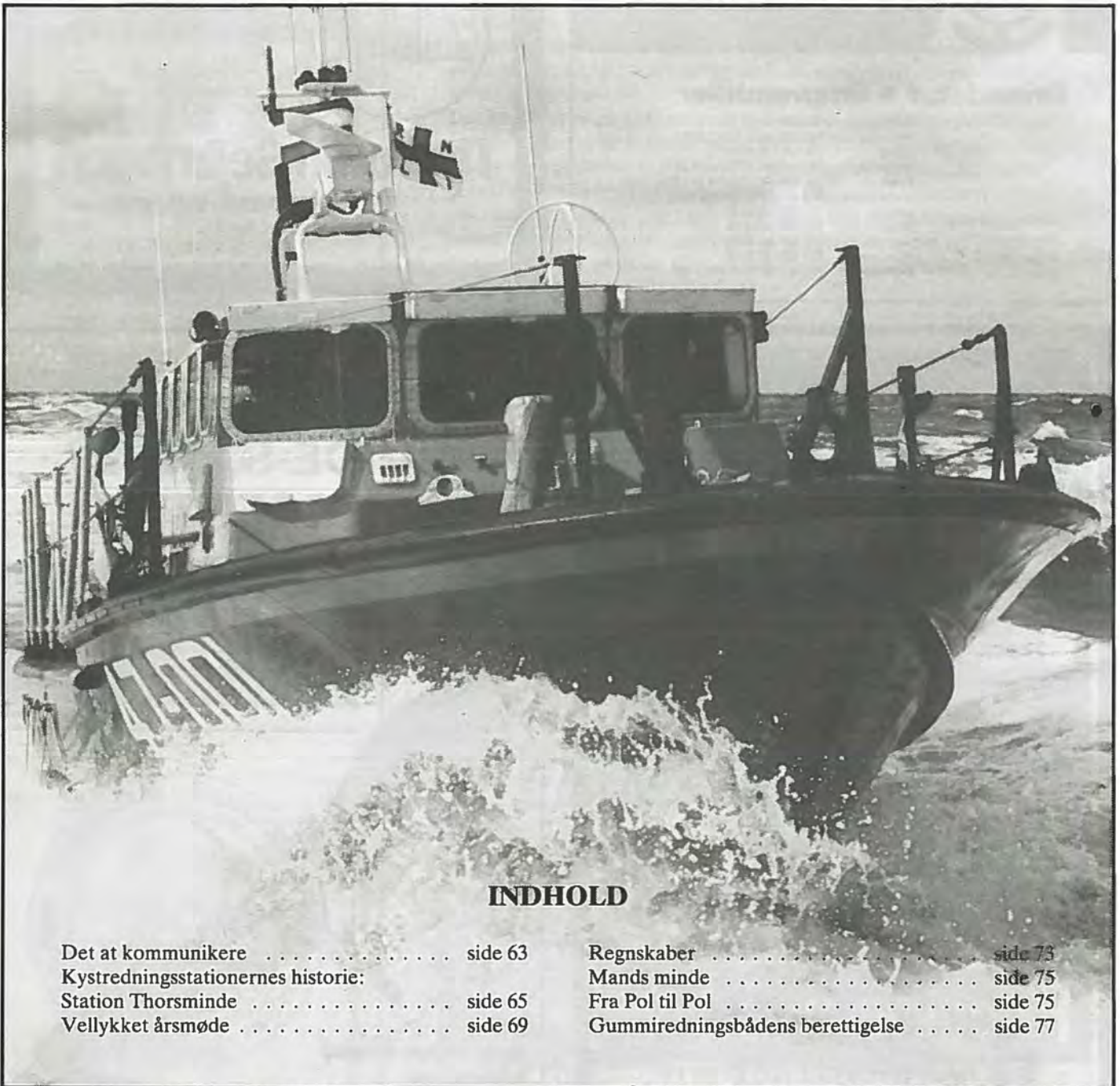


Medlemsblad for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 4

JULI-AUGUST 1985

52. ÅRG.



INDHOLD

Det at kommunikere	side 63	Regnskaber	side 73
Kystredningsstationernes historie:		Mands minde	side 75
Station Thorsminde	side 65	Fra Pol til Pol	side 75
Vellykket årsmøde	side 69	Gummiredningsbådens berettigelse	side 77

Engelsk redningsbåd 47ft. type-klasse



HVIDE SANDE FISKEAUKTION

v/ Henning Værnø

Tlf. (07) 31 10 44 - 31 10 89
Privat tlf. 31 14 89



ESSO KYSTSALG

Brændstof • Smøremidler

Esbjerg	Tlf.: (05) 12 84 78
Frederikshavn	Tlf.: (08) 42 11 57/42 27 23
Grenå	Tlf.: (06) 32 13 99
Hanstholm	Tlf.: (07) 96 16 90/96 13 35
Hirtshals	Tlf.: (08) 94 14 64/94 94 72/94 19 27
Hvide Sande	Tlf.: (07) 31 11 21/31 11 29
Lemvig	Tlf.: (07) 82 02 93
Skagen	Tlf.: (08) 44 11 00
Strandby	Tlf.: (08) 48 12 01
Thorsminde	Tlf.: (07) 48 70 90
Thyborøn	Tlf.: (07) 83 10 41/83 12 35

Leverandør til
den danske
kystrednings-
tjeneste

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



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

I redaktionen:
Opsynsmand
ARNE BALTESEN
Vesterhavsgade 136, Nr. Vorupør
7700 Thisted. Tlf. (07) 93 82 30

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

ISSN 0900-3207

FORENINGEN AF DANSKE REDNINGSMÆND

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

Næstformand:
CHR. MOSE ENEVOLDSEN
Nørregade 82, 6920 Hvide Sande
Tlf. (07) 31 11 76

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

WILLIAM CHRISTENSEN
Genvej 14, 4874 Gedser
Tlf. (03) 87 94 28

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

STØT
VORE ANNONCØRER
- DE STØTTER OS!



Det at kommunikere... Det at samarbejde...

Det er ikke let, især hvis ikke viljen er tilstede - men var den det vil der ikke være mange problemer. Nogle skal have ordre lodret oppefra, andre kan se perspektivet og handler resolut, atter andre har slet ikke intelligens til at forstå betydning og rækkevidde... og det kan koste menneskeliv. Ja, det handler om søredningsopgaver.

Hvor utrolig det end lyder er det så som så med viljen til at underrette og informere stationsledere og opsynsmænd ved kystredningsstationerne landet over når der er søredningsopgaver i deres farvand. Sidst har station Østerby oplevet det, men de er ikke de eneste. Det sker alt for ofte at politiet alarmerer Falck til en søredningsopgave. At SOK sender en hjemmevernsskutter eller et orlogsfartøj til en kystredningsopgave. Begge uden på nogen måde at informere lokale kystredningsstationer. Hvorfor? Det er helt i orden, at man benytter det materiel, der er klar og hurtigt kan være fremme ved stedet, men en information til kystredningsstationerne burde omgående gives af den myndighed, der iværksætter alarmeren umiddelbart efter at SOK er blevet underrettet.

Det kunne jo være, at føreren af hjemmevernsskutteren eller orlogsfartøjet ikke var så bekendt med det pågældende kystfarvand. Der kunne være gode råd at hente fra kystredningsmændene, der kender deres farvand bedre end mange andre. Det kunne jo være havet ville være for farligt for en lille Falck-gummibåd den pågældende dag. Det kunne kystredningsmændene også give oplysninger om og samtidig gå i »stand-by« position eller aktivere deres tilkaldeanlæg og være indstillet på evt. at møde til ud kald.

Kystredningsmænd er oftest lokale fiskere, der som bierhverv er frivillige redningsmænd. For nogle endog et ærefuldt erhverv, at redde mennesker i havsnød. De kender havet og deres farvand.

Hvor mange vagthavende hos politi, Falck, SOK og andre myndigheder har et tilsvarende godt kendskab til de lokale farvandsområder? Hvorfor ikke tage imod et godt råd/information og give det videre til de fartøjer, der er i redningsaktion. Føreren vil uden tvivl sætte pris herpå og det koster kun en telefonopringning.

Den betaler samfundet gerne.

fbj



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 86 Telex 60 392.

HVIDE SANDE SAMLECENTRAL

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



NB
Bestil venligst eventuel
lastmand ved
tilmelding.

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

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



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

BRUG BRUGSEN
ANHOLT
TLF. (06) 31 90 20



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

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

GREAA
FISKEAUKTION



SDR. KAJGADE 13
8500 GREAA
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



KYSTREDNINGSSTATIONERNES HISTORIE

Afredningsmand Arne Baltesen, Nr. Vorupør.

Station Thorsminde

Station Thorsminde blev oprettet i 1882 som raketstation alene, og der opførtes samme år et opbevaringshus til raketapparaterne. Stationen var operativ klar 1. september 1882. I 1886 fik stationen sin første redningsbåd - en udrangeret båd fra station Vedersø, men både denne og senere tilkomne redningsbåde blev betjent af mandskab fra station Tuskjær. I 1890 blev der opført et bådhus, og i 1891 ankom en ny på Orlogsværftet bygget redningsbåd, og den ældre båd blev solgt. Denne ældre båd kæntrerede ved en øvelse den 9. juli 1890, hvorved en af dens mandskab druknede. Der fandtes ingen heste på stedet, og der blev derfor såvel som ved birstationen Thyborøn Nord opført en staldbygning, hvor hestene der kom fra Fjaltring, kunne opholde sig. Dette forhold ophørte, da stationen fik motorredningsbåd i 1935 (MO 22). Denne blev senere afløst af MO 21 og senere igen af MO 29, der endnu er ved stationen. De enkelte årstal for udskiftning af motorredningsbåde har redaktionen ikke kunne skaffe og håber der er læsere der kan medvirke hertil. Stationens første opsynsmand var slusemester Adser Kjærgaard, der beklædte stillingen til sin død den 30. april 1907, og han efterfulgtes af betjeningsmand Jens Søndergård Madsen, der igen blev afløst af Søren Madsen og Harry Madsen. Også her er redaktionen i bekneb med dato og årstal. Af de ved stationen forefaldne redningsforetagender meddeles her følgende:

Original beretning: 11 ud af 15 mistede livet

Den 4. December 1885 strandede Syd for Thorsminde Dampskibet »Hekla« af Amsterdam, paa Rejse fra Stettin til Hjemstedet, under en haard sydvestlig Storm med meget høj Sø. Skibets Topplanterner bemærkedes fra Stationen Kl. 10 Eftermiddag i SV. Retning, og da det samtidig skønnedes, at Strandingen var sket, sattes Apparaterne i Bevægelse, og ved Hjælp af 2 anskaffede Ramper bragtes Haandvognen over Slusebygningen og ankom til Strandingsstedet 1000 Alen Syd for Stationen Kl. 11. Skibet laa da i samme Retning, som det havde styret fra Søen, nemlig ONO, med Boven nærmest mod Land. Skibet havde nemlig villet søge Frederikshavn af Mangel paa Kul. Det var kommen Landet saa

nær, at Boven under almindelig Vandstand vilde have ligget tør, men paa Grund af voldsom Sø og Højvande, der slog op mod Klitbakkerne, var Afstanden til Boven 50 Favne. Ved Apparaterens Tilstedekomst, laa Stranden fuldt af opskyllede Dele fra Ladningen, saasom Melsække og Fadegods, hvoraf det fremgik, at Skibet var slaaget i Stykker. Dette fremgik ogsaa af, at der imellem Skibets Stævne fandtes en stor Åbning af betydelig Længde, gennem hvilket Havet uafbrudt gik. Forbindelse blev hurtigt tilvejebragt ved Hjælp af en Raket, som førte Linen over Skibet, men Linen maatte hales tilbage umiddelbart efter Kastet, fordi de da ombordværende ikke

kunde forlade deres Plads og sikre sig Linen. Forsøget gentoges med den samme Line, der opskødes paa Stranden, men med uforandret Resultat. Paa Grund af Mørket, der var uigennemtrængeligt, og det i tiltagende Mængde inddrivende Vrag- og Stykgods, ansaa et nyt Forsøg med Raketapparaterne for utilrådeligt, fordi det under disse Forhold vilde være umuligt at holde Forbindelsen klar, og vedkommende vilde saaledes have været udsat for at omkomme i Redningsstolen, dersom denne ved Linernes Uklarhed eller ved at komme i Kollision med de omdrivende Genstande stansedes undervejs. I løbet af Natten kunde høres Raab fra Skibet, og man skønnede ogsaa, at nogen med Mellemrum færdedes, men tydelig bemærkedes ingen før Kl. 3 Formiddag i et Antal af højst 6 Personer. Resten var da forlængst gaaet over Bord, men til hvilken Tid og under hvilke specielle Omstændigheder, har ingen af de reddede kunnet sige. Da Skibet stødte paa Revlen, befandt Skibets Fører sig

Ved station Thorsminde har nedennævnte redningsforetagender fundet sted:

29/10 1884	Barkskib »Theodor« af Göteborg	10 mand reddet, raketapparat
4/12 1885	Dampskib »Hecla« af Amsterdam	3 mand reddet, raketapparat.
1/7 1889	Tjalk »Anteina« af Vestervig	4 mand reddet, raketapparat.
24/10 1891	Skonnert »Let« af Frederiksstad	6 mand reddet, raketapparat.
5/12 1891	Dampskib »Union« af Flensborg	11 mand reddet, raketapparat.
9/12 1895	Skonnert »Renska« af Grossefehn	5 mand reddet, raketapparat.
8/9 1897	Brig »Hill« af Arendal	8 mand reddet, raketapparat.
8/12 1900	3m Skonnert »Liana« af Lerberget	9 mand reddet, raketapparat.
5/8 1903	Barkskib »Robert Mackenzie« af Porsgrund	15 mand reddet, raketapparat.
23/11 1906	Dampskib »Ophelia« af Helsingør	19 mand reddet, raketapparat.
2/12 1923	Dampskib »Gunter« af Stettin	22 mand reddet, raketapparat.
9/12 1923	Motorskib »Batavia« af Christiania	19 mand reddet, raketapparat.
18/1 1937	L. 19 »Maria« af Thorsminde	4 mand reddet, raketapparat.
1/1 1940	L. 113 »Ingeborg« af Thorsminde	1 mand reddet, redningsbåd.
6/4 1940	»Synøve« af Thorsminde	2 mand reddet, redningsbåd.
13/7 1942	Stenfiskefartøj »Dahli« af København	4 mand reddet, redningsbåd.
8/5 1946	»Rita« af Thorsminde	2 mand reddet, redningsbåd.
13/5 1946	L. 45 »Favne« af Thorsminde	3 mand reddet, redningsbåd.
20/5 1948	Pram uden navn af Fjaltring	2 mand reddet, redningsbåd.
2/11 1949	L. 121 »Svend« af Fjaltring	4 mand reddet, redningsbåd.
2/2 1950	S. S. »Ketty« af Landskrona	18 mand reddet, redningsbåd.
5/2 1950	Samme skib	5 mand reddet, raketapparat.
4/11 1952	Fiskerbåd »Eliezer« af Thorsminde	3 mand reddet, redningsbåd.
28/1 1953	Fiskerbåd »Minna« af Ringkøbing	2 mand reddet, redningsbåd.
16/2 1955	Fiskerbåd »Duen« af Thorsminde	3 mand reddet, redningsbåd.
26/10 1960	L. 96 »Kristine« af Thorsminde	3 mand reddet, redningsbåd.
16/12 1964	»Greta Smith« af Thorsminde	4 mand reddet, raketapparat
15/12 1965	Pram uden navn	2 mand reddet, redningsbåd.
1/5 1973	Kutter »Ilse Pedersen af Thorsminde	4 mand reddet, raketapparat.
23/1 1974	Jolle uden navn af Thorsminde	2 mand reddet, redningsbåd.
26/5 1974	Jolle uden navn af Thorsminde	3 mand reddet, redningsbåd.
25/7 1974	Lystfartøj af Thorsminde	2 mand reddet, redningsbåd.
2/9 1974	Jolle uden navn af Thorsminde	1 mand reddet, redningsbåd.
9/12 1975	Jolle uden navn af Thorsminde	2 mand reddet, redningsbåd.
2/4 1976	Kutternavn ukendt	3 mand reddet, raketapparat.
10/12 1976	Pram	2 mand reddet, redningsbåd.
19/7 1977	Jolle uden navn	1 mand reddet, redningsbåd.
1/4 1978	Jolle	1 mand reddet, redningsbåd.
12/1 1979	Jolle	2 mand reddet, redningsbåd.
2/7 1979	Kutter strandet	3 mand reddet, raketapparat.
30/9 1944	Kutter strandet	1 mand reddet, redningsbåd.
1/3 1980	Kutter med motorstop	3 mand reddet, redningsbåd.
24/4 1980	Kutter strandet	2 mand reddet, raketapparat.
25/5 1980	Jolle	2 mand reddet, redningsbåd.
20/11 1980	Jolle	1 mand reddet, redningsbåd.
16/6 1981	Jolle	1 mand reddet, redningsbåd.
21/10 1983	Jolle	2 mand reddet, redningsbåd.
15/7 1984	L. 614 »Nordway« af Thyborøn	3 mand reddet, raketapparat.

paa Kommandobroen. Da den anden Sø væltede ind, gik denne Bro i Drift, medtagende Føreren og muligt flere af Besætningen. Ved Faldet af en Mast, skal Hovmesteren være bleven ihjelslaet, da han afklædt vilde passere Rælingen for muligt ved Svømning at naa Land. I Natens Løb var Redningsstationens Personale tillige med det fra Stationen Fjand Kl. 1½ tilkomne Mandskab i uafbrudt Virksomhed med, vadende i Havet og saaledes udsat for at beskadiges af det inddrivende Fadeværk om muligt at finde og assistere dem, der maatte inddrive, og en af de skibbrudne kom paa denne Maade velbeholden til Land og førtes til nærmeste Hus. Da havet faldt, hvorved Størstedelen af den inddrevne Ladning blev landfast og dannede en Vold af anseelige Dimensioner, lykkedes det henimod Kl. 7 fra denne Vold at hive et Kastelod til de paagældende. Disse halede Stjerteblokken til sig, hvornæst Redningstrossen halede ud, og vedkommende tilbageværende 3 Mand toges derpaa i Land i Redningstolen. Skibets Besætning havde udgjort 15 Mand, hvoraf saaledes 11 omkom, uden at det under de for Haanden værende Forhold havde været muligt at redde dem.

Brand i »Ophelia«

Den 23. november 1906 om aftenen kl. 21 blev det meldt til stationen Thorsminde, at en damper var strandet ca. 2000 alen syd for stationen. Redningsmandskabet begav sig straks til stranden, medbringende det lettere redningsmateriel, idet man var bleven underrettet om, at raketapparaterne fra Fjand var undervejs, ligesom også at redningsbådene fra Vedersø og Tuskjær var tilkaldte. Ankomsten til strandingsstedet fandtes skibet stående på yderste revle, med siden mod land, og der affyredes straks signalraketter for at tilkendegive de skibbrudne, at de var bemærkede i land. Kl. 23 ankom raketapparaterne fra Fjand, men skibet stod da så langt ude, at det ikke var til at tænke på at opnå forbindelse med raket. Kl. 1 om natten ankom redningsbåden fra Vedersø og ved samme tid kørtes Thorsminde redningsbåd ned til Mindestømmen, hvor den roedes over og ankrede på den sydlige side af strømmen, men senere blev Vedersø transportvogn kørt dertil, og båden læsede på denne og kørtes ved hjælp af de tilstedeværende heste fra Fjand og Vedersø tilstrandingsstedet. På skibets agterdæk sås nu et stærkt flammende ildbål, som først antoges for at være blus, som besætningen holdt brændende for at oplyse skibet og dets omgivelser, men efter kort tids forløb sås det, at ilden bredte sig mere og mere ud over agterskibet, så det deraf kunne skønnes, at der var ild

i selve skibet. Det blæste hårdt af SV. med diset luft, søen var høj og strømmen nordgående, og særlig ude omkring skibet var bræddet så stærkt, at det så ud til, at det var umuligt at komme skibet så nær, at besætningen kunne reddes over i redningsbåden. Noget efter kl. 2 drev skibet af yderste revle og kom landet noget nærmere, så det nu kun stod fjernet 4-500 alen fra land. Der gjordes da forsøg på at opnå forbindelse med raketapparaterne, og der affyredes 3 dobbelte raketter efter hinanden, men de forfejlede alle målet. Den 4. dobbelte raket lagde linen over skibet, og den almindelige forbindelse med udhalingslinen og redningstrossen blev snart tilvejebragt. På grund af den store afstand måtte 2 redningstrosser sammenføjes, og redningstolen løb ved udhalingslinen fast ved sammenføjnngen, ligesom der på grund af strømmen kom tårn i udhalingslinen og redningen kunne derved ikke foregå, før det blev lyst. Kl. 7 om morgenen oplyste branden om bord, ilden havde da fortæret hele kahytten og alt inventarium der. Kl. 8 fik man klaret linerne, hvorefter redningen af besætningen kunne påbegyndes, og kl. 11 stod hele besætningen, 19 mand, reddet i land. Alle 4 redningsstationers mandskab deltog i redningsarbejdet. Det strandede skib var dampskibet »Ophelia« af Helsingør, på rejse fra Marseille til Stettin med olie-kager.

Alle blev reddet

Den 2. februar 1950 kl. 7.45 modtog opsynsmanden ved redningsstationen Thorsminde melding om, at der var strandet et skib 2 km S for Thorsminde. Vinden var SE., styrke 7 med snefykning, svær sø på revlerne og stærk nordgående strøm. Redningsmandskabet blev straks alarmeret, og kl. 8.20, da alle var mødt, blev motorredningsbåden sat i vandet. Da udløbet var fyldt med drivis, tog det motorredningsbåden nogen tid at forcere isen. Kl. 8.50 stod den fra kammerlusen ud i det åbne vand og videre vest og syd på. Kl. 9.15 var motorredningsbåden på højde med det strandede skib. Da bådslæbet var firet ud, holdt man ind over revlerne, men da skibet stod med stævnen i omtrent øst, var tungt lastet, rullede meget, og søerne gik tværs over skibet, blev det, da der ikke var læ på nogen af siderne, opgivet at lægge til ved skibssiden. Motorredningsbåden blev derefter ankeret op og ved hjælp af linekastegeværet blev der oprettet forbindelse. En svær trosse blev gjort fast på kommandørbroen, og ved hjælp af trossen og med en line om livet blev besætningen, ialt 16 mand og to kvinder, reddet heldigt over i motorredningsbåden.

Da ankeret var lettet, stod motorredningsbåden med de skibbrudne om bord nordpå indenfor revlen til den var på højde med Thorsminde. Her blev bådslæbet firet ud, hvorefter den fortsatte heldigt ind gennem udløbet og lagde til ved anlægskajen, hvor de skibbrudne kl. 11.50 blev landsat. Da et par af de skibbrudne var syge, blev der tilkaldt læge for at behandle dem, men det viste sig ikke at være noget alvorligt. Efter at mandskabet havde fået noget at spise, mødte de igen kl. 13.15 for at sejle motorredningsbåden hen til beddingen. Den blev derefter bragt i hus og rengjort, klar til brug, og kl. 15.30 var redningsforetaget tilendebragt. Det strandede skib var s.s. »Ketty« af Landskrona, 1500 t., på rejse fra Fowy i England til Göteborg med porcelænsler. Som årsag til strandingen angives snefykning.

Knust mod molen

Den 28. januar 1953 kl. 01.00 modtog opsynsmanden ved redningstationen Thorsminde melding om, at en fiskekutter, som lå til ankers i løbet W. for slusen, havde revet sig løs med fare for at drive ind i slusen. Den mand, der afgav meldingen, var een af besætningen fra fiskekutteren, som havde været så heldig, da fartøjet svangede rundt, at springe ind på broen og støttet af rækværket var vadet hen til en trappe og derved bjærget sig i land.

Vinden var W. Styrke 10, med svær sø og stærk strøm.

Da der endnu var 2 mand ombord i fiskekutteren, og situationen var faretruende blev redningsmandskabet straks alarmeret, og da det var mødt, blev det besluttet at forsøge at komme til hjælp med en norsk pram. Den blev bemanded med 4 mand, og resten af mandskabet hentede redningskranse, kastelod m.m., for det tilfælde at kutteren skulle drive ind mod sluseværket, før prammen nåede frem. Det viste sig imidlertid hurtigt, at prammen ikke kunne roes op mod den hårde vind og sø. Det blev derfor overvejet at bringe raketmateriellet i anvendelse, men da man derved ville trække fartøjet ind mod betonsikringen, blev det besluttet at forsøge at komme ud gennem slusen med motorredningsbåden. Da den var sat i vandet, stod den hen til slusen, men på grund af usædvanligt højvande, ca. 180 cm over daglig vande, og den voldsomme sø da sluseporten blev lukket op, kneb det med at komme under broen. Det lykkedes imidlertid at komme ud af slusen og hen til fiskekutteren, hvor de to mand hurtigt blev reddet over i redningsbåden. Umiddelbart efter drev fartøjet ind mod slusen, hvor det blev knust og gik til bunds.

Motorredningsbåden stod derefter tilbage gennem slusen og hen til stationen, hvor den blev bragt i hus, og kl. 03.00 fik mandskabet tilladelse til at forlade stationen, da de var gennemblødt. Kl. 09.00 mødte de igen for at rengøre båd og materiel, og kl. 11.30, da alt var i orden, klar til brug blev de hjemsendt. Det nødstedte fartøj var fiskekutter »Minna« af Ringkjøbing, under rejse fra Randers til Hvide Sande var det på grund af stormen søgt ind til Thorsminde og gået til ankers vest for slusen, fordi denne som følge af højvande ikke kunne åbnes.

Farlig landing

Den 16. februar 1955 kl. 09.15 modtog opsynsmanden ved redningsstationen Thorsminde melding fra faresignalstationen om, at et fiskerfartøj var stået til søs for at bjærge redskaber.

Vinden var NW. 6, med snebyger og svær sø, fra faresignalstationen var sat signal for farlig landing.

Opsynsmanden lod straks stationens mandskab tilkalde, motorredningsbåden blev klargjort, søsat og kl. 10.15 stod den gennem slusen og lagde sig i beredskab W. for denne.

Kl. 10.30, da fiskerfartøjet sås for indgående, stod redningsbåden ud over revlerne, hvor den tog så megen sø over sig, at den bordfyldtes flere gange.

Fiskerbåden og redningsbåden kom samtidig til 2. revle, der ligger ca. 600 meter fra land. 50 meter udenfor revlen kængrede fiskerfartøjet og tårnede rundt flere gange, hvorved det var meget vanskeligt for motorredningsbåden at få tre af fiskerne, som lå og flød mellem vragerer, om bord; en af dem var så indfiltreret i fiskeredskaber, at han måtte skæres fri. De to øvrige af fiskerfartøjets besætning så man ikke noget til, kun deres redningsbælter lå og flød på vandet.

Den ene af de reddede var ganske livløs, da han kom om bord i redningsbåden, men efter at have fået kunstigt åndedræt, kom han til live igen.

Motorredningsbåden søgte i 25 minutter på stedet efter de to savnede mænd, hvorefter den stod ind med de tre skibbrudne, der var stive af kulde. Efter tilsyn af læge blev to af de reddede pr. bil kørt til deres hjem, medens den tredje, der var meget medtaget og uden bevidsthed, bragtes til slusekontoret, hvor han efter at have fået tørt tøj på svæbtes i uldne tæpper for derefter i sygebil at blive kørt til sygehuset i Holstebro.

Motorredningsbåden blev derpå bragt i hus, og efter at have bragt materiellet på plads, blev mandskabet hjemsendt kl. 15.00.

Det kængrede fartøj var »Duen« af Thorsminde.

Kutter sat på molen

Den 16. december 1964 meldte slusevagtten kl. 05.30 til opsynsmanden ved redningsstationen Thorsminde at fiskekutter »Greta Smith« af Thorsminde i mørke og tæt tåge var slået op på den nordre havnemole, hvor den lå tværs på molen, den var slået læk og løbet fuldt af vand og man bad om hurtigt hjælp, da havet brød ind over fartøjet. Mandskabet var meget våde og forkomne, da det var over 2 timer siden strandingen var sket. Vinden var S. 2 med sø på revlerne og nordgående strøm.

Redningsmandskabet blev alarmeret, motorredningsbåden blev søsat og stod ud over revlerne for herfra at belyse strandingen til orientering for redningsforetagens videre forløb. Derpå gik den i havn igen. Stationens raketredningsmateriel blev derefter kørt til strandingsstedet, forbindelse til kutteren blev etableret med en kasteline, og kort efter blev besætningen, 4 mand, bragt i land ved hjælp af redningstolen i stærkt forkommen stand kl. 07.30. Redningsmateriellet blev bragt i hus og kl. 12.00 blev mandskabet hjemsendt.



Thorsmindes Land-Rover og hjælpefartøj.



Fra venstre: Villy Jensen, bådformand Villy Nielsen, næstformand Tonny Mikkelsen, motorpasser Per Kristensen, opsynsmand Harry Madsen, Anker Kristensen, Gunner Jensen og Frits Nielsen.

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



Jørgen Jensen & Søn

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

THORFISK

GRENAA - THYBORØN

Grenaa gensidige Forsikring
for Fiskefartøjer
Tlf. (06) 32 16 22 - (06) 38 60 50



A/S Vestjydsk Krystal-Isværk

Ny Fiskerihavn . 6700 Esbjerg

Tlf. (05) 12 00 66

KNUD E. HANSEN ApS

Skibtekniske Konsulenter

Bredgade 75 . 1260 København K

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



Vellykket årsmøde i Hvide Sande

Hvide Sande var stedet, lørdag den 8. juni, for Foreningen af Danske Redningsmænds årsmøde og byen modtog kystredningsmændene fra de ganske land på en særdeles smuk måde. Der var Dannebrog-flag overalt i byen.

Mødet, der blev afholdt på Sømandshjemmet, blev indledt med fællessangen: »Lær mig havets klitter...«.

Foreningens formand Robert Iversen bød velkommen med en særlig velkomst til årsmødets gæster. Det var bl.a. Lauritz Tørnæs, Esbjerg, borgmester Enevoldsen, Hvide Sande, havnemester Jørgen Jensen, underdirektør Kjærgaard, Farvandsdirektoratet, Hans Mohr, Nissen, Ib Otte, Ibsen og Erik Monnerup ligeledes fra Farvandsdirektoratet. Desuden deltog formanden for Hvide Sande skibsforsikring Bent Sørensen, der bød på tobak til årsmødets deltagere samt to mand fra Nordisk Gummibådsfabrik: produktchef Peter Jensen og modeltilskærer Bent Mortensen.

Formanden rettede en tak til borgmester Enevoldsen - til byen Hvide Sande - for den smukke flagallé og mindet blev afgåede medlemmer. Nævnt blev Peder (Tudborg) Eriksen, æremedlem og mange år i bestyrelsen samt Peder Munk, ligeledes tidligere medlem af bestyrelsen og aktiv redningsmand.

Desuden de af vore medlemmer, der er afgået ved døden siden sidste års møde, sagde formanden og tilføjede: - Vi vil her ved årsmødet begyndelse mindes disse

mænd og tænke på dem, der står tilbage med savnet.

Æret være deres minde, blev udtalt mens forsamlingen stående indtog en kort tids stilhed.

De deltagende medlemmers damer blev sendt på bytur og udflugt og årsmødet blev genoptaget med oplæsning af et telegram til hendes Majestæt Dronning Margrethe:

Foreningen af Danske Redningsmænd samlet til årsmøde på sømandshjemmet i Hvide Sande, sender hermed vore hjerteligste hilsner til Deres Majestæt - med alle gode ønsker om en lykkelig gerning og fremtid.

Oplæsningen blev påhørt stående og umiddelbart herefter indledtes generalforsamlingen med valg af dirigent. Bestyrelsen pegede på stationsleder Erik Mouritzen, Esbjerg og han blev da også valgt uden modkandidat. Erik Mouritzen takkede for valget og indledte med at konstatere, at årsmødet (generalforsamlingen) var lovligt indvarslet og dagsordenen blev oplæst. Robert Iversen fik herefter ordet til beretning.

Siden sidst har Martin Sørensen, Hirtshals trukket sig ud af bestyrelsen. Vi forsøgte, at overtale ham til at blive, men det lykkedes ikke. Ved dette årsmøde trækker Niels Peter Nielsen, Bornholm sig også ud. Der skal herfra rettes en varm tak til dem begge for at godt stykke arbejde i bestyrelsen. Suppleanten Chr. Mose blev indkaldt i Martin Sørensen

sted og her i dag skal vælges en fra de østlige stationer i stedet for Niels Peter, sagde formanden og fortsatte: Angående vore forsikringer har vi fået en pristalsreguleret ulykkesforsikring på 400.000 kr. til enker og 20.000 pr. barn. Ordningen gælder også for samlever og deres fælles børn. Desuden dækker forsikringen fra man forlader sit hjem til redningstjeneste og til man er vel hjemme igen. Ligeledes dækker forsikringen ved evt. invaliditet på over 30%. Under denne procentsats er det sygesikringen, der skal dække, sagde formanden og kom herefter ind på forhandlingerne med Farvandsdirektoratet om redningsmændenes timeløn.

Vi har nu opnået en timeløn på kr. 70,- plus feriepenge af årets løn, sagde Robert Iversen og nævnte bestyrelsens forhandlinger med Farvandsdirektoratet om udflytning af station Hirtshals lokaler til en bedre beliggenhed på havnen i Hirtshals. Desuden om stationens afprøvning af tilkaldeanlæg, som nu skal opstilles ved flere kystredningsstationer af firmaet Storno, København. Det ville ske i løbet af de kommende måneder.

Et forslag fra bestyrelsen til Forsvarsministeren om, at komme ud af tilhørsforholdet under Farvandsdirektoratet var resulteret i en kompromis-løsning ved nedsættelsen af et koordineringsudvalg for redningsbåde og -materiel. Det særlige udvalg består af 3 mand fra Foreningen af Danske Redningsmænd (Chr. Mose Enevoldsen, William Christensen og Robert Iversen), 1 fra Statens Skibstilsyn og 6 fra Farvandsdirektoratet. 12 møder har der været afholdt og det 13. møde er nær forestående. Der er skabt

RACAL-DECCA

RACAL

København: 01-128310
Esbjerg: 05-128500
Hirtshals: 08-943022

ESSO DEPOT · GRENAA

v/ K. Weje Nielsen
Havnen . 8500 Grenaa
Tlf. (06) 32 13 99

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

retningslinier for bygning af nye redningsfartøjer - dels en Nordsø-type og dels en Kattegat-type. De skal bygges helt i stål og bliver rigt udstyret med moderne elektronik.

Dette forhold plus deres tonnage - godt 20 tons - vil formentlig stille krav om udannelse og fastansættelse af bl.a. motorfolk. Foreningen har søgt Farvandsdirektoratet om foreløbig fastansættelse af 8 mand på fuld tid. Der er meget, at holde vedlige, ikke mindst nu, hvor flere stationer har fået gummiredningsbåde, sagde Robert Iversen og tilføjede: Senere på dagen vil sekretæren i det særlige udvalg Monnerup, gøre rede for de to typer krav og udrustning.

Med hensyn til gummiredningsbådene sagde formanden, at stationerne selv havde valgt disse og han opfordrede på stedet de stationer, der indtil nu har sådanne stationer, at de ville benytte dem flittigt, så de blev fortrolig med disse. Der ville hurtigst muligt blive udarbejdet retningslinier og instruktion for disse redningsfartøjer. 8 stk. er nu i tjeneste, heraf er de 6 med waterjet-kraft (Engelsk type: Rønne, Gedser, Hirtshals og Sønderho) - norsk type: Hvide Sande, Grenå og Thorsminde - svensk type: Thyborøn).

Vi syntes bare det går alt for langsomt og ville gerne have flere af de nye kystredningsbåde bygget med det samme. Kun to skal bygges i første omgang. Om det bliver en af hver type eller to af en type vides ikke endnu. Udvalget arbejder i øjeblikket med indretning af styrehuset så de bliver ens - men det haster med nye både. Vi har ikke fået nye redningsfartøjer siden 1973 og fortsat lapperier på de gamle kystredningsbåde er utilfredstillende, sagde Robert Iversen og nævnte ligeledes station Esbjergs ønske om, at få en »Medina-type« på prøve og de problemer, der her var i forbindelse med en godkendelse fra statens skibstilsyn.

Der har været en del problemer med de dansk-fremstillede redningsdragter »Musk-ox« bl.a. tilpasning og fejl, men også problemer med at få dragterne tørret efter brug og opbevaret. Det har udvalget også set på og der er nu ved, at blive fremstillet skabe til disse dragter. Med hensyn til problemerne ved dragterne, så er der her idag to eksperter fra fabrikken tilstede, som senere vil informere.

Der har også været drøftelser om nye raketapparater - det nuværende er forældet. Vi har peget på det materiel vi så på studieturen i Holland, og der arbejdes fra forskellig side på at forbedre mulighederne for at ilandbringe skibbrudne nær kysten. Det skal der også kikkes lidt på i dag, sagde formanden og sluttede sin beretning af med, at rette en tak til re-

daktøren og foreningens blad, til Arne Baltesen og til bogtrykkeren, til Aaskov Petersen for sagsbehandler for Martha Lerches legat, til redningsskibenes førere, kystradiostationerne, til bestyrelsesmedlemmer og farvandsdirektoratet. Robert Iversen fremkom med en kraftig opfordring til, at stationerne indsendte kopier af redningsrapporter til bladet og oplyste af foreningen havde 130 passive medlemmer, men kunne godt ønske endnu flere som abonnenter på bladet.

På dirigentes forespørgsel om kommentarer til formandens beretning stillede redningsmand Hans Ibsen, Hirtshals sig positiv og udtalte, at mandskabet i Hirtshals var godt tilfredse med tilkaldeanlægget. Ligeledes var man tilfredse med »Musk-ox« redningsdragterne, men at man også der havde haft nogle problemer.

Stationen havde også haft en del problemer med den engelske gummiredningsbåd.

Fra anden side blev der rejst spørgsmål vedrørende ulykkesforsikringen - om det forældede bådmateriel og redningsdragterne.

Redningsinspektør Jørgen Ibsen, Farvandsdirektoratet gik på talestolen og slog fast, at ibrugtagning af ilt-maske-anlæg ikke måtte finde sted før at kursus heri var blevet afviklet. Det skete i forbindelse med, at Robert Iversen også i sin beretning havde omtalt bestyrelsens ønske i, at der ved alle stationer blev afviklet et førstehjælpskursus. Redningsinspektøren fortalte, at det særlige udvalg også havde arbejdet med planer eller rettere pilot-projekt på et strandredningsfartøj. (Kystredningsfartøj, der kan udsættes fra den åbne kyst). Jørgen Ibsen fik på talerstolen flere supplerende spørgsmål bl.a., hvorfor man ikke umiddelbart kunne anvende redningsfartøjer fra andre lande herhjemme. (Esbjerg - Medinaen).

Der blev svaret, at det var et spørgsmål om godkendelse af den danske skibstilsyn. Kravene til skibe herhjemme er ikke de samme som i andre lande. De øvrige spørgsmål var i det væsentlige fortolknings spørgsmål.

Robert Iversen fremlagde herefter regnskabet, der i 1983 viste et ret stort underskud - nemlig 33.919,24 kr. Dette skyldtes overførsel af 25.000 kr. til bladkonti. Tidsskrift for Redningsvæsen fik en ny opstart i dette år og havde ingen annonceindtægter i det første nr.

Desuden var der en mellemregning til den tidligere bogtrykker Gadgaard, Lemvig på 6.555 kr., som også medvirkede til at belaste økonomien på udgiftsposten i året 1983. Regnskabsåret 1984 viste et overskud på 5.641,37 kr. De en-

kelte regnskabstal kan ses andet steds i dette blad. Heraf vil det kunne ses, at bladet endnu ikke giver overskud. Der skal flere annoncører til samt flere abonnenter, som formanden også pegede på i sin beretning.

Ny bestyrelse

Der var indkommet et par forslag til årsmødet. Et fra station Hirtshals og et fra station Østerby. Hirtshals-folkene ønskede årsmøde afholdt hvert år i stedet for som nu hvert andet år.

Hans Ibsen redegjorde for forslaget og motiverede det bl.a. med, at de folk der ikke kunne komme til årsmøde som følge af, at redningsstationerne jo skal være så meget bemandede, så de kan rykke ud til aktion - de folk kunne så deltage året efter.

Bestyrelsen fandt ikke forslaget godt, idet det ville blive meget bekosteligt, at afholde møde hvert år i den nuværende form. Desuden at det ville betyde kontingentforhøjelse. Robert Iversen henviste til, at dette spørgsmål tidligere var blevet fremført, men nedstemt samt til, at foreningen tidligere havde årsmøde hvert år. Foreningen var efter en generalforsamlings-beslutning gået over til afholdelse af mødet hvert andet år.

I det indkomne forslag var der også et forslag om, at en talsmand kunne medtage, på generalforsamlingen, mandat til afstemning på de redningsmænds vegne, der ikke kunne deltage i mødet. Også her var bestyrelsen imod, idet man fandt det ville være ulig overfor stationer, hvor der ikke var så megen personel samt det forhold, at andre meninger og holdninger kunne opstå under debatten om de enkelte forslag. Havde talsmanden så stadig »ja« - »nej«-mandat.

Hans Ibsen krævede skriftligt afstemning, hvilket blev imødekommet og resultatet heraf belv et klart nej til begge forslag.

Fra station Østerby var sendt en klage eller kritik. Ikke et egentligt forslag. Emnet, der var nok så vigtigt, kan læses i dette blads lederartikel og omhandler kommunikationsproblemer.

Der skulle vælges et nyt medlem til bestyrelsen og det skulle være en fra øerne. Vedkommende skulle afløse Niels Peter Nielsen, Bornholm. Desuden var Harald Bachmann og Knud Jensen på valg, men de havde indvilget i at fortsætte. Der blev ikke kun forslået genvalg, men også nye kandidater blev forslået. Det var Hans Ibsen, Hirtshals - Evald Harbo, Hanstholm og Erik Mouritzen, Esbjerg. Flest stemmer fik dog de to tidligere bestyrelsesmedlemmer, der således blev genvalgt. Til suppleanter valgtes Otto Nielsen, Rønne for øerne og Erik Mouritzen for det øvrige land.

Det var med en vis overraskelse for bestyrelsen, at der var forslag om nye i bestyrelsen, i stedet for de nu genvalgte. Var det yngre kræfter man ville have ind - nogle der ville slå i bordet med krav om hurtigere handlinger? Det kom der ikke nogen forklaring på. Hvor moderne det end er blevet i, at stille krav og kræve dem gennemført omgående, så er det fortsat forhandlingens vej, der er den eneste rigtige, om netop i forhandlinger er den ældste af de nu genvalgte en ypperlig repræsentant for redningsmændene.

Generalforsamlingen er det rette forum, hvor kritik og meninger skal komme til orde og både bestyrelsen og de indbudte gæster, der er eksperter på forskellige felter, ville kunne give forsamlingen svar på målrettede spørgsmål. Efter valgene konstituerede bestyrelsen sig. Knud Jensen afgik som næstformand og i stedet blev Chr. Mose Enevoldsen foreningens næstformand.

De to sidste punkter på dagsordenen kom man hurtigt igennem. Damerne var vendt tilbage fra bytur og udflugt og der blev gjort klar til middagen. Under middagen holdt underdirektør Kjærgaard en tale, hvori han hyldede det gode samarbejde, der var opstået gennem det særlige udvalg og roste redningsmændene for den gode indflydelse det havde haft i ud-

valgets arbejde. Også borgmester Enevoldsen, Hvide Sande, holdt tale ved middagen. En tale, hvori han udtrykte sine varme følelser for redningsmændenes opgaver og motiverede dermed byens hilsen:

Den smukke flagallé.

Erik Monnerup, FRV viste umiddelbart efter middagen, via overhead tegningerne til de nye kystredningsfartøjer. Forklarede udvalgets såvel som skibstilsynets krav til fartøjerne og formålet med, at gøre styrehusene ens i begge typer. Et styrehus i fuld skalamodel skulle opbygges og flere ville blive taget med på råd i forbindelse med dets indretning. Stabiliteten skulle være på 180° og der skal udføres krængningsprøver på alle vinkler. Fartøjerne får to motorer med hver sin skrueaksel og de bliver med dobbelt-skrog. Foredraget, der var instruktivt, gav ikke anledning til spørgsmål fra salen hvorefter generalforsamlingen blev hævet.

Efter middagen var der demonstration på havnen af gummibåd og nye raketter. Hvide Sandes redningsbåd var under generalforsamlingen blevet kaldt til redningsaktion - en jolle havde fået motorstop.

Efter demonstrationen var der kaffe-bord på sømandshjemmet hvorefter de forskellige deltagere tog hjem.

Umiddelbart før årsmødet start havde formanden for Foreningen af Danske Redningsmænd samt formanden for Hvide Sande fiskeriforening nedlagt en blomsterbuket hver ved mindestenen for forulykkede redningsmænd. Sidstnævnte forening var sponsorer for damernes udflugt og kaffe og de udtalte alle. Det har været en dejlig dag. Bladet er blevet opfordret til, at bringe en tak til Hvide Sande fiskeriforening. Det hermed gjort.



Fhv. redningsbestyrer Aaskov Petersen



Redningsinspektør Jørgen Ibsen



Hans Mohr



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

MASKINFABRIK OG SKIBSSMEDIE



DJURSLANDS BANK

— Den lokale bank

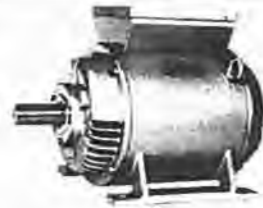
HIRTSHALS ANDELFSFISKEINDUSTRI

a.m.b.a.

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

Vi ses i den lokale bank!

NORDVESTBANK



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

Alt indenfor skibsinstallationer
Uforbindende tilbud gives gerne.

**TIDSSKRIFT
FOR
REDNINGSVÆSEN
ARSABONNEMENT**
KR. 50,00

Hedv.: ROBERT IVERSEN
MORSØVEJ 12A - 7680 THYBORØN

**MOLLERUP
&
BROE**
Kolonial og
skibshandel

THYBORØN HAVN
TLF. (07) 83 12 11



LAUST NEES
Kolonial og skibsproviantering
Tlf. *83 14 00 . 7680 Thyborøn

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

**HIRTSHALS
SKIBSELEKTRONIK A/S**
Nordvestkajen - Tlf. (08) 94 18 44 - 94 12 56

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

HIRTSHALS SPAREKASSE
- en af Samarbejdende Vendsysselske Sparekasser

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

**Driftsregnskab for året 1983
Foreningen
af Danske Redningsmænd**

Indtægt:
Kassebeh. pr. 1.1. '83 36.159,45
Kontingent - aktive 12.250,00
Kontingent - passive 4.427,70
Overført fra bladkonto 900,00
Overført fra hjælpef. 60.099,29
Renter år 1983 7.564,88
Salg af emblemer 150,00
kr. 121.551,32
- 59.205,97
kr. 62.345,35

Udgift:
Overført bladkonto 25.000,00
Blad (Gadgaard) 6.555,00
Generalfors. + bestyrm. 16.619,90
Rejser m.m. 4.196,90
Gaver og blomster 1.212,00
Papir 2.639,35
Porto 902,82
Løn+telefon (formand) 2.000,00
Revision 80,00
kr. 59.205,97

Underskud på driftskonto i året 1983 kr. 33.919,24.

Emblemer:
Beholdning pr. 1. 1. 1983 . . 1.120,00
Salg 150,00
Beholdning pr. 31.12. 1983 . . 970,00

Vi har i året 1983 startet bladet op forfra, overført kr. 25.000 til bladkonto, og afholdt generalforsamling.

Thyborøn i maj 1985.

**Regnskab 1983 for
Tidsskrift for Redningsvæsen**

Indtægt:
Overført fra hovedk. 25.000,00
Annonceindtægt 35.025,34
Renter 675,15
Moms 3.398,00
kr. 64.098,49
- 63.620,24
kr. 478,75

Udgift:
Trykning af blad 56.974,42
Bladforsendelse 1.620,07
Klicheer 2.992,85
Porto 492,00
Billeder 610,90
Moms 930,00
kr. 63.620,24

**Driftsregnskab for året 1984
Foreningen af
Danske Redningsmænd**

Indtægt:
Kassebeh. pr. 1.1. '84 62.345,35
Kontingent - aktive 9.895,00
Kontingent - passive 5.610,70
Renter år 1984 5.712,37
Salg af emblemer 225,00
kr. 83.787,72
- 15.801,00
kr. 67.986,72

Kassebeh. pr. 31.12. 1984 . . 67.986,72

Udgift:
Overført bladkonto 5.000,00
Bestyrelsmøde 6.582,00
Gaver og blomster 1.428,00
Porto 791,00
Løn+telefon (formand) 2.000,00
kr. 15.801,00

Overskud på driftskonto i året 1984 kr. 5.641,37.

Emblemer:
Beholdning pr. 1. 1. 1984 . . . 970,00
Salg 225,00
Beholdning pr. 31.12. 1984 . . 745,00

Thyborøn i maj 1985.

**Regnskab 1984 for
Tidsskrift for Redningsvæsen**

Indtægt:
Kassebeh. pr. 1.1. 84 478,75
Overført fra hovedk. 5.000,00
Annonceindtægt 47.907,33
Renter 556,94
Moms 1.380,00
kr. 55.322,52
- 53.976,78
kr. 1.345,74

Udgift:
Trykning af blad 47.686,55
Bladforsendelse 2.287,23
Porto 1.080,00
Foto m.m. 1.140,00
Moms 1.783,00
kr. 53.976,78

Udestående for annoncer pr. 31.12. 1984 kr. 22.033,40.

Thyborøn i maj 1985

ANDELSBANKEN
er anderledes
HIRTSHALS · HANSTHOLM · THYBORØN

H&L BANKEN
BANKBUSSEN
HANSTHOLM · HURUP · SJØRRING · SNEDSTED · THISTED · VORUPØR

LOKALBANKEN
selvfølgelig!
HJØRRING - HIRTSHALS - TAARS

**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

Nautic
HELGOLANDSGADE 17 · ESBJERG
TELF. 05-12 70 44
TELEX · 54 280



Lemvig Skibsforsikring

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

Opfordring til stationerne!!!

Hjælp os, i redaktionen af tidskriftet, med at skaffe billeder af strandede skibe fra stationernes område. Materialet returneres to dage efter modtagelsen.



VIKING

NORDISK GUMMIBÅDSFABRIK

- ★ Opblæselige gummiredningsflåder og evakueringslidske.
- ★ Redningsbåde.
- ★ M.O.B.- og rescue-båd.
- ★ Flådekraner
- ★ Overlevelses- og branddragter.
- ★ Redningsveste.

P. O. Box 3060
6710 Esbjerg V

Telefon: 05-150644
Telex: 541 14 Vikng DK

DEUTZ OG CATERPILLAR

Autoriseret forhandler af
samt salg og reparation af
samtlige motortyper.

Forhandling af
**JONIO 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. Weibach & Co. A/S

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

MANDS MINDE



Ansættelser

Pr. 1. juni 1985

Bjarne Christensen, f. 22/1 1951, som bådmand på prøve ved redningsstation Skagen.

Pr. 1. august 1985

Bådmand på prøve H.P.M. Thomsen, redningsstation Nr. Vorupør som bådmand.

Afsked

Pr. 30. juni 1985

Bådformand P.E. Hansen, redningsstation Gedser, efter ansøgning.

Pr. 31. august 1985

Opsynsmand P. Mose, redningsstation Skagen Havn, på grund af alder og med pension.

Bådmand A.D. Andersen, redningsstationen Hirtshals, på grund af helbreds-betinget utjenstydgtighed.



Runde fødselsdage

50 år

Betjeningsmand H.K. Eriksen, Flyvholm, 14/8.

Betjeningsmand V. Svendsen, Søndervig, 8/8.

55 år

Fhv. bådformand V. Hansen, Grenå Havn, 16/9.

60 år

Bådmand (motorpasser) A. Pedersen, Østerby, 28/9.

65 år

Fhv. betjeningsmand S.H. Madsen, Kandestederne, 5/9.

70 år

Fhv. betjeningsmand T.V. Jacobsgaard, Liløre, 9/8.

Fhv. bådmand (motorpasser) P.M. Pedersen, Stenbjerg, 21/8.

Opsynsmand P.P. Mose, Skagen Havn, 23/8.

Fhv. bådformand E. Hansen, Grenå Havn, 11/9.

80 år

Fhv. opsynsmand S. Lilleøre, Lilør, 15/8.

85 år

Fhv. bådformand E.K. Lundholm, Skagen Havn, 22/9.

90 år

Fhv. bådmand C.J. Vinther, Tversted, 1/8.



Ny RF-2 undersøgelse rensner redningsmændene

Et medlem af en lokal RF-2 undersøgelsesgruppe fandt ud for Tornby strand den 31. maj sidste år bl.a. en projektør og andre dele fra RF-2, som bevidste, at redningsfartøjets tag m.v. først var blevet revet af, efter at båden var drevet 3 sømil med bunden i vejret.

Gruppen, der på dette grundlag fortsatte sit arbejde med at komme til bunds i omstændighederne bag forliset, blev nægtet adgang af Farvandsdirektoratet til at foretage undersøgelser af RF-2's vrag. Forsvarsminister Hans Engell greb imid-

lertid ind og sikrede, at gruppen kunne besigtige fartøjet på Holmen med tilhørende, alt for få løsele.

Under besøget på Holmen fik gruppen endeligt bekræftet sin mistanke om, at der i redningsfartøjets sidste minutter var opstået en skade i skibets styresystem. Skaden var forårsaget af en alvorlig konstruktionsfejl på fartøjet, idet det nu har vist sig, at røret manglede et bæreløje og kun har hængt i 3 umbracoskruer.

I en 5 kvarters videofilm, der udsendes en søndag i Hirtshals Lokal TV konkluderer gruppen om den manglende op-



S. Å. Leth Jensen

Statsautoriseret væjer 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

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



ESBJERG GENSIDIGE
SKIBSFORSIKRING
Havdigevej 31 . 6700 Esbjerg

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

hængning af roret: »Det er dybt tragisk, at ingen tilsynsførende myndighed har været opmærksom på dette misforhold, og at den ydre grænse for belastningen først - og netop - skulle nås på ulykkesnatten i kombination med andre uheldige omstændigheder«.

I videofilmen, hvis lydkommentar og vigtigste dokumenter er udgivet af Nord-sømusset som en hvidbog på 50 sider, renses de afdøde 6 redningsmænd endvidere for beskyldningerne, der fra forskellig side har været rettet imod dem. Bl.a. er det blevet sagt om dem, at de af bekvemmelighedsgrunde skulle have fjernet en luge imellem styrehus og lukaf, hvorved der kunne være skabt mulighed for vandindtrængning i skibet.

Den lokale RF-2 gruppe har påvist, at lugen ikke alene var på plads i forløjsejeblikket, men at 2 redningsmænd endog har været i live inde i skibet under dets drift med bunden i vejret til grundstødningsstedet ud for Tornby Strand. Spor efter værktøj i begge kamre afslører, at de 2 redningsmænd har brækket lugen op indefra, da vandtrykket hindrede en normal udgang.

Den lokale RF-2 gruppe har kun set det som sin opgave at påpege en række misforhold, men derimod ikke at placere et ansvar. Undersøgelsesresultaterne er netop fremsendt til forsvarsministeren.

305 søredningsaktioner i første halvdel af 1985

Søværnets Operative Kommando, SOK, har i årets første seks måneder måttet rykke ud til søredningsaktioner 305 gange - en stigning på 19 i forhold til sidste år og det største antal nogen sinde i søredningstjenestens historie, fremgår det af tjenestens halvårslige rapport. SOK mener, at rekorden skyldes den lange hårde isvinter. Isen bredte sig i de danske farvande i løbet af januar og blev liggende til midt i marts.

Bl.a. derfor har der vist sig en kraftig stigning i hjælpeaktioner til erhvervsskibe og professionelle søfolk, mens fritidssejlerne har haft brug for assistance væsentligt færre gange end tidligere i årets første halvdel.

Den første gruppe måtte have hjælp 92 gange mod 63 sidste år. Fritidssejlerne tegnede sig i halvåret for et fald fra 139 til 88 redningsaktioner.

SOK finder det på baggrund af den hårde vinter forståeligt, at flere professionelle har haft brug for hjælp. Men søredningstjenesten beklager, at antallet af resultatløse udrykninger er steget drastisk fra 84 til 125. De resultatløse udrykninger dækker over de tilfælde, hvor SOK efter alarmering ikke har kunnet

konstatere en nødsituation eller tegn på en søulykke.

Mange gange alarmeres søredningstjenesten på grund af motorstop hos mindre fartøjer, grundstødninger eller havvarier om bord, der ikke bringer de ombordværende i fare eller udvikler sig livstruende, oplyser SOK.

I årets første halvdel har søredningstjenesten registreret i alt 50 dødsfald i danske farvande. Heraf skyldes de 24 alene forliset af det polske fragtskib »Busko Zdroj« i den sydlige del af Nordsøen den 8. februar.

Hurtige danske redningsbåde til Island

Nordisk Gummibådsfabrik i Esbjerg har netop afleveret to hurtiggående redningsbåde til redningsstationer i Island.

Ordren kom i stand efter at de islandske redningsstationer havde kigget på adskillige konkurrerende både. I denne konkurrence faldt valget på Viking-bådene, da Esbjerg-fabrikken kunne imødekomme specielle krav, som kunderne stillede.

På basis af Vikings 22 fods »semi-rigid-fast-rescue båd« var man nemlig i stand til hurtigt at lave de ændringer, der skulle til. Bl.a. forlængedes skroget med 3 fod til 25 fod, ligesom opdriftslangen fortsattes rundt om hækken.

I den sidste del af byggeperioden har repræsentanter for de islandske redningsstationer fulgt arbejdet med installationen af det ekstra udstyr, man havde ønsket, bl.a. radiopejler, direction finder, ekko-lod m.m.



Det nye rescue-båd fra Nordisk Gummibådsfabrik.

Glasfiberskrogene er fremstillet i en ny sandwich konstruktion af den type, der har været nævnt i forbindelse med det danske søværns planlagte standardflex både.

Semi-rigid betyder, at glasfiberskroget forsynes med en opblæsbare opdriftslange hele vejen rundt om lønningen. Sammen med skrogets V-form giver det en form i lighed med en tri-maran. Det betyder en overlegen stabilitet og en formidabel manøvreevne. Ved de prøver, der blev afholdt i Nordsøen ud for Esbjerg i helt pænt blæsevejr og høje bølger beviste bådene dette. Det var faktisk ikke muligt at vælte dem i et drej selv med fuld fart på den indenbords Volvo 165 HK dieselmotor med duoprop (to propeller på samme skrueaksel). Fuld fart er 28 knob.

Opdriftslangerne, der er lavet i Hypalon Neopren gummi, er inddelt i 8 af hinanden uafhængige kamre, hver især med påfyldningsventiler. Alle rum, motor-kasse m.v. er vandtætte, således at der ved en evt. kæntring ikke kan trænge vand ind. Desuden er der påbygget et specielt vendesystem, der sammen med en manuel aktiverbar opretterballon gør det muligt at bringe båden på ret køl.

Viking-medarbejdere kalder i daglig tale båden for »Jeep'en«, fordi den har en række anvendelsesmuligheder. Dels som kyst- eller havnebaseret redningsbåd, dels som M.O.B. båd på skibe eller stand-by fartøjer på offshore sektoren, ligesom den kan anvendes som altnulig-fartøj hos Navies.

Sytten redningsaktioner på én enkelt dag

»Kun en tåbe frygter ikke havet« siger den kendte dommedagsrøst akkompagneret af bølgeskvulp i bl.a. TV's OBS-udsendelser. Alligevel kan søredningstjenesten med en vis irritation konstatere, at der stadig findes masser af tåber i havene omkring Danmark.

Den seneste rekord for redningsaktioner blev sat 17. juli i år, da Søværnets Operative Kommando var involveret i 17 redningsaktioner, der alle gjaldt fritidssejlere og windsurfere. Ifølge SOK var ca. halvdelen af sejlerne danskere, mens resten var udlændinge, bl.a. vesttyskere og nordmænd.

Ingen kom særligt til skade i denne omgang, men det betragter SOK som et rent held. De båd- og brædt-sejlere, der fik assistance, repræsenterede nemlig alle klassiske fejl, ukyndige og ubetænksomme gør på havet: De lyttede ikke til - eller lod hånt om - dårlige vejrmeddelelser, glemte at give besked om ændrede sejlruiter, efterlod både ankret op på umotiverede steder, windsurfede i fralandsvind, løb tør for brændstof, meldte

ikke tilbage til redningshold, når de var kommet sikkert i land, sejlede ene mand osv osv.

- Flere og flere sejler eller surfer uden at vide, hvordan man styrer fartøjet, uden at kende til søvejsreglerne og uden at have lært navigation, siger stabsvagt ved SOK, orlogskaptajn T.T. Jensen.

- Vi ser ofte, at en hel familie tager på sejltur uden at vide, hvad det drejer sig om, siger han.

En af dagens redningsaktioner gjaldt netop en sejlbad, der først fejlnavigerede i nærheden af Ærø og dernæst fik motorstop. Om bord var fire voksne og fire børn, som blev grebet af panik, da der begyndte at trænge vand ind i båden. Panikken var forståelig, eftersom der kun var to redningsveste til deling.

Orlogskaptajnens råd til de søfarende er først og fremmest, at de skal lytte til vejrmeddelelserne - der findes specielle for sejlere -, og at de simpelthen ikke skal tage ud, hvis meldingen lyder på dårligere vejr. Desuden mener T.T. Jensen personligt, at de burde indføres et sæt regler for, hvad man skal kunne, når man sejler en båd eller et brædt, altså et slags »kørekort« for sejlere.



Hvad er en kystradiostation?

En kystradiostation - overvåger de internationale nød- og opkaldskanaler for telefoni og telegrafi, - koordinerer al radiokommunikation ved søredningsaktioner, - udsender varsler om storm, minner og navigationsforhold, - tager sig af tele-opgaver til og fra fartøjer og ekspederer blandt andet telefonsamtaler og telegrammer.

Kystradiotjenesten i Norden startede i begyndelsen af 1900-tallet. Antallet af stationer steg frem til 60'erne, men siden er antallet faldet, - specielt i Norge og Sverige.

I dag er der 750 ansatte på de nordiske kystradiostationer. I 1982 ekspederede de ca. 3 millioner samtaler, 1 million radiotelegrammer og 1/2 million telexmeddelelser.

I Danmark er der 4 kystradiostationer: Blåvand Radio, Skagen Radio, Lyngby Radio og Rønne Radio.

Da gummiredningsflåden beviste sin berettigelse

Af tidligere styrmand på redningsskibet »F.V. Mortensen« Wolmer Jørgensen

Esbjerg-kutteren »Dagmar Larsen« forlis i marts 1963 satte for alvor gang i anvendelse og fortsat udvikling af gummiredningsbåde til alle fartøjer. I 75 timer drev Esbjerg-kutterens besætning 60 sømil inden de blev observeret af Thyborøn-kutteren »Mary Rønn« 84 sømil vest af Thyborøn.

Søndag morgen den 10. marts 1963 kl. 03.50 blev redningsskibet »F.V. Mortensen« alarmeret over Blåvand Radio af kutter »Dagmar Larsen« E 46, der meddelte, at han befandt sig i synkende tilstand på positionen 45 sm. nord-nord-vest af Vyl fyrskib. (Kutteren var ikke udstyret med Decca).

Under fiskeri i Nordsøen var »Dagmar Larsen« sejlet mod en stagelignende genstand, som man mente kunne stamme fra vragskib og kutteren pådrog sig derved en lækage, der bevirkede, at vandet steg voldsomt i maskinrummet.

»F.V. Mortensen« afsejlede omgående fra Esbjerg med forceret maskinkraft for at gå til assistance. Lidt før kl. 06.00 samme morgen meddelte føreren af »Dagmar Larsen«, at han nu antagelig sendte

for sidste gang, idet vandet havde nået akkulatorerne, således at radioen ville blive tavs. Det var sidste gang, man havde forbindelse med kutteren, idet gentagne opkald over radioen forblev ubesvarede.

Fly-redningstjenesten (RCC) i karup blev alarmeret og det store eftersøgningsapparat sat i gang. Alle skibe og fartøjer i området blev anmodet om at gå til den opgivne position. Et Catalina-fly måtte returne til basen på grund af overisning og ringe sigt; men ville gå på vingerne igen, så snart vejret tillod det.

Kl. 09.00 var det første fartøj fremme ved den opgivne position og i løbet af formiddagen var også »F.V. Mortensen«, et antal handelsskibe og fiskekuttere fremme i området, der blev finkæmmet, uden at man fandt det mindste spor af kutteren eller dens besætning. Eftersøgningen fortsattes natten igennem, idet man udvidede området for at tage højde for eventuel unøjagtighed i positionsangivelsen fra den synkende kutter. Man fandt stadigvæk intet, og mandag formiddag indgik redningsskibet »Vest-

kysten« af Thyborøn tillige med et stort antal kuttere og kystbåde i eftersøgningen.

Efterhånden var antallet af deltagende skibe og fartøjer oppe på over 100 foruden fly fra RCC.

Vejrforholdene under eftersøgningen var meget ustabile. Det skiftede med sne- og regnbyger, dis og omløbende vind med styrke fra indtil 7 i bygerne. Dag og nat holdt man skarp udkig fra eftersøgningsfartøjerne; men fandt stadigvæk intet spor at gå efter.

Man vidste med bestemt, at den eftersøgte kutter havde været forsynet med en gummiredningsflåde, og det var nu den, man koncentrerede sig om at finde.

Tirsdag den 12. udvidede man yderligere eftersøgningsområdet og Søværnet indsatte 2 minestrygere og 2 orlogskuttere i eftersøgningen. Ved mørkets frembrud var der stadigvæk intet fundet, og eftersøgningen blev delvis indstillet, men omgående genoptaget, da man samme aften fra en kutter havde iagttaget lys, der mindede om det lys, afrevne stormtændstikker giver. Det viste sig senere, at de observerede lysglimt ikke havde forbindelse med de eftersøgte.

Eftersøgningen blev nu koncentreret om det område, hvor lyssignalerne var iagttaget, og et fly udkastede lysbomber - men der blev intet fundet.

Ved dagry onsdag den 13. marts blev området påny finkæmmet, indtil det over radioen blev meddelt, at de 3 eftersøgte besætningsmedlemmer i god behold var opsamlet fra en gummiredningsflåde og taget ombord i en kutter, der aftenen i forvejen var udgået af eftersøgningen for at gå på fiskeri. Der gik tre døgn inden eftersøgningen gav resultat, og det lange tidsrum vækker til eftertanke, idet enhver kan indse, at chancerne for at redde det forliste mandskab var meget små, og at meget heldige omstændigheder skal være tilstede, for at få en lykkelig afslutning som i indeværende tilfælde.

De skibbrudnes erfaringer

Forliset blev direkte årsag til, at man senere gennemførte forsøg med gummiredningsflåder for at supplere de erfaringer, de tre skibbrudne indhøstede under deres lange ophold i gummiflåden. De reddede fortæller selv:

»Da vi trak i snoren til gummiflåden, pustede den sig godt nok op, men lå med bunden i vejret. Det var ikke svært at vende den, for kutteren lå så lavt, at det kunne ordnes fra dækket, men der kom en sjat vand i i flåden.

Så hoppede vi ombord med et vattæppe, et uldtæppe og en transistorradio pakket ind i tre vandtætte poser. Vi øste og lagde så vattæppet i bunden - først senere fandt vi ud af, at vi selv skulle puste bunden på flåden op. Det andet oppustes jo automatisk fra en beholder. Men vi havde ikke været der så farligt længe, før vattæppet var gennemblødt og ingen nytte til. Derfor smed vi det over bord.

Vi var i begyndelsen våde op til livet, men ikke på overkroppen. Det varede nu ikke længe, før vi var drivende dyngvåde over det hele. Sådant noget gummidug »sveder« jo. Den varme indånding og dampen fra fugtige klæder satte sig som dråber under teltdugen og dryppede ustandselig ned over os. Samtidig var det jo hårdt vejr. Bølgerne slog hele tiden ind over os igennem teltdugen. Selv om transistorradioen var pakket ind i tre poser af plastic og sejldug, trængte vandet ind og ødelagde den.

I begyndelsen var humøret fint. Men da kulden havde tappet al varmen af os, og vi nåede ind i et andet døgn, var humøret ærligt talt sløjt for at sige det ligeud. Der skulle ikke meget til, før man gav en vred bemærkning fra sig.

Vedrørende mangler ved redningsflåden blev der udtalt:

»Jeg vil gerne sige om redningsflåderne, at de burde have malet nogle striber på. Noget, der kun findes på redningsflåder, så man ved, at det er en redningsflåde. Desuden skulle der væves noget metaltråd ind i gummiet, så materiellet kan give radarrefleks.

Derefter skulle der føres en ballon i en lang snor - også radarrefleks - for det er så at sige umuligt at se redningsflåder fra søen. Så'n bette redningsflåde synes ikke meget på det store hav. Vores var gul og skulle kunne ses; men pletten er som sagt lille og slet ikke til at få øje på højt oppe fra luften. Desuden flyder der så mange gule bøjer fra garn omkring på havet, og hvad er det ene, og hvad er det andet?

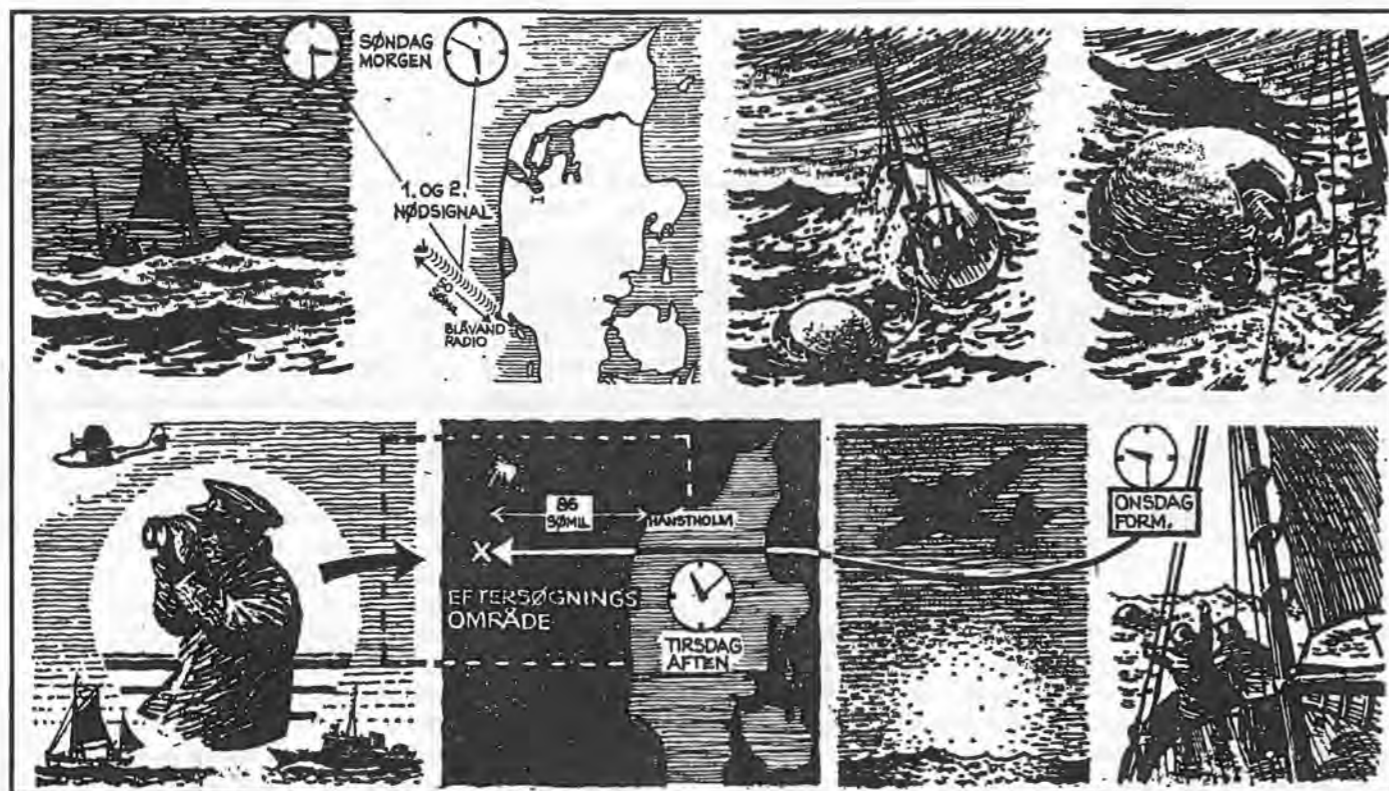
Flåden er alt for lav og halvdelen af tiden befinder den sig nede mellem bølgekammene... Endvidere vil jeg sige, at flåderne er meget for små. Vi havde en 4-mands, men med kneben plads til tre. Vi måtte skifte stilling ustandselig for ikke at få krampe i arme og ben. En 6-mands flåde ville være passende til 3 mand.

I teltdugen foran mangler et kikkul af klart plastic, så man ikke behøver at skulle lukke op for at se ud. Hver gang vi gjorde det, stod søen ind til os.

Og så var der drivankrene. Ankrene er go'e nok, men linen kinker sig helt sammen, så ankeret trækkes ind til flåden og kommer ud af brug. Vi havde to drivankre, men ingen af dem kunne bruges. Måske skulle man indsætte et drejled. I hvert fald finde på noget, fordi ankrene drejes i søgang.

Dette her er sagt som en hjælp. Ikke en vred kritik. For skulle vi have reddet livet med en åben jolle, kunne eftersøgningen godt være afblæst et par timer efter, vi havde forladt vort skib. Men nu har vi lært noget, som alle søfolk - og nok især alle os fiskere burde tænke på. *Det er nødvendigt at indøve brugen af redningsflåderne. Man skal vide, hvordan det hele fungerer, og hvordan det skal behandles.*

Nu var vi heldige - hvis vi skulle have været i søen først - ja, jeg tror ikke, vi havde været levende i dag«, fortalte skipperen Johann Larsen, da han og hans to besætningsmedlemmer fik fast grund under fødderne i Esbjerg torsdag den 14. marts 1963.



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

BORNHOLMS KONSERVESFABRIK A/S

LEVERANDØR 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

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



Jydsk Dykker-firma

v/ Gert Normann Andersen
Broagervej 5 - 7500 Holstebro
Telefon (07) 42 63 51

Alt undervandsarbejde,
dykkerundersøgelser,
bjærgning, sprængning m.m. udføres.

HIRTSHALS FISKEAUKTION

Tom Christiansen
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

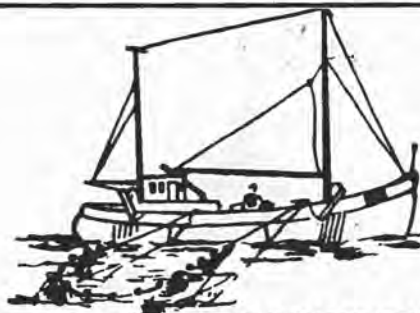
AGGER SKIBSVÆRFT

Nybygninger og reparationer.
Smiede- og Maskinværksted

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



7680 Thyborøn . Tlf. (07) 83 14 44



THYBORØN TRAWLBINDERI I/S

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

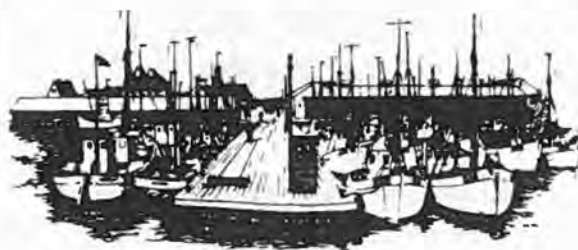
Altid de nyeste modeller i Trawl og Vod

NOVA BATTERIER ApS

Tlf. (07) 83 19 11
7680 Thyborøn



Nærmeste forhandler anvises.



THYBORØN FISKEAUKTION

v/Jens Steen

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

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

THORSMINDE FISKEAUKTION

v. Johannes Dahl Knudsen

Spovevej 7
Thorsminde
6990 Ulfborg

Tlf. (07) 49 71 23



THYBORØN SKIBSRADIO

MARITIMT ELEKTRONISK Udstyr
Henning Byskov Havn 7680 Thyborøn Tlf. (07) 83 11 60 Bilsif. 049 54693

TIDSSKRIFT
FOR
REDNINGSVÆSEN

Medlemsblad for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 5

SEPTEMBER-OKTOBER 1985

52. ÅRG.

INDHOLD

Tilliden sat over styr	side 83	Mands minde	side 91
Britisk kystredningsbåd af Tyne-klassen . .	side 89	Kystredningsstationernes historie:	
Sagen RF-2s forlis	side 89	Station Nymindegab	side 93
De var jo kun fra Nordjylland	side 90	Fra Pol til Pol	side 95
Åbent brev til industriminister Ib Stetter . .	side 90	Rapport fra bådudvalget	side 98



LEMVIG BIBLIOTEK
1985

Selsey Lifeboat - »RNLB City of London« 1984



HVIDE SANDE FISKEAUKTION

v/ Henning Værnø

Tlf. (07) 31 10 44 - 31 10 89
Privat tlf. 31 14 89



ESSO KYSTSALG

Brændstof • Smøremidler

Esbjerg	Tlf.: (05) 12 84 78
Frederikshavn	Tlf.: (08) 42 11 57/42 27 23
Grenå	Tlf.: (06) 32 13 99
Hanstholm	Tlf.: (07) 96 15 90/96 13 35
Hirtshals	Tlf.: (08) 94 14 64/94 72/94 19 27
Hvide Sande	Tlf.: (07) 31 11 21/31 11 29
Løngby	Tlf.: (07) 82 02 93
Skagen	Tlf.: (08) 44 11 00
Strandby	Tlf.: (08) 48 12 01
Thorsminde	Tlf.: (07) 49 70 90
Thyborøn	Tlf.: (07) 83 10 41/83 12 35

Leverandør til
den danske
kystrednings-
tjeneste

SEJL (gl. og moderne udgave)

TOVVÆRK
BLOKKE
BESLAG
VANTSKRUER
RIGNING
PRESSENINGER
BÅDKALECHER
SPRAYHOOD
BOMTELTE



FRIIDSTØJ
SEJLERTØJ
ARBEJDSTØJ
SØMANDSTRØJER
FIBERPELS
COWBOYBUKSER
FLØJLSBUKSER
OVERTRÆKSBLUSER
JAKKER
ANORAKKER



Thyborøn Sejlmageri

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



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

I redaktionen:
Opsynsmand
ARNE BALTESEN
Vesterhavsgade 136, Nr. Vorupør
7700 Thisted. Tlf. (07) 93 82 30

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

ISSN 0900-3207

FORENINGEN AF DANSKE REDNINGSMÆND

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

Næstformand:
CHR. MOSE ENEVOLDSEN
Nørregade 82, 6920 Hvide Sande
Tlf. (07) 31 11 76

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

WILLIAM CHRISTENSEN
Genvej 14, 4874 Gedser
Tlf. (03) 87 94 28

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

STØT

VORE ANNONCØRER
- DE STØTTER OS!



Tilliden sat på prøve!

De fleste mennesker i Danmark er opdraget til at have tillid til landets myndigheder. - Tillid til vort retsplejesystem. - Tillid til politikere vilje til at forvalte samfundets interesser på reel demokratisk måde.

Det har kystredningsmænd også.

Gennem generationer har de vist respekt for myndighedspersoner og stolet på deres retskaffenhed, viden og ærlighed. Når problemer er opstået har de kendt deres kommandovej - forsigtigt og beskedent fremlagt deres sag og tålmodigt ventet, at sagen blev løst. Det kunne tage tid. Det vidste man...

RF-2-sagen har givet danske kystredningsmænd et alvorligt knæk i denne holdning. Man troede virkelig, at Farvandsdirektoratet bestod af eksperter, der på det tekniske og kontrolmæssige område ikke overlod noget til tilfældigheder.

RF-2-sagen har desværre vist, at dette ikke har været tilfældet i denne sag. Alle ansvarlige har begået grove overgreb på denne tillid. Så groft, at de ellers så besindige kystredningsmænd nu har strid i deres sind. De fleste ville gerne - som de nye redningsmænd i Hirtshals - slå i bordet og stille ultimative krav. Men det er ikke kystredningsmændenes natur. Man nægter at tro, at sådan skal sager føres i dag, hvis reel behandling skal påregnes.

Sådan var det ikke i tidligere tider. Ingen gav andre skylden for en ulykke man selv bar hovedansvaret for. Man tog sit ansvarsområde alvorligt. Sådant er det åbentbart ikke mere.

Ved Foreningen af Danske Redningsmænds generalforsamling i Thyborøn kort efter ulykken i Hirtshals, ventede en talstærk presse et dramatisk møde mellem kystredningsmændene og topfolk fra Farvandsdirektoratet. Kystredningsmændene reagerede - som deres natur er - besindig og rolig og i fuld tillid til at rette instanser nok skulle klargøre denne sag.

Det lykkedes ikke - En ny kommissionsundersøgelse blev iværksat efter flere alvorlige afsløringer. Sagen blev mere og mere rodet og utilfredsheden over de mange tilsløringer og beskyldninger mod de forulykkede redningsmænd gav enkerne så megen bitterhed, at de måtte indlede en »moderne« kamp overfor myndigheder og politikere. De fik opbakning, især af de nye kystredningsmænd i Hirtshals, der fandt kampmidlet: Offentlig omtale via pressen.

Det må i alles interesse beklages, at et sådant kampmiddel må anvendes for at få denne sag fuld belyst og ansvar placeret. Der er flere mennesker i denne sag, der i dag har det meget skidt med sig selv. Enten det er skyldfølelse eller skuffelse. Det er en dårlig afslutning. Forståeligt må det derfor være, når de danske kystredningsmænd via deres forening nu har stillet krav om en tredje undersøgelseskommission og har fået den bevilget.

Vi må have sagen afsluttet nu.

Den nye kommission bør også indgå i et samarbejde med den frivillige undersøgelsesgruppe i Hirtshals, der har fremlagt et nyt hændelsesforløb.

Finn Bjørnager, redaktør



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.

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.

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 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



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) 831800

Tilmelding af fisk fra søen

Døgnvagt
tlf. (07) 831450



Britisk kystredningsbåd af Tyne-klassen

Bygget til at »passe i en æske«

Af Lars-Henrik Arvedsen.

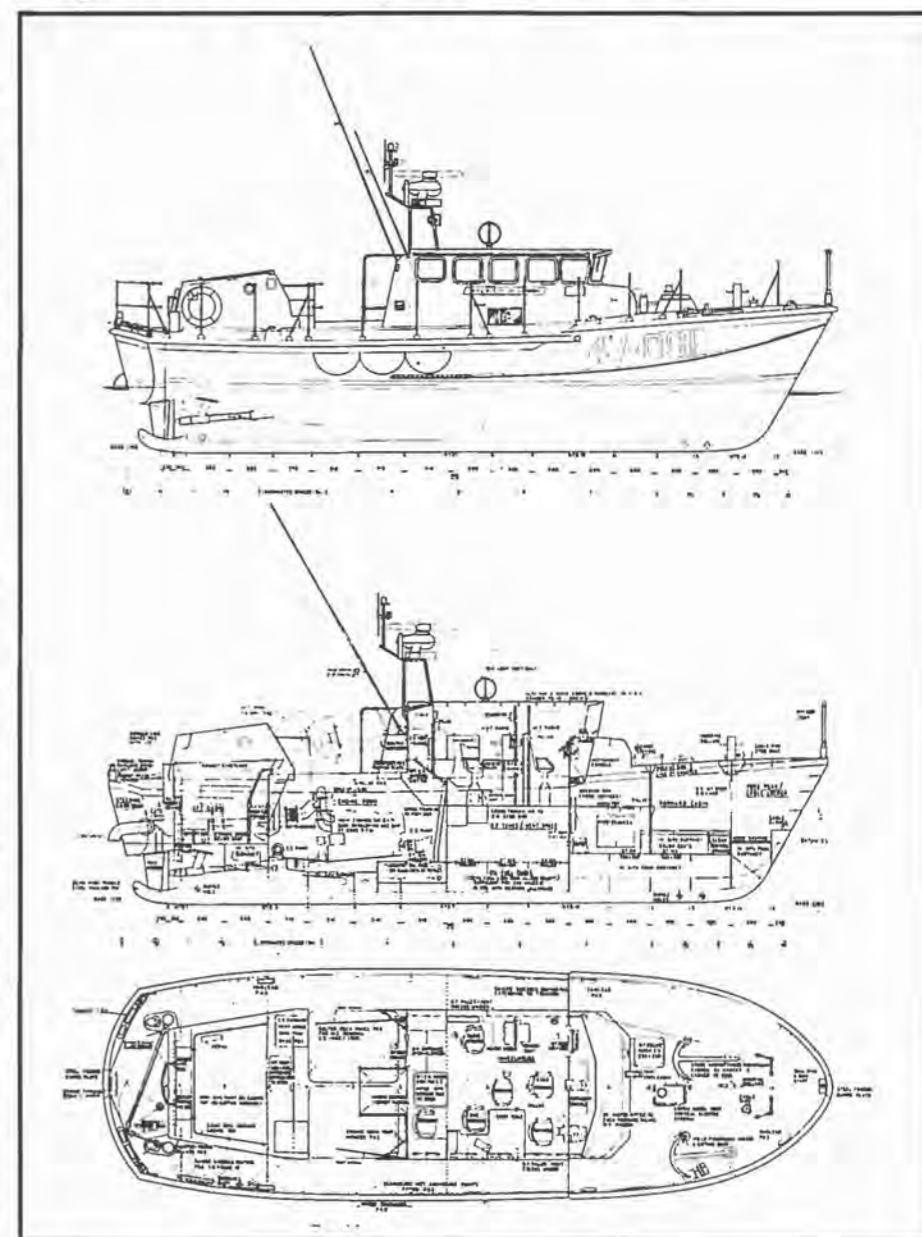
Tilbage i begyndelsen af 60-erne kom man i det engelske redningsvæsen (RNLI) til den konklusion, at hurtiggående redningsbåde, placeret strategisk rigtigt, var af vital betydning for organisationens fremtidsplaner. Indledningsvis blev denne politik fulgt af således, at man brugte havnebaserede både (nemlig de her i bladet tidligere beskrevet Wave-ney og Arun). Efter en langsom start i midten af 60-erne, var man imidlertid i 1976 kommet til det punkt, hvor behovet for udskiftning af redningsbåde på stationer, hvor der ikke var havne eller ankerpladser opstod.

Redningsbådene i disse områder er anbragt i huse, i umiddelbar forbindelse med en lang søsætningslidske, og et ophalings spil i huset. (Se forsidebilledet). Disse både var/er af den helt traditionelle type, spidsgattede, der kunne gøre ca. 9 knob ved hjælp af et dobbelt motoranlæg, og med propellerne trukket ind i tunneller, en ganske velkendt type, som grundlæggende har været kendt i menneskealdre, men som er blevet fornyet og forbedret gennem hele perioden.

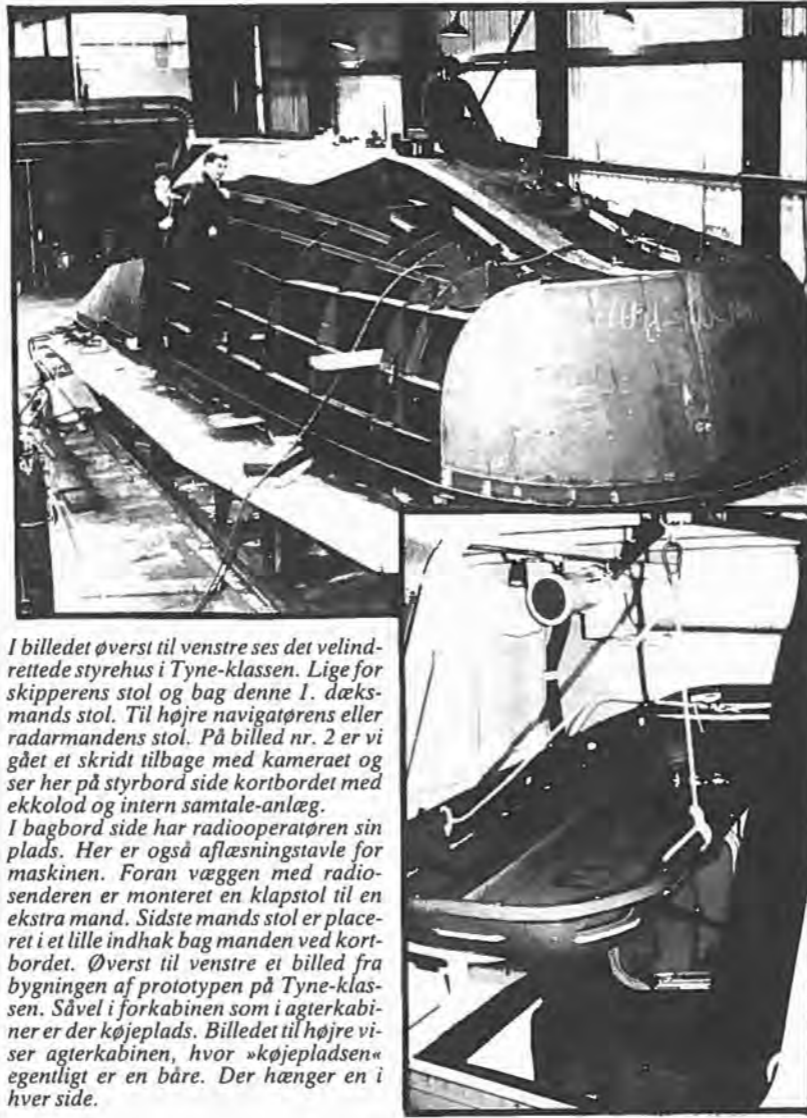
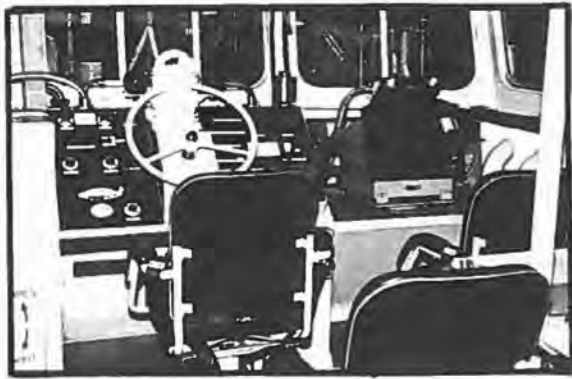
Ved erstatning af disse både, var det nødvendigt, hvis ikke også alle bådhusene skulle fornyes, at den nye båd kunne passe ind i de gamle og ikke mindst, at de eksisterende søsætningslidsker kunne bære den.

Det medførte, at der til de nye fartøjer, blev stillet nogle krav om vægt og ydre dimensioner, som ikke kunne/måtte overskrides. Derudover blev der stillet krav om at, fremdriften skulle komme fra to dieselmotorer, en minimumsfart af 15 knob i 12 timer i dårligt vejr. Besætningsstørrelsen blev sat til 6, hver med et sikret sæde i styrehust + et ekstra sæde, til f.eks. en læge. Der blev endvidere stillet krav om at redningsbåden skulle være selvoprettende.

Ovennævnte var resultatet af et omfattende forudgående projekteringsarbejde, der bl.a. omfattede næsten enhver tænkelig diciplin indenfor modellforsøg. Tank, vindtunnel og åbentvandsprøver med en stor radiostyret model, som blev afprøvet parallelt med en model i samme skala af en Arun, som man jo kendte helt igennem. Det var således muligt, at få en klar opfattelse af, hvorledes den nye redningsbåd ville opføre sig i forskellige typer sø, og på forskellige kurser i forhold hertil. Denne metode med afprøvning af modeller i frit vand, er herhjemme, så vidt vides, kun blevet brugt i forbindelse med Søværnets nye plastskibe. Metoden indebærer mulighed for afprøvning i



»City of London« som vi bragte som forsidebillede i sidste nummer af Tidsskrift for Redningsvæsen.



I billedet øverst til venstre ses det velindrettede styrehus i Tyne-klassen. Lige for skipperens stol og bag denne 1. dæksmands stol. Til højre navigatørens eller radarmandens stol. På billed nr. 2 er vi gået et skridt tilbage med kameraet og ser her på styrbord side kortbordet med ekkolod og intern samtale-anlæg. I bagbord side har radiooperatøren sin plads. Her er også aflæsningstavle for maskinen. Foran væggen med radiosenderen er monteret en klapstol til en ekstra mand. Sidste mands stol er placeret i et lille indhak bag manden ved kortbordet. Øverst til venstre et billede fra bygningen af prototypen på Tyne-klassen. Såvel i forkabinen som i agterkabinen er der køjeplads. Billedet til højre viser agterkabinen, hvor »køjepladsen« egentligt er en bære. Der hænger en i hver side.

mere virkeligheds tro bølgesystemer, end det normalt er muligt at fremskaffe i en prøvetank. Et af de problemer, der blev løst ved disse modelforsøg, var samspelet mellem et hurtiggående skrog og propellertunlerne, der var ønskelige af 2 grunde 1) søsætnings- og ophalingssystemet 2) beskyttelse ved selvlads på grundt vand og blandt skær. Hele ophalingsprocessen, efter at fartøjet har været søsat, er lidt af en speciel affære. Fartøjet bakkes hen til slidsken, der hugges an i et punkt omkring hælen, og spillet trækker så redningsbåden baglæns op ad slidsken i faste spor med ruller. Det siger sig selv, at der ikke skal megen søgang til, før dette kan være en endog særdeles vanskelig og farlig situation, hvorfor det da også ses, at man en gang imellem efter endt aktion, må forlægge til nærmeste havn. Søsætning derimod er en ganske »simpel« sag. Motorene varmes op inde i huset (muligt p.g.a. særligt kølesystem), hvorefter redningsbåden køres frem og frigøres. Turen ned at slidsken kan godt bringe hastigheden op omkring 18-20

knob, hvorfor der er god fremdrift til, at komme fri af slidsken. Modelforsøgene gav anledning til en del ændringer på skrog, tunler og ror, men i efteråret 1979 blev man enige om, at projektet nu havde den rigtige udformning, således, at man kunne udsende tilbudsmateriale til værfter. En kontrakt blev oprettet, med det valgte værfts accept af et intensivt vægtkontrolprogram i 1. halvdel af 1980. Kontrakten indbefattede leveringen af 2 prototyper. Den første af disse blev leveret i marts '82, efterfulgt af nr. 2 i efteråret. Afleveringerne indbefattede de sædvanlige søprøver og selvopretningsprøver. Det kan f.eks. nævnes, at selvopretningsprøver foregår med motorerne i gang, et simpelt system skal så sørge for, at propeller bliver stoppet og motorer sættes i tomgang; ved fulde omdrejninger kan motoren tage skade, når al motorolien løber bort fra bundkar, og er nogen af besætningen kommet i vandet ved kæntringen, er det ikke for godt med roterende propeller. Efter halvandet års omfattende prøver og sammenligninger mellem de 2 prototyper blev den første, (47-001) CITY OF

LONDON, placeret i tjeneste på station Selsey (øst for Portsmouth), på den engelske sydkyst i november 1983, og i juni 1984 blev prototype nr. 2 tildelt afløsningsflåden (d.v.s. reservebåd) Valget af fremdrivningsmotorer, var bl.a. påvirket af vægt og fysiske dimensioner, og den valgte motor blev GM Detroit 8V-71TI med en ydelse på 425 HK v/ 2300 omdr. For at sikre, at man fik et motorrum, med tilstrækkelig arbejdsplads, blev der først fremstillet en model i fuld størrelse af motorrummet. Ligesom man også havde gjort før styrehuset blev færdigtegnet. Som byggemateriale blev valgt stål. Ikke fordi man var blevet skræmt af glasfiberen, der bliver brugt til Arun, som der nu findes 33-34 af, men snarere fordi man ikke mente, at kunne forene jernrullerne og skinnerne på søsætningskinnerne med glasfiberen; men også fordi disse både jo ofte ville være stationeret således, at en reparation med et svejseværk nemmere ville kunne foretages på stedet året rundt, end en tilsvarende reparation i glasfiber.

Typen er som sagt ret ny, så serviceerfaring er det lidt småt med, men i betragtning af, at den tiende allerede står foran aflevering, skulle der nok kunne rådes bod på dette. Hoveddimensioner og data for Tyne-klassen
Længde overalt 14.3 meter

Længde i vandlinie	13.0 meter	Rækkevidde (max fart)	238 sømil
Bredde	4,57 meter	Selvopretningstid	5 sec.
Dybgang	1,27 meter	Det elektroniske udstyr består af: Decca	
Deplacement	24,38 tons	150 radar, Decca Mk 21 navigator, 1 MF	
Fart (max)	18 knob	og 1 VHF radiotelefon, 1 VHF scanner,	
Fart (service)	16 knob	1 VHF pejler, 1 automatisk Furono MF	
Installeret AHK	850	pejler, Ferrograph G240 ekkolod, samt	
Brændstof (incl. reserve)	5100 liter	et omfattende samtaleanlæg.	



Den engelske kystredningsfartøj »City of London« fra redningsstation Selsey vil uden tvivl vække interesse blandt mange danske kystredningsfolk.

RACAL-DECCA
RACAL

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

ESSO DEPOT · GRENAA
v/ K. Weje Nielsen
Havnen · 8500 Grenaa
Tlf. (06) 32 13 99

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

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



Jørgen Jensen & Søn

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

THORFISK

GRENAA - THYBORØN

Grenaa gensidige Forsikring
for Fiskefartøjer
Tlf. (06) 32 16 22 - (06) 38 60 50



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

A/S Vestjydsk Krystal-Isværk

Ny Fiskerihavn . 6700 Esbjerg

Tlf. (05) 12 00 66

★ Forlængelser
★ Shelterdæk
★ Nybygninger
★ Salg og service

Raun Bybergs
RBS Skibsbyggeri A/S
Skippergade 7 · 6700 Esbjerg, Danmark
0045 5-12 53 99 · Telex 54 103 BYBERG dk

KNUD E. HANSEN ApS

Skibtekniske Konsulenter

Bredgade 75 · 1260 København K

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 %

Sagen RF.2's forlis

En gruppe i Hirtshals bestående af el-instalør Bjarne Simonsen, læge Børge Balle og museumsinspektør Alan Hjort Rasmussen har i længere tid arbejdet energisk på at finde den rette forklaring på hændelsesforløbet ved RF-2s forlis. Der har været flere momenter i den sidste kommissions teori om ulykkens forløb, der har fået flere fiskere og kystredningsmænd til at tvivle på dette hændelsesforløb. Den frivillige RF-2-gruppe har med frømanden Bjarne Simonsen fundet flere dele fra RF-2 på havbunden og ud fra positionen af findestedet kunne fremlægge en hel anden teori om hændelsesforløbet.

Gruppen har også undersøgt resterne af vraket af RF-2, men meget var fjernet forinden. De blev nægtet adgang af Farvandsdirektoratet, men forsvarsministeren greb ind og de fik lov at filme og kigge på vraket. Herunder konstateredes en konstruktionsfejl ved roret - et manglende bæreløje. Gruppen havde på forhånd en formodning om, at to redningsmænd gik ud i agterrummet på grund af problemer med styringen af RF-2. Ikke på grund af løs gods fra utildækkede pauser. Det nyeste gruppen er kommet frem til er at pagajen skulle være anbragt efter forliset. Det forklares ved, at pagajens håndtag er stukket ind igennem et redningsnet og i spænd i et dørgreb. Nettet flød i vandoverfladen og loftet var på det tidspunkt dørk.

Holder denne forklaring, hvad meget tyder på, har pagajen ingen indflydelse haft på hændelsesforløbet. De to redningsmænd var efter gruppens opfattelse faktisk de eneste levende ombord på det tidspunkt. Dørklemmen ned til hurtiglukkerventilen er formentligt gået op da fartøjet vendte på hovedet og det kan forklare hvorfor pagajens blad sat fastklemmt her. De to redningsmænd kæmpede formentligt i mørke for at få noget af vandet væk og ind i motorrummet.

Netop på grundlag af de nye teorier og et fald fra en kran i Nyborg samt andre uopklarede forhold ønskede Foreningen af Danske Redningsmænd nu en ny undersøgelseskommission nedsat. Dette ønske var tidligere fremsat af Hans Ibsen, Hirtshals, men var blevet afvist.

Af kommissionsrapporten (se Tidsskrift nr. 4-1984) fremgår det, at RF-2s sidste opgave var at afvente nogle stålcutters indsejling til havnen. Den egentlige opgave var imidlertid at gøre en sidste tur for med projektør at afsøge indersiden af dækmolen for evt. overlevende fra »Hanne Dorte«. Dette ønske, der blev

afgivet direkte fra havnekontoret, forklarer også, hvorfor RF-2 overhovedet befandt sig udenfor molerne. Det normale sted at afvente cuttere under indsejling er i forhavnen.

Den frivillige arbejdsgruppe i Hirtshals mener at hændelsesforløbet har været følgende:

I de kraftige bøler i havneindløbet har RF-2 enten taget bunden med det parti af kølen, der ligger foran stævnroret, eller har sat sig voldsomt i en sø. Bevægelsen har revet det frithængende rør ud af sikringsringen, hvorved der opstår en spænding i styremekanismen. Dette mærkes øjeblikkeligt på rorudslaget. Skibet er i dette øjeblik for udadgående og har forladt forhavnen.

Selv om det på dette tidspunkt havde været muligt at vende fartøjet, ville bådføreren uden tvivl alligevel vælge at gå uden om dækmolen, før han foretog en vendemanøvre op imod søen. Den urelmæssige og stejle sø ved molerne tvinger ganske enkelt til dette valg, mener gruppen. De to redningsmænd sendes ned i styremaskinrummet.

Gruppen mener også, at to på det tidspunkt er gået på broen for herfra at prøve at styre fartøjet.

Fartøjet får et kraftigt fald til bagbord og sideruderne sprænges hvorved, der strømmer vand ind i styrehuet. Herved forsvandt de sidste oprettende kræfter i skibet og det lagde sig med kølen i vejret og blev af strømmen ført til Lille Hvarre Grund ud for Tornby.

Interessant nok er der hverken i de to undersøgelseskommissioners beretninger eller i Hirtshals-gruppens beretning

udvist nogen interesse omkring krængningsmomentet for RF-2 i forholdet til det stærkt saltindholdige vand ved Hirtshals kontra det betydelige mindre saltindholdige vand i Nyborg Fjord. Det er jo almindeligt kendt blandt førere af mindre både på vestkysten, at et fartøj bygget på værft på østkysten skal have betydeligt mere ballast (bly eller beton) ombord når det er på Nordsøen eller Atlanten. Det er havets saltholdighed, der får fartøjet til at stikke mindre og dermed ændrer en del på dets stabilitet.

Det kunne være interessant at vide hvor højt et fribord der var på RF-2 i Hirtshals havn og i Nyborg havn og hvis den har været 10-12 cm. i forskel, hvad dette ville indebære for stabilitetskurven og dermed krængningsmomentet. RF-2 var jo en hurtigsejler, så det er ikke sikkert at bådformanden har bemærket til ustabilitet eller har oplevet at få så meget vand ind over fartøjet at det har haft besvær med at rette sig op igen hurtigt nok.

RF-2 burde nok have haft sin afprøvningsstid i det farvand, den var bygget til - nemlig på østkysten. Det er for sent. Det kostede 8 redningsmænd livet. Det må aldrig ske igen.

Tilbage står så den rodede sag om ansvar m.v. Først den urimelige erstatning til enkerne, der omsider blev rettet. Så senere afsløringen af de mange uansvarlige forhold før bygningen, under og efter. Modsigelser, påstande og manglende ansvarserkendelse.

Vi må have belyst hændelsesforløbet korrekt - have poten frem: Undskyld rodet og fremover føre en bedre kommunikation til landets kystredningsmænd med hensyn til projektering, afprøvning m.v. af nye redningsfartøjer.

fbj



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

MASKINFABRIK OG SKIBSSMEDIE

VI HAR MODTAGET:

De var jo kun fra Nordjylland

Sådan skriver forfatteren Knud Holst i sin kronik i Vendsyssel Tidende fredag den 13. september 1985.

Det var de også, men de kunne jo lige så godt have været fra Bornholm eller Vestjylland.

Nu da de var fra Nordjylland - altså de druknede redningsfolk - ja så er det vel helt naturligt, for os der bor og virker her i det nordjydske, at vi tager kampen op mod det stivsind og den hårdnakkede modstand vi møder fra de myndigheder, der er sat til at tjene os i vor gerning for at hjælpe fiskere og andre søfolk, som er kommet i nød.

Det er efterhånden ikke mange redningsfolk der er i tvivl om, at der er sket så mange grove fejl omkring konstruktion, modelforsøg, bygning, tilsyn og afprøvning af RF-2, at den eneste måde vi kommer videre på, er at få ryddet op efter den skandaløse sag omkring RF-2's forlis.

Vi behøver jo kun at læse de to betænkninger for at blive klar over, at Farvandsdirektoratet og andre myndigheder har søgt at skjule mange ting, der burde være kommet frem.

Nu har private så fortsat, hvor det offentlige har givet op. Hvis ikke den private RF-2-gruppe i Hirtshals med indædt stædighed, på trods af en ufattelig modstand fra myndighederne, havde gravet det ene bevis efter det andet frem, som er i modstrid med den officielle forklaring, eller helt mangler i denne, ja så ville beskyldningerne mod de druknede redningsfolk og Martin Sørensen stadig plage ham og de efterladte.

RF-2-gruppen har gjort et enestående arbejde. Jyllands Postens utrættelige Kirsten Risgård har boret i sagen. Skrevet om direktoratet og ministeriets dårlige samvittighed og ulyst til at få en værdig afslutning på denne tragiske sag, med en reel ansvarsplacering.

Jeg har fået en hel del breve fra privatpersoner og politikere, der alle tilsiger deres støtte og opbakning.

Bl.a. skriver en 92-årig pensioneret politifuldmægtig fra Ålborg i et seks sider langt brev om sit desillusionerede syn på myndighederne. Han slutter sit brev med følgende: »Ja, jeg er blevet gal i hovedet over det skandaløse spil med jer ledevende som brikker, så skrig op, og vær enig.«

Hans J. Ibsen, Hirtshals.



Hans Ibsen, Hirtshals.

Åbent brev til industriminister Ib Stetter

Forud for mødet i industriministeriet den 4.9. 1985 var deltagerne fra Hirtshals blevet lovet skriftligt, at de skulle være med til at drøfte formen for det videre arbejde omkring RF-2-undersøgelserne.

På mødet gav industriministeren over repræsentanten for enkerne repræsentanterne for redningsmandskabet og dets organisation udtryk for stor vilje til at få alt frem omkring RF-2-tragedien. Den lokale RF-2-gruppe skulle høres, redningsmændene skulle høres, og der var vilje til at lade alle komme til orde, som havde noget vigtigt at sige til sagens opklaring.

Den forestående kulegravning skulle forestås af uvildige personer. Afdelingschef T. Madsen i ministeriet fortalte om, hvor stort et arbejde der var lagt i at finde personer, hvorom der ikke kunne rejses tvivl om uafhængighed eller bindinger til institutioner og organisationer, der på nogen måde havde haft berøring med RF-2.

På et direkte spørgsmål, om det var Tage Madsen, der havde udpeget den ny kommission, greb Ib Stetter ind og sagde, at det politiske svar var hans.

Statsministeren har udtalt: » Der må ikke kunne sættes eet eneste spørgsmål tegn ved sagen, det er den alt for seriøse

til.« Industriministeren har udtalt: »De to lukkede kommissioner og den lukkede tjenestemandssag har kun forfulgt os med myter, de må væk.«

Før den ny kommission starter sit arbejde, er der rejst berettiget tvivl om foreløbig 3 medlemmers habilitet som kommissionsmedlemmer. Har vi forstået statsministeren ret, må han gribe ind. Industriministerens nye tredje kommission starter i en sky af mytedannelser, har han skiftet standpunkt?

Kære industriminister Ib Stetter. Jeg tror, at der i Danmark findes 6 helt uafhængige personer uden bindinger til lokale forhold, Statens Skibstilsyn, Det norske Veritas eller til institutioner, organisationer eller enkeltpersoner, som har haft tilknytning til RF-2-sagen, også blandt eksperter.

Har du stadig ønsket og viljen til at få en værdig afslutning på RF-2-sagen, hvori også indgår ansvarsplacering, så bør du finde 6 helt uafhængige og uvildige personer.

Vi ønsker en uvildig, åben kommission med et kommissorium så bredt, at intet er for stort eller for småt til undersøgelse, samt en reel ansvarsplacering, således at vi, når den tredje kommissionsbetænkning foreligger, kan sige, at der nu er sat et endeligt punktum for den tragiske sag. Den tredje kommission er vel forsøgt nedsat med dette ønske? Jeg håber ikke, det er rigtigt, når jeg tvivler.

Hans J. Ibsen

Tillidsmand for redningsmandskabet ved kystredningsstation Hirtshals.

Et spørgsmål om retfærdighed.

På enkeres vegne vil jeg gerne i stilfærdighed gøre opmærksom på, at sagen om forliset af redningsbåden i Hirtshals i december 1981 ikke er slut for os, før alt er lagt åbent frem i den nye kommission.

Det er uforståeligt for os, at Alan Hjort Rasmussen, som kun arbejder for at få sandheden frem, skal rammes personligt af den grund.

Er der da slet ikke retfærdighed til?

Karen Jensen

MANDS MINDE



Ansættelser

Pr. 1.6. 1985

Bådmand på prøve P. Andersen, redningsstation Nr. Vorupør, som bådmand.

Pr. 1.7. 1985

Bådmand på prøve S.C.V. Larsen, redningsstation Hvide Sande, som bådmand.

Pr. 1.8. 1985

Peter Niemand Jensen, f. 20.6. 1936, som bådmand på prøve ved redningsstation Hirtshals.

Preben Bzorek, f. 17.10 1945, som bådformand på prøve ved redningsstation Gedser.

Tommy Jørgensen, f. 21.2. 1949, som bådmand på prøve ved redningsstation Grenå Havn.

Pr. 1.9. 1985

Peter Vendelin Hansen, f. 25.6. 1959, som bådmand på prøve ved redningsstation Skagen Havn.

Bådmand K.E. Olesen, redningsstation Skagen Havn, som opsynsmand.



Fødselsdage

55 år

Bådmand I.L. Anker, Rønne, 29.10.

60 år

Bådmand (reserve motorpasser) J.A. Kirkedal, Lønstrup, 12.10.

65 år

Fhv. bådmand A.M. Christoffersen, Gl. Skagen, 10.10.

Fvh. bådmand (reserve motorpasser) A. Froholt, Løkken, 22.10.

Fhv. betjeningsmand J.A. Jessen, Blaa vand, 5.11.

70 år

Fhv. bådmand K.V. Rasmussen, Sæby, 4.10.

Fhv. betjeningsmand H.H. Frithiof, Christiansø, 31.10.

Fhv. bådmand M.C. Harbo, Hansholm, 29.11.

75 år

Fhv. bådmand M.A. Petersen, Sønderho, 21.11.

Fhv. bådmand M.B. Jacobsen, Tuskær, 19.11.

Fhv. bådmand P.N. Jørgensen, Skagen Havn, 21.11.

Fhv. betjeningsmand H.E.L. Jensen, Kandestederne, 23.11.

80 år

Fhv. betjeningsmand K.R. Knudsen, Svaneke, 1.10.



HIRTSHALS ANDELSFISKEINDUSTRI

a.m.b.a.

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

Vi ses i den lokale bank!

NORDVESTBANK

ANDELSBANKEN
er anderledes

HIRTSHALS · HANSTHOLM · THYBORØN

H&L BANKEN
BANKBUSSEN
HANSTHOLM · HURUP · SJØRRING · SNEDSTED · THISTED · VORUPØR

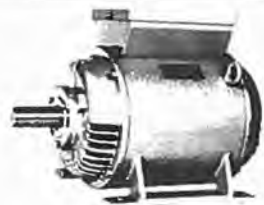


selvfølgelig!
LOKALBANKEN
HJØRRING - HIRTSHALS - TAARS

NORDJYSK SKIBSKONSULENT ApS

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

Speciale: FISKESKIBE



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

Alt indenfor skibsinstallationer
Uforbindende tilbud gives gerne.

KØB
REDNINGSMÆNDENES
EMBLEM
HOS
FORENINGENS
KASSERER

**MOLLERUP
&
BROE**
Kolonial og
skibshandel

THYBORØN HAVN
TLF. (07) 83 12 11



LAUST NEES
Kolonial og skibsproviantering
Tlf. *83 14 00 . 7680 Thyborøn

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

**HIRTSHALS
SKIBSELEKTRONIK A/S**
Nordvestkajen - Tlf. (08) 94 18 44 - 94 12 56

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



Hirtshals Sparekasse

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

KYSTREDNINGSSTATIONERNES HISTORIE

Af redningsmand Arne Baltesen, Nr. Vorupør.

Station Nyminddegab

blev oprettet som bådstation i 1857, og samme år ankom en i København bygget redningsbåd, ligesom der blev opført et bådhus. Det blev ombygget og flyttet i 1881 og atter i 1892.

Ved loven af 10. april 1874 udvidedes stationen til også at være raketstation. Da bådhuset i 1881 var i en temmelig dårlig forfatning, og da der desuden førte en så godt som ubrugelig vej til stranden, blev redningshuset udvidet og flyttet »til en slette omtrent en fjerdingvej fra dets tidligere plads med bekvem adgang til stranden«. Placeringen formenes at være ved den nuværende Skelvej. I december 1887 fik stationen en nybygget redningsbåd, og den nye båd blev straks afprøvet og faldt ud til stor tilfredshed, da den var lettere at ro, havde mere årekraft, større plads og ikke var så dybtgående.

Den gamle redningsbåd blev stillet til rådighed for fiskerne og opankret i Nyminddegabs udløb, men blev i 1920 tilbageleveret og solgt.

Da man i 1892 foretog gennemgravningen til et nyt udløb i Nordmandskrogen, flyttedes redningsstationen til sin nuværende plads syd for Nyminddegab kro. Redningsstationen fungerede som båd- og raketstation indtil 1966, hvorefter redningsbåden med udstyr blev anbragt på Nationalmuseet i Brede. Herefter var der kun raketstationen tilbage, og denne blev nedlagt den 31/12 1975.

Stationens første opsynsmand var lods Anders Nielsen, der beklædte pladsen indtil han efter eget ønske fratrådte den i 1863. Derefter blev forhenværende skibsfører Poul Ole Johnsen Høy, opsynsmand, og varetog stillingen til den 1. september 1884, hvorpå bådmand John J. Høy, blev opsynsmand til den 1. oktober 1923, da han tog sin afsked på grund af alder, og efterfulgtes af bådmand Jens Johnsen Jensen Høy fra 1923 til 1947 og Kristian Johansen fra 1947 til 1970 og Simon Enevold Andersen fra 1970 til 1975. Der er således ved stationen Nyminddegab reddet i alt 135 skibbrudne. Desuden har apparaterne i 39 tilfælde været sat i bevægelse uden at blive benyttede af de skibbrudne.

Ved station Nyminddegab har nedennævnte redningsforetagender fundet sted:

27/3 1863	Barkskib »Alcyon« af Dunkerque	1 mand reddet, redningsbåd
7/1 1870	Barkskib »Knowsley« af Liverpool	8 mand reddet, redningsbåd
26/6 1870	Samme skib	39 mand reddet, raketapparat
24/10 1874	Brig »Julie« af Frederiksstad	8 mand reddet, raketapparat
21/7 1877	Kuf »Die beiden Brüder« af Weener	3 mand reddet, redningsbåd
18/10 1884	Brig »Rapid« af Drammen	8 mand reddet, raketapparat
11/6 1885	Brig »Christine« af Frederiksstad	6 mand reddet, redningsbåd
21/10 1887	Bark »Hanna« af Drammen	10 mand reddet, redningsbåd
19/11 1893	1 af stedets fiskerbåde	4 mand reddet, redningsbåd
11/12 1895	Brig »Frode« af Grimstad	8 mand reddet, raketapparat
15/10 1900	Skonnert »Joseph« af Ost Rhaudefehn	5 mand reddet, redningsbåd
4/10 1905	Fiskerkutter »Dan« af Nyminddegab	3 mand reddet, redningsbåd
14/11 1906	Dampskib »Iris« af Bergen	16 mand reddet, redningsbåd
4/12 1909	Wyl Fyrskib	6 mand reddet, raketapparat
16/11 1971	Maunus 10 af Hamborg	9 mand reddet, raketapparat



Tidligere redningsmænd fotograferet foran redningshus og båd ved indvielsen af redningsbådsmuseet i Nyminddegab den 1. juni 1979.
Foto: J. A. Tvedebrink



Lemvig Skibsforsikring

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

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.



VIKING

NORDISK GUMMIBÅDSFABRIK

- ★ Opblæselige gummiredningsflåder og evakueringsflåder.
- ★ Redningsbåde.
- ★ M.O.B.- og rescue-båd.
- ★ Flådekraner
- ★ Overlevelses- og branddragter.
- ★ Redningsveste.

P. O. Box 3060
6710 Esbjerg V

Telefon: 05-150644
Telex: 541 14 Vikng DK

DEUTZ OG CATERPILLAR

Autoriseret forhandler af
samt salg og reparation af
samtlig motor typer.

Forhandling af
JONIO 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

Af de ved stationen Nymindegab forefaldne redningsforetagender fremsættes her følgende:

Drev omkring uden rigning

Den 7. januar 1870 strandede jernbarkskibet »Knowsley« af Liverpool mellem stationerne Bjerregård og Nymindegab. På grund af forskudt ballast var rigningen blevet kappet, og skibet havde derefter drevet om uden rigning i 3 uger.

Den 7. januar om formiddagen kl. 8 blev det fra land observeret liggende for anker udenfor den yderste revle, 1/4 mil fra land. Vinden var da SV. med stiv kuling, og søen var høj. Da skibet havde hejst nødflag, blev redningsbåden fra Nymindegab hurtigt muligt sat i søen, og kom kl. 11.30 på siden af skibet, som, efter at ankeret var lettet, dreves ind på stranden i en afstand af 350 alen fra land kl. 3 eftermiddag. 8 mand af besætningen blev nu bragt i land i redningsbåden, der bredte sig til at gå ud på ny for at redde resten af besætningen. Ved hjælp af raketapparaterne, der var kommen til stede fra stationen Bjerregård, var det lykkedes, at få en line ud, og denne line blev benyttet til atter at bringe redningsbåden ud til skibet, hvis stilling havde forværret sig meget, da det vendte forstævnen mod søen, og brådsøen derfor under den tiltagende søgang var voldsom på begge sider af skibet. Under disse omstændigheder var det umuligt for redningsbåden, at nærme sig skibet, og den måtte derfor efter megen anstrengelse vende tilbage med uforrettet sag. Redningsstolen blev derpå halet ud til skibet og en dreng bragt i land i samme, men da han under indhalingen nogle gange blev dyppet ned i søen, ville ikke flere af besætningen gå i stolen. Redningsbåden gik derefter ud på ny og lagde sig så nær skibet som muligt under redningstovet for ved hjælp af redningsstolen af få resten af skibets mandsskab bragt over i båden, da det på grund af den oprørte sø var umuligt, at ligge på siden af skibet. Da det imidlertid var blevet aften, foretrak besætningen at forblive om bord til næste morgen, og båden, der længe havde været i en farlig stilling, vendte nu for sidste gang tilbage til land, som lykkelig nåedes. Den næste morgen var skibet kommen ca. 150 alen nærmere til land, og da vinden og søgangen tillige var aftaget, reddedes de tilbageblevne 11 mand i redningsstolen.

Skibet blev forsøgt at udsættes af et dertil dannet interessentselskab, og den 25. juni 1870 var man nået så vidt, at det var bragt flot og lagt til ankers ud for strandingsstedet. Den påfølgende nat rejste der sig en storm af NV. med svær brådsø, og da skibet derved sprang læk, og pumperne var uklare, fyldtes skibet af vand

og sank på ankerpladsen udenfor den yderste revle, ca. 500 alen fra land og 3/4 mil fra redningsstationen Bjerregård. De ombordværende 39 bjergere kom herved i alvorlig fare, hvorfor de hejste nødflag og råbte om hjælp. Melding herom modtoges den 26. kl. 5 om morgenen, og mandsskabet kom til stede med raketapparaterne kl. 6 på grund af den betydelige afstand, lykkedes det ikke efter 4 raketkast, at opnå forbindelse med skibet, hvorfor der fra dette, efter signal fra land, blev udsendt en line, befestet til en tønde. Denne drev vel sydpå, men kom dog nærmere til land, så en femte raket, der nu blev affyret, kom ud over linen. Da denne igen blev halet ind af de om-

bordværende, kom disse således tillige i besiddelse af raketlinen, og forbindelse med land var derved tilvejebragt. Da redningsbåden fra Nymindegab, efter hvilke der var sendt bud, imidlertid var kommen til stede, blev den ved hjælp af trosser, der var fastgjort til for- og agterstævnen, halet frem og tilbage mellem skibet og land, og på denne måde lykkedes det, at bringe de ombordværende 39 mand i land, uagtet skibet stod i voldsomme brådsøer. Da redningsbåden tredje gang blev halet ind, kæntrede den med bunden i vejret, uden at dog den eller de i samme værende personer tog skade, så at den straks igen kunne bringes på ret køl og føres ud til skibet.



International redningsøvelse

Tirsdag den 24. september fandt en international redningsøvelse sted i Nord-søen. I øvelsen »Bright eye middle 1985« deltog fly, helikoptere og redningsskibe samt kystredningsfartøjer fra Danmark, Vesttyskland, Norge og England. Formålet var at få indøvet en effektiv planlægning, iværksættelse og kontrol i udførelse af en sørednings-aktion på international plan.

Sagsbehandler ved SOK i Århus, kaptajn-løjtnant Kresten Larsen, fortalte til Tidsskrift for Redningsvæsen, at to danske kystredningsstationer var med. Det var station Hvide Sande og Thorsminde. Fra dansk side deltog bl.a. et Herkules fly, en redningshelikopter, redningsskibene »Nordsøen« og »Vestkysten« desuden SOK, Blåvand Radio og redningscentret i Karup. Orlogskutter »Drej« under kommando af søløjtnant Ole Rasmussen, indskibede i Esbjerg havn et par døgn før øvelsen 10 gummiredningsflåder og 10 dukker, (som iført redningsveste skulle være de forulykkede søfolk, der skulle findes og reddes). De skib-

brudne var naturligvis forsynet med radio, der automatisk sendte nødsignal på nødfrekvensen. Det var så de større flys opgave, at spore sig frem til positionen, hvorefter helikoptere skulle klare redningsopgaven. Afprøvningen gjaldt også kommunikation mellem radiostationer og fly og redningsfartøjer. De øvrige der var med i øvelsen var redningscentret Glückburg i Vesttyskland, der deltog med et Atlantic-fly og Sea King-helikoptere. Redningscentret i Norge (Stavanger) havde tre forskellige typer helikoptere med samt to kystvagtskibe og fra redningscentralen i Edinburg dirigeredes et Nimrod-fly og en Sea King-helikopter ud på eftersøgningen.

I øvelsen simuleredes et passagerfly styrt i havet ud for Ringkøbing og et skibsforlis ved Ekofisk-feltet i Nordsøen.

I oktober mødes ledere fra de fire landes rednings-kommando-centre til møde i Bremen, hvor resultatet af øvelsen skal vurderes.



DJURSLANDS BANK

— Den lokale bank

Rejsegilde på ny kystredningsstation

Hirtshals kystredningsstation kunne mandag den 16. september holde rejsegilde på en nybygget redningsstation ved Hirtshals havn og det skete på behørig vis. Nautisk konsulent i Farvandsdirektoratet Erik Monnerup indledte med at takke håndværkerne for et godt arbejde og bød velkommen til gæster og stationens mandskab. Han sluttede med at udtale, at man med denne nye stationsbygning nu er kommet et skridt videre på vejen med en tiltrængt modernisering af det danske kystredningstjeneste.

Martin Sørensen takkede for opfyldelsen af et længe næret ønske og lovede at betjene redningsstationen på bedste måde. Borgmester Knud Størup lagde vægt på betydningen af trivsel og tryk i sin tale og sagde bl.a. »Denne redningsstation er et led i en større trykindsopbygning her i Hirtshals. De senere år har vist, at der skal gøres noget ved sikkerheden, sådan at når der er brug for den, så virker den optimalt«. Borgmesteren

sluttede sin tale med at udbringe et tre-foldigt leve for redningsstationen. Robert Iversen roste den fine placering af redningsstationen og udtalte et håb om, at Farvandsdirektoratet ville være lige så lydhøre fremover som de havde

været her. Den endelige indretning og færdiggørelse ventes afsluttet sidst i november. Der er af Folketingets finansudvalg afsat 1,6 mill. kr. til bygningen af stationen samt 170.000 kr. til en kran.



Erik Monnerup, Farvandsdirektoratet holdt den indledende tale.



Den nye moderne redningsstationsbygning.

SKIBSELEKTRONIK - SALG - SERVICE



HIRTSHALS SKIBSRADIO I/S
SYDVESTKAJEN 1-3
9850 HIRTSHALS

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



S. Å. Leth Jensen

Statsautoriseret væjer 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

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. Hejt fra starten.

Fordi 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 - 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

Torsovej 2 DK-8240 Risskov/Aarhus Tlf. (06) 21 34 00 Danmark Telex 68184 diesel dk

Af »Emilie Robin m.fl.s legat til fordel for redningspersonel og dets slægt«

vil der i december måned 1985 kunne uddeles et antal portioner til:

- Økonomisk svagt stillet redningspersonel, der er kommet til skade i tjeneste, afskediget på grund af alder, eller som i øvrigt har ydet en særlig fortjenstfuld indsats i tjenesten, samt enker og mindreårige børn af dette personel.
- Slægt efter redningspersonel, der er omkommet i tjenesten. De, der mener sig berettiget til at komme i betragtning ved uddeelingen, vil kunne få ansøgningsskema tilsendt ved henvendelse til:

Farvandsdirektoratet
Postbox 19
1001 København K.

hvtill skemaerne tilbagesendes inden 15. november 1985.

Legatbestyrelsen

Af »Kasserer Gottlieb Ølsteds legat«

vil der i december måned 1985 kunne uddeles et antal portioner til:

- Gamle, afgåede medlemmer af bådmandskabet ved stationerne under det tidligere »Nørrejydske Redningsvæsen«
- 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 uddeelingen, vil kunne få ansøgningsskema tilsendt ved henvendelse til:

Farvandsdirektoratet
Postbox 19
1001 København K.

hvtill skemaerne tilbagesendes inden 15. november 1985.

Legatbestyrelsen

»Fru Martha Kirstine Lerches Legat«

under Foreningen af danske Redningsmænd kommer til uddeeling i februar måned.

Legatet kan tildeles:

- Redningsfolk, der har sat livet på spil ved redningsaktioner på Vesterhavet (strækningen Rømø-Skagen)
- 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
Louisenlund 20
5700 Svendborg
Tlf. (09) 22 14 88

Oplys antal og hvilken kategori (ovennævnte A eller B, eller begge).

Ansøgningsfristen udløber: 31. december 1985.

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 1985 kunne uddeles et antal portioner til:

- Trængende, danske kystboere, som har sat livet i vove ved redning af menneskeliv på søen.
- Enker eller børn efter danske kystboere, der ved redningsforsøg har tilsat livet.

De, der mener sig berettiget til at komme i betragtning ved uddeelingen, vil kunne få ansøgningsskema tilsendt ved henvendelse til:

Farvandsdirektoratet
Postbox 19
1001 København K.

hvtill skemaerne tilbagesendes inden 15. november 1985.

Legatbestyrelsen

Inspektion ved kystredningsstationerne

Formanden for Foreningen af Danske Redningsmænd, Robert Iversen samt Ib Otte fra Farvandsdirektoratet har sammen med Peter Plum, Peter Lauritzen og Jan Grønberg fra Statens Skibstilsyn været på rundtur ved landets kystredningsstationer. Formålet var en besigtigelse af stationernes materiel.

»Mandskabet« ved Hirtshals redningsstation



Fra venstre til højre: Stationsleder Martin Sørensen, Ejner Holm, bådformand Bent Kristensen, Benno Stolt, Peter Jensen, Reinhard Poulsen, Hans Ibsen, Jacob Pedersen, B. Andersen, Willy Kristensen.

Af »Professor Leopold Rosenfeldts legat«

vil der i december måned 1985 kunne uddeles et antal portioner til:

- Mænd i Det danske Redningsvæsen, der i årets løb under farefulde eller vanskelige omstændigheder har udvist særligt mod, beslutsomhed og dygtighed.
- Trængende enker og/eller uforsørgede børn efter redningsmænd, der er omkommet under udførelse af redningsarbejde.
- Redningsmænd, som på grund af alvorlig sygdom eller tilskadekomst under udøvelse af redningsarbejdet har måttet udtræde af tjeneste, og hvis kår derved er blevet så forringet, at de er økonomisk trang.

De, der mener sig berettiget til at komme i betragtning ved uddeelingen, vil kunne få ansøgningsskema tilsendt ved henvendelse til:

Farvandsdirektoratet
Postbox 19
1001 København K.

hvtill skemaerne tilbagesendes inden 15. november 1985.

Legatbestyrelsen

Rapport fra udvalget for redningsfartøjer og materiel m.v.

Torsdag den 26. september afholdt udvalget sit 15. møde med følgende dagsorden:

1. Godkendelse af referat
2. Anskaffelse af nye gummibåde
3. Videre projektering
4. Bemanding
5. Eventuelt
6. Fastsættelse af næste møde.

Siden sidste rapport fra udvalget (se medlemsblad nr. 2) har der i den mellemste periode været afholdt 5 møder. 3 af disse møder har været anvendt til en mere detaljeret gennemgang og drøftelse af Nordsø- og Kattegat-typen. Herunder har udvalget i samarbejde med Farvandsdirektoratets tekniske afdeling udarbejdet et forslag til indretning af styrehus. Udvalget har herunder peget på, at indretningen principielt bør være ens i de to typer. For endelig at få det bedst mulige resultat af indretningen, har udvalget indstillet til direktoratet, at der bygges et styrehus med fuld udrustning forinden de endelige specifikationer udarbejdes.

Vedrørende instrumenteringen har udvalget peget på en række fabrikater, som den har fundet velegnet til at anvende inden for kystredningstjenesten.

Udvalgets 13. møde foregik over 2 dage, hvor hovedparten blev brugt til indledende drøftelser af den fremtidige bemanding ved redningsstationerne. Endvidere drøftede man Farvandsdirektoratets ansøgninger til Forsvarsministeriet vedrørende indkøb af yderligere 5 gummiredningsbåde og bevilling af midler til

gennemførelse af modelforsøg, opbygning af styrehus samt pilotprojekt for en strandredningsbåd.

Til udvalgets 14. møde den 21. august forelå Finansudvalgets spørgsmål til ansøgning for den videre projektering m.v. Finansudvalget ønskede forinden den endelige behandling, at der først skulle indhentes en udtalelse fra Jysk Teknologisk Institut om: »det vil være mere hensigtsmæssigt at bygge redningsbådene i glasfiber/vinylester i stedet for stål«. Endelig havde Finansudvalget ikke haft lejlighed til at behandle ansøgningen om køb af 5 gummiredningsbåde. Udover Finansudvalgets spørgsmål ønskede Forsvarsministeriet at blive orienteret om de drøftelser om materialevalg, der havde fundet sted i udvalget for redningsfartøjer og -materiel m.v. Udvalget gennemgik derfor hele sagsforløbet vedrørende materialevalget og var enige om at intet var ændret i dets opfattelse af, at stål ville være det bedst egnede materiale til bygning af de nye havnebaserede redningsfartøjer.

Som allerede nævnt i indledningen, afholdt udvalget sit 15. møde den 26. september. Finansudvalget havde i den mellemste periode afholdt møde og besluttet at godkende de to ansøgninger om indkøb af gummiredningsbåde og en fortsættelse af den videre projektering. Vedrørende indkøb af gummiredningsbåde blev det indstillet til Farvandsdirektoratet at indhente tilbud fra flere firmaer, og forinden de enkelte stationer fik lejlighed til at vælge fartøj, skulle til-

budene behandles i udvalget, for at klarlægge om tilbudene opfyldte de af udvalget fremsatte specifikationer.

Foranlediget af Finansudvalgets seneste bemærkninger til bevillingen til modelforsøg drøftede udvalget igen materialevalget. Der blev af repræsentanterne fra Foreningen af Danske Redningsmænd givet klart udtryk for, at man ikke kunne anerkende noget andet materialevalg end stål, og såfremt nogle uden for udvalget ville forlange, at fartøjerne skulle bygges i glasfiber/vinylester eller lignende, måtte foreningen overveje, om den fremover kunne deltage i udvalgets arbejde.

Farvandsdirektoratets medlemmer kunne bekræfte, at det var et enigt udvalg, der havde valgt stål som byggemateriale, og mente ikke, at henvendelsen til Jysk Teknologisk Institut ville have indflydelse på det videre arbejde.

Vedrørende opbygning af styrehus anbefalede udvalget, at direktoratet udarbejder udbudsmateriale og indhenter tilbud.

Til punktet vedrørende bemanding havde udvalgets sekretariat udarbejdet et forslag til en fremtidig bemanding af kystredningstjenesten. Endnu er det for tidligt at sige noget om, hvordan fremtiden vil forme sig, og hvorledes en overgangsordning skal se ud. Såvel Foreningen af Danske Redningsmænd som Farvandsdirektoratet er enige om, at udviklingen på det teknologiske område gør det nødvendigt med heltidsansættelser ved visse redningsstationer.

Udvalgets næste møder er fastsat til 23. oktober og 6. november.



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


BORNHOLMS KONSERVESFABRIK A/S
LEVERANDØR 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

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



Jydsk Dykker-firma
v/ Gert Normann Andersen
Broagervej 5 - 7500 Holstebro
Telefon (07) 42 63 51

Alt undervandsarbejde,
dykkerundersøgelser,
bjærgning, sprængning m.m. udføres.

**HIRTSHALS
FISKEAUKTION**
Tom Christiansen
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

**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



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

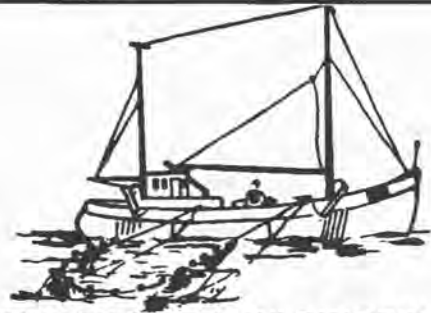
*FØR DE VÆLGER
PENSIONSFØRM*

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 ApS

Tlf. (07) 83 19 11
7680 Thyborøn



Nærmeste forhandler anvises.



THYBORØN FISKEAUKTION

v/Jens Steen

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

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

**THORSMINDE
FISKEAUKTION**

v. Johannes Dahl Knudsen

Spovevej 7
Thorsminde
6990 Ulfborg

Tlf. (07) 49 71 23



THYBORØN SKIBSRADIO

MARITIMT ELEKTRONISK Udstyr

Hobning Bykølv Havn 7680 Thyborøn Tlf. (07) 83 11 60 Bithf. 049 54689

TIDSSKRIFT
FOR
REDNINGSVÆSEN

Medlemsblad for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 6

NOVEMBER-DECEMBER 1985

52. ÅRG.



LEMVIG BIBLIOTEK
1985

Motorredningsbåd MRB 31 står ud ved Nørre Vorupør landingsplads.

(Foto: Kurt West)

INDHOLD

Debat om redningsfartøjer side 103
Foreningen gennem 70 år side 105
Bestyrelsesmødet i Viborg side 111
Kystredningsstationernes historie:
Station Nr. Vorupør side 113

Mands minde side 117
Anden verdenskrig
v. pastor Jens Hvas, Holstebro side 119
Fra Pol til Pol side 120



HVIDE SANDE FISKEAUKTION

v/ Henning Værnø

Tlf. (07) 31 10 44 - 31 10 89
Privat tlf. 31 14 89



ESSO KYSTSALG

Brændstof • Smøremidler

Esbjerg	Tlf.: (05) 12 84 78
Frederikshavn	Tlf.: (08) 42 11 57/42 27 23
Grenå	Tlf.: (06) 32 13 99
Hanstholm	Tlf.: (07) 96 16 90/96 13 35
Hirtshals	Tlf.: (08) 94 14 64/94 94 72/94 19 27
Hvide Sande	Tlf.: (07) 31 11 21/31 11 29
Lemvig	Tlf.: (07) 82 02 93
Skagen	Tlf.: (08) 44 11 00
Strandby	Tlf.: (08) 48 12 01
Thorsminde	Tlf.: (07) 49 70 90
Thyborøn	Tlf.: (07) 83 10 41/83 12 35

Leverandør til
den danske
kystrednings-
tjeneste

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



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

I redaktionen:
Opsynsmand
ARNE BALTESEN
Vesterhavsgade 136, Nr. Vorupør
7700 Thisted. Tlf. (07) 93 82 30

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

ISSN 0900-3207

FORENINGEN AF DANSKE REDNINGSMÆND

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

Næstformand:
CHR. MOSE ENEVOLDSEN
Nørregade 82, 6920 Hvide Sande
Tlf. (07) 31 11 76

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

WILLIAM CHRISTENSEN
Genvej 14, 4874 Gedser
Tlf. (03) 87 94 28

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

STØT
VORE ANNONCØRER
- DE STØTTER OS!



Debat om redningsfartøjer!

Flere danske kystredningsstationer har overhovedet intet større redningsfartøj og hos de, der har er fartøjet forældet. Det er en kendsgerning, der har været talt om ved flere lejligheder. Projektet RF-2 skulle da også være begyndelsen til en fornyelse af kystredningsflåden. Desværre skete ulykken og dermed stoppede dette projekt. Fornyelse af redningsfartøjer blev yderligere udskudt. Nye typer skulle først udarbejdes og kravene til disse blev tårnhøje. De skal kunne sejle selv om de er fyldt med vand og altid have kølen den rette vej. Men ulykken gav også politisk vind i sejlene for at få bygget nye redningsfartøjer. 75 mill. kr. indgik i det nye forsvarsforlig i 1983 til redningsfartøjer. 2.5 mill. kr. er udtaget til det projekterende arbejde, til modelforsøg og andre tekniske undersøgelser. Med udgangen af dette år er man nået så vidt i det nedsatte særlige udvalg for redningsfartøjer og materiel, at modeller til afprøvning i skibsteknisk laboratorium kan iværksættes. Det vil koste 900.000 kr.

Desuden skal bygges et komplet styrehus med alle instrumenter. Det skal fremvises for stationsledere og bådformænd til kommentar. Styrehuset skal senere sættes på en af de førstbyggede fartøjer. Udvalget har besluttet at styrehusene på de nye redningsfartøjer skal være ens i instrument-type og placering samt indretning. Bådene ventes, at kunne bygges for mellem 10 og 20 mill. kr. pr. stk., og man venter, at kunne afprøve de to typer i 1987. Imellemtiden må stationerne klare sig med de hastigt indkøbte hjælpefartøjer (redningsgummibåde), som også har vist sig at være et godt supplement. De sikre, større både kan dog ikke undværes.

Det er dyre fartøjer, der nu skal bygges og fortsat med ringe fart for et kystredningsfartøj. Tænker vi for traditionelt og gør vi os blinde for nutidens viden om andre skrogmaterialer og fremdrivningsmetoder. Dette emne gøres til debat i næste nr. af dette tidsskrift, hvortil vi vil hente udtalelser fra stationsledere og eksperter i og udenfor redningsvæsenet.

Finn Bjørnager

NORDJYSK SKIBSKONSULENT ApS

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

Speciale: FISKESKIBE



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

MASKINFABRIK OG SKIBSSMEDIE

HVIDE SANDE SAMLECENTRAL

v/ Bent Jørgensen
6960 Hvide Sande

Telefon (07) 31 12 88 . Kontor: (07) 31 14 86
Døgnavgt: (07) 31 14 86



NB
Bestil venligst eventuel
lastmand ved
tilmelding.

**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 86 Telex 60 392.

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



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

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



Foreningen af Danske Redningsmænd gennem 70 år

Den 20. november 1985 kunne vor forening fejre sit 70 års jubilæum, men datoen blev passeret uden festivas. Her i foreningens blad vil vi dog trække linierne op for det arbejde, der er udført af foreningen samt beskrive de personer, der gennem tiderne har lagt et stort arbejde for de danske redningsmænd. Som bekendt blev det danske redningsvæsen oprettet i 1852 på initiativ af daværende justitsråd fra Lemvigegnen *Christopher Berent Claudi*, der boede i Vandborg, og ejendommeligt nok blev det også en mand fra Lemvigegnen, som tog initiativ til oprettelse af den forening, der skulle komme at omfatte alle danske kystredningsmænd, nemlig bådmand *Jacob Pedersen Knopper*, Vrist. Baggrunden for oprettelsen af foreningen var ønsket om, at styrke fælleskabet mellem dem, der stod i redningsvæsenet tjeneste.



Jacob P. Knopper

Det første skridt til dannelsen af foreningen blev gjort ved et møde, der afholdtes den 11. oktober 1915 hos Jacob Pedersen Knopper. I mødet deltog foruden indbyderen, *Chr. Ovesen Christensen*, Thyborøn, *Sigvald Christensen*, Thyborøn, *Anders Rønn*, Vejlbj, *Axel Nicolajsen*, Vrist og *P. Møllerup*, Vrist. Desuden var redaktør Hans Lilholt, Lemvig, efter indbydelse, kommet tilstede. På mødet blev udarbejdet et forslag til love for den påtænkte forening, og det vedtoges, at sende følgende henvendelse til samtlige nørrejske redningsstationer. Da vi ved flere lejligheder har følt savnet af en samlet optræden angående berettigede ønsker fra redningsmandskabets side, har vi undertegnede besluttet os til,

at rette en samlet henvendelse til samtlige nørrejske redningsstationer om, at være med til, at danne en forening for nørrejske redningsmænd. Vi har været samlet til møde i Harboøre den 11. oktober d.å., hvor vi blev enige om hoslagte udkast til love, som vi her ved anbefaler til velvillig overvejelse. Vi har tænkt, at afholde en stiftende generalforsamling i løbet af fire uger, såfremt der bliver tilstrækkelig tilslutning til vort forslag om dannelse af en forening. Hver redningsstation skulle da sende en repræsentant, som har bemyndigelse til, at stemme for de redningsmænd ved stationen, som vil være medlem af foreningen. Der vil blive udsendt nærmere meddelelser om dagen for generalforsamlingen. Ved det kommende møde vil vi foruden vedtagelse af love for foreningen foreslå, at man behandler et andragende, som vi har tænkt, at indsende til regering og rigsdag om forskelligt krav, vi mener, man bør søge opfyldt allerede i indeværende rigsdagsamling. Vi mener, at vi f.eks. kan søge om følgende:

- 1) Forhøjelse af timelønnen for strandvagt.
- 2) Mandskabets forsyning med olietøj og søstøvler.
- 3) Mandskabets fritagelse for indkaldelse til sikringstyrelsen eller, såfremt dette ikke opnås, at stedfortræderen lønnes.

I håb om, at kan give ovenstående jeres tilslutning, beder vi om, at der inden otte dage bliver sendt en repræsentant til mødet. Denne meddelelser bedes sendt til Jacob P. Knopper, Harboøre.

Endnu et forberedende møde

Den 6. november blev der holdt et nyt forberedende møde om sagen, og tilstede her var fra Tuskjær redningsstation. *P. Jensen Kjærsgaard* og *Jens Kjærside*, fra Liløre *Andr. Rønn* og *Jacob Knopper*, fra Flyvholm Eskild Vinkel og fra Thyborøn *Sigvald Christensen*. Jacob Knopper meddelte, at der var indkommet svar fra 28 stationer og af dem havde 27 givet ubetinget tilslutning til tanken om, at danne forening. Man vedtog nu, at indkalde til stiftende generalforsamling i Struer, lørdag den 20. november, og der blev nedsat et arbejdsudvalg, der kom til at bestå af *P. Jensen Kjærsgaard*, *Fjaltring* (fmd.), *Jacob Knopper*, *Vrist*, *Eskild Vinkel*, *Langerhuse* og *Sigvald Christensen*, *Thybo-*

røn. Udvalget vedtog, at indbyde til mødet i Struer, folketingsmand *Jens Munk Poulsen*, *Vorupør*, *P. Møllerup* og *Mads Kruse Jensen*, begge *Vrist* og redaktør *Hans Lilholt*, *Lemvig*. De redningsstationer, der på forhånd havde givet tilslutning var: *Grenå Havn*, *Fornæs*, *Gl. Skagen*, *Højen*, *Spirbakken*, *Nr. Tornby*, *Skallerup Klit*, *Lønstrup*, *Løkken*, *Blokhus*, *Klitmøller*, *Vester Agger*, *Thyborøn Nord*, *Thyborøn*, *Flyvholm*, *Liløre*, *Ferring*, *Tuskjær*, *Thorsminde*, *Vedersø*, *Søndervig*, *Hennegaard*, *Esbjerg*, *Sønderho*, *Manø*, *Vesterø* (*Læsø*), *Sæby*, *Haurvig* og *Slettestrand*. Ial 29 stationer.



Redningsmænd i bøn for øvelse.

Stiftende generalforsamling

Lørdag den 20. november 1915 blev den stiftende generalforsamling afholdt på Hotel Struer i Struer. Formanden for arbejdsudvalget, *P. Jensen Kjærsgaard*, *Fjaltring*, redegjorde for hensigten med mødet og omtalte det nedsatte udvalgs arbejde. Der var mødt repr. for 26 stationer, repr. 247 mand. Til foreningens første bestyrelse valgtes opsynsmand *Th. Sørensen*, *Agger*, bådformand *P. Jensen Kjærsgaard*, *Fjaltring*, baadmændene *Jacob Knopper*, *Vrist* og bådmand *Niels Grønbæk*, *Løkken*, *N.H. Hansen*, *Sønderho*, *Viggo Hansen*, *Grenå* og betjeningsmand *S. Gundersen*, *Hennegaard*.

Jacob Pedersen blev valgt til foreningens formand. Til revisorer valgtes *Eskild Vinkel*, *Harboøre* og *Sigvald Christensen*, *Thyborøn*. Til sekretær valgtes *S. Gundersen*, *Hennegaard*.

Dermed var foreningen altså dannet. Allerede 10 dage efter oprettelsen afholdtes den 30. november det første bestyrelsesmøde i Lemvig, hvor man vedtog, at udarbejde et andragende til marineministeriet, omfattende følgende punkter:

- 1) Forhøjelse af timelønnen for vagttjeneste fra 50 til 75 øre.
- 2) Forhøjelse af månedlig løn fra 12 til 25 kr.
- 3) Et årligt tilskud på 15 kr. til anskaffelse af søtøj og søstøvler.
- 4) Forbedring af pensionsforhold.
- 5) Mandskabets fritagelse for indkaldelse til sikringsstyrken eller, hvis dette ikke kan lade sig gøre, at stillingsmanden lønnes af staten uden, at der sker fradrag i den indkaldtes løn.

Det vedtoges endvidere, at indsende meddelelse til samtlige stationer om foreningens dannelse, og om hovedindholdet af andraget til ministeriet. Det var allerede tilgået yderligere tilmeldelse, så foreningen nu talte 31 stationer.

Foreningens første resultater

Den 1. juli 1916 afholdtes den første generalforsamling efter foreningens dannelse i Struer, hvor redningsmændene stiftede bekendtskab med hinanden, og hvor der herskede en god kammeratlig stemning. Store resultater var der ikke at opvise. Trods mange forhandlinger med autoriteterne, var det ikke sket forbedringer af nogen art af det, der var ønsket. Men den glæde havde man da, at medlemstallet var steget, således, at foreningen nu havde 31 stationer tilmeldt. Den 12. august 1917 blev der i marineministeriet afholdt et møde angående lønforhold. Hertil var indbudt 24 redningsmænd fra forskellige stationer, og resultatet heraf blev følgende:

Fra 1. oktober 1917 forhøjedes timelønnen for vagt fra 50 til 75 øre, og der bevilgedes 15 kr. til vedligeholdelse af olietøj og søstøvler. Fra 1. januar blev vederlaget for kvartalsøvelser forhøjet fra 4,50 til 6,00 kroner pr. mand ved raketstationerne og til 9,00 kr. pr. mand ved bådstationerne. Vederlaget for redningsforetagender ved raketstationerne forhøjedes fra 6,00 kr. til 12,00 kr. pr. mand, og ved bådstationer fra 15,00 til 20,00, a. 50 kr. efter omstændighederne, efter redningsbestyrerens indstilling.

Iøvrigt arbejdede bestyrelsen med mange spørgsmål, såsom pension og ulykkesforsikring og havde flere forhandlinger med marineministeriet.

Ved generalforsamlingen 1918 stillede N.H. Hansen, Sønderho, det første forslag om udgivelsen af et medlemsblad, men forslaget blev forkastet. Derimod vedtoges det, at man skulle udsende en årsberetning og et referat fra generalforsamlingen. Tanken om et medlemsblad havde altså meldt sig allerede da, men der er ingen tvivl om, at det var økonomien, der trådte hindrende i vejen for planens gennemførelse. Der var ikke store penge at rutte med, men det blev bedre med årene, ligesom foreningen

ikke trattedes i bestræbelserne for, at få rettet den meningsløse lave betaling for ydet indsats op i et stadigt højere leje, hvilket meget tiltrængtes.

Det var altid på det jævne

Resultatet blev gerne en kroners penge i forbedring for dette eller hint, men fremad gik det dog gennem de følgende årtier. Det bør dog tilføjes, at det kun blev opnået i kraft af foreningens ihærdige medvirken.

På de første sider i den gamle protokol møder vi navnet: Folketingsmand J. Munk Poulsen, Vorupør, der iøvrigt var lærer, men i sin tid tids tidligste ungdom havde været fisker og derfor vidste, hvor skoen trykkede, og han rakte villigt hånden ud og hjalp nybegyndere med både råd og dåd.

Ved generalforsamlingen den 11. juli 1923 dukkede bladspørgsmålet påny op, idet havnefoged, opsynsmand Bilde, Grenå, tilbød i samarbejde med en annonce-agent i København, at udgive et medlemsblad, imod at hvert medlem i foreningen ydede en krone årligt. Forslaget blev vedtaget, men det skal siges, at bladet havde trange kår, og det gik atter ind, da Bilde døde i foråret 1923. Men efter forskellige forhandlinger med bestyrelsen påtog redaktør Lilholt, Lemvig, og lærer J. Gr. Pinholt, Houe, at udgive og redigere et nyt blad, der som det gamle, fik navnet »Tidsskrift for Redningsvæsen«. Bladet, der udkom som månedsblad, blev helt ud skrevet for redningsmændene og de interesser, der knytter sig til redningsvæsenets forhold. Det første nummer udkom den 1. december 1933.

Ved et tilbageblik i redningsmændenes forening og historie vil redaktør Hans Ingemann, Ringkøbing overtog opgaven. Hans Ingemann blev afløst 8 år



Redaktør Lilholt

gav så meget i foreningens tjeneste gennem de mange år. Indtil sygdom forhindrede hans varmhjertede virke, var han foreningens sekretær, dens redaktør og sande ven.

Han døde den 18. juni 1950. Lilholt havde som medredaktør af bladet den kendte lærer J. Gr. Pinholt, der ligeledes forstod fiskernes og redningsmændenes kår og arbejdede ihærdigt for en højnelse af disse. Han døde i 1949. For dem begge gjaldt, at de var æresmedlemmer af foreningen. Efter anbefaling af redaktør Lilholt opfordrede den daværende bestyrelse redaktør Jørgen Pedersen, Ydby, til at overtage redaktionen, efter



Redaktør Jørgen Petersen

at han i en årrække havde været medarbejder ved bladet, og han har siden januar 1949 redigeret »Tidsskrift for Redningsvæsen« frem til 1971, hvor redaktør Hans Ingemann, Ringkøbing overtog opgaven. Hans Ingemann blev afløst 8 år



Redaktør Hans Ingemann

senere af bladets nuværende redaktør Finn Bjørnager Jensen, der er uddannet typograf. Det gav nogle problemer med foreningens æresmedlem, bogtrykker Gadgaard Nielsen, som siden januar 1936 havde trykt »Tidsskrift for Redningsvæsen« og ikke ønskede bladets typografiske linie ændret. Tidsskriftet typografiske stil var umoderne og den tidligere redaktør Hans Ingemann havde da også ved flere lejligheder forsøgt, at ændre på dette. Det var ikke lykkedes og hertil kom, at den nye redaktør konstaterede, at flere af bladets annoncører ikke eksisterede mere. Der kunne næppe komme indtægter ind herfra og netop oplysninger om bladøkonomi - annonceindtægter o.s.v. - som redaktør og bestyrelse ikke kunne få noget at vide om, af bladets forretningsfører bogtrykker Gadgaard Nielsen, gjorde at foreningen opsagde et 46 år langt samarbejde og flyttede trykningen af foreningens blad til Thyborøn Bogtrykkeri. Det var en enig bestyrelse, der traf denne - i foreningens historie - ret barske beslutning, men man fandt det nødvendigt. Bladet kom meget uregelmæssigt ud til stationerne.

Siden januar 1983 har bladet været trykt i Thyborøn, hvor bogtrykker Ib Nielsen har lagt et stort arbejde i administrering, distribuering og ført annonceregnskab. Sammen med bladets redaktør har han skabt det nye smukke blad, som nu udsendes regelmæssigt og økonomisk hviler i sig selv.

Foreningens formænd

Jacob Pedersen Knopper blev som nævnt foreningens første formand. Han var bådmand ved Liløre redningsstation og var en energisk mand, der fik gennemført flere forbedringer i redningsvæsenets forhold. Han afgang ved døden den 24. maj 1932 i en alder af 59 år. På sin sygeseng blev han overrakt dannebrogsmændenes hæderstegn af daværende redningsbestyrer V. Fabricius.



Frederik Lambertsen

Hans efterfølger som formand blev bådformand ved Esbjerg redningsstation, Fr. Lambertsen. I hans tid blev såvel foreningens som hjælpefondens love revideret. Han gjorde meget for at vække interesse for hjælpefondens og hans interesse fremmede medlemstallet betydeligt. Til sorg for alle fik denne stoute personlighed kun lov til at virke som formand i få år. Den 29. oktober 1935 blev Lambertsen under et redningsforetagende i hård storm og hav slået overbord fra redningsbåden og druknede. Ved hans begravelse på Esbjerg kirkegård var hele bestyrelsen tilstede, og ved generalforsamlingen året efter blev der afsløret en smuk mindesten på Frederik Lambertsens grav - stenen var skænket af redningsmænd fra det ganske land.



Chr. Poulsen

Foreningens næste formand var bornholmer. Han hed Chr. Poulsen og var fra Gudhjem. Han fulgte sine forgængere ved at vise interesse for forbedring af de kår, der arbejdedes under, og hans indsats var betydelig. Chr. Poulsen døde den 16. februar 1945.



Chr. Kjeldgaard

Den efterfølgende formand blev Chr. Kjeldgaard, Slettestrand, der ledede foreningen i 2 år, indtil han på grund af alder afgik af redningsvæsenets tjeneste. Han afløstes da af foreningens næstformand, opsynsmand Erik Jensen, Vorupør.



Erik Jensen

Han havde været med siden foreningens stiftelse og ledede den i de følgende 2 år, indtil han i 1945, på grund af alder, blev bevilget afsked fra tjenesten. Det lå Erik Jensen meget på sinde, at se redningsmændene samlet omkring fælles interesser.



Niels Sørensen

Han efterfulgtes af Niels Sørensen fra Lyngby. Han var formand fra 1945-1953, da han på grund af sygdom måtte trække sig tilbage. Niels Sørensens indsats for kammeraterne var betydelig, og en bedre og mere hjertevarm fortaler kunne man ikke have anbragt i formandsstolen. Det skyldtes ikke mindst ham, at lønspørgsmålet kom ind i et mere accepta-

Thyborøn Dykker- og Frømandstjeneste

v. Verner Nielsen
Lærkevej 37 - Thyborøn
Tlf. 83 13 19

Jørgen Jensen & Søn

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

THORFISK

GRENAA - THYBORØN

Grenaa gensidige Forsikring
for Fiskefartøjer
Tlf. (06) 32 16 22 - (06) 38 60 50



A/S Vestjydsk Krystal-Isværk

Ny Flskerhavn . 6700 Esbjerg

Tlf. (05) 12 00 66

KNUD E. HANSEN ApS

Skibtekniske Konsulenter

Bredgade 75 . 1260 København K

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 %

belt leje, ligesom kravet om forbedring af redningsvæsenets materiel udgik fra et i hans formandstid afholdt bestyrelsesmøde i Struer den 20. september 1952. Det førte til nedsættelse af den kommission eller det udvalg, der af forsvarsministeriet fik til opgave at undersøge redningsvæsenets forhold samt derefter afgive betænkning, der udkom i 1954. I dette udvalg havde 3 medlemmer af foreningens bestyrelse sæde, nemlig opsynsmand Niels Sørensen, Lyngby, opsynsmand Gustav Hallgreen, Esbjerg og bådmand Johs. Christensen, Thorup Strand. På foreningens generalforsamling i Hvide Sande i 1953 blev opsynsmand Gustav Hallgreen valgt til formand for foreningen, efter at han, som sin forgænger, i en lang årrække havde bestridt posten som foreningens kasserer. I det omtalte redningsudvalg øvede Hallgreen en meget dygtig indsats, ligesom han som formand i foreningen intet sparede for at tale sine kammeraters sag i alle de spørgsmål, der tid efter anden var aktuelle.

At hans lange arbejdsdag i foreningen blev påskønnet kom til udtryk også på den måde, at Hallgreen blev udnævnt til æresmedlem af foreningen.

Ved generalforsamlingen i Esbjerg i 1957 trak Hallgreen sig tilbage som for-

mand, og som hans efterfølger blev stemmigt valgt opsynsmand Wenzel Rasmussen, Grenå, der efter gentagne genvalg med tilslutning fra alle sider kom til at sidde i formandsstolen igennem 24 år. Sammen med sin bestyrelse har han udrettet meget i hans tid, hvad der også i nogen grad må tilskrives realisering af en del af de planer, der blev vedtaget i den før omtalte kommission, såvel med hensyn til modernisering som nybygning indefor redningsvæsenet.



Ved foreningens 50 år jubilæum i 1965 fandtes der 53 kystredningsstationer, hvoraf 26 var båd- og raketstationer (24 i Jylland, 2 på Bornholm) desuden 8 bådstationer (1 i Jylland, 1 på Sjælland, 1 på Møn og 4 på Falster).

Hertil kom 19 raketstationer med 12 placeret i Jylland, 2 på Sjælland, 4 på Bornholm og 1 på Christiansø. Der var 28 motorredningsbåde og 9 roredningsbåde. I Wenzel Rasmussens tid gennemgik motorredningsbådene et moderniseringsprogram. Nye typer blev bygget bl.a. MRB 34 og 35 som stadig regnes for de mest moderne og effektive redningsbåde. Enkelte af ro-redningsbådene blev solgt, men de fleste endte heldigvis på museer flere steder i landet.

1. april 1973 kom redningsvæsenet ind under Farvanddirektoratet og nogle få år efter kom den gennemgribende rationalisering af kystredningstjenesten. Mange stationer blev nedlagt, andre ændret til raketstation. I dag findes der kun 25 kystredningsstationer i Danmark, heraf har 16 motorredningsbåde.

Da Wenzel Rasmussen ved årsmødet i Slettestrand, juli 1981 trådte tilbage som foreningens formand, blev han stærkt hyldet og af den nye formand, Martin

Sørensen, Hirtshals udråbt til æresmedlem af Foreningen af Danske Redningsmænd. Det blev ikke mange år for Martin Sørensen. Den tragiske ulykke i Hirtshals december 1981, og den efterfølgende pres i sagsbehandlingen tog så meget på Martin Sørensen, at han valgte, at træde tilbage som foreningens formand. Det skete ved et bestyrelsesmøde i Viborg 7. januar 1983, hvor bestyrelsen konstituerede sig med Robert Iversen som formand.

Suppleanten Chr. Mose Enevoldsen, Hvide Sande blev indkaldt til bestyrelsen og har siden virket i foreningens arbejde, som næstformand.



Robert Iversen

Ved årsmødet 18. juni 1983 blev Robert Iversens fungerende formandsskab konfirmeret, og han fortsatte samtidig sit mangeårige kasserer-job i foreningen. Det er iøvrigt i år 10 år siden han blev stationsleder efter 7-8 år som bådformand ved station Thyborøn.

RF-2 ulykken og det megen offentlige røre, der har været omkring denne sag har været en stor belastning for foreningens nye formand. Den blev ikke mindre, da man konstaterede den store forskel, der var i erstatningsspørgsmålet til de efterladte redningsmænds enker. Dette skæve forhold fik han dog rettet op, men de nye redningsmænd i Hirtshals var dog fortsat ret utilfredse. Man ønskede, at foreningen skulle gå ind i en stillingtagen til kommissionsdomstolens betænkning, der havde vist sig, at være behæftet med flere fejl.

Det har altid været Roberts, såvel som bestyrelsens, opfattelse, at sager skulle føres ved forhandlingsbordet med de overordnede myndigheder, ikke via presse, og at de sager bestyrelsen skulle tage op skulle være af almen interesse for stationerne. Da en frivillig undersøgelsesgruppe i Hirtshals havde fremlagt en række teorier, der ændrede væsentligt på det hændelsesforløb, der var blevet antaget af undersøgelseskommission nr. 2, stillede foreningen krav til ministeren om nedsættelse af endnu en undersøgelse-



Gustav Hallgreen



Wenzel O. Rasmussen



Martin Sørensen

seskommission. Sagen skulle undersøges tilbunds og afsluttes. Ind imellem disse konstante pres har Robert Iversen været med i utallige møder om nye redningsbåde- og materiel. Alle redningsmænd har fået arbejds- og redningsdragt. Flere stationer har fået hjælpefartøjer (gummibåde) og yderligere modernisering af stationerne finder i øjeblikket sted bl.a. med intern tilkaldeanlæg.

Som tidligere har redningsmænd været med i udvalgsarbejde med de overordnede myndigheder, når det gjalt fordeling og valg af materialer til stationerne. Dette forhold er bevaret igennem tiderne, men aldrig har foreningen været med i en så stor opgave, som på tiden finder sted. Tre bestyrelsesmedlemmer er med i det udvalg, der planlægger de nye redningsfartøjer og medvirker i beslutningsprocesserne i indkøb og fordeling af nyt materiel til stationer. Det er en opgave, der også gør foreningens medlemmer medansvarlige for at det rigtige materiel bliver indkøbt og rigtigt fordelt landet over. Via forenings møder og dets blad kan foreningens medlemmer gøre deres indflydelse gældende og derved påvirke vore tre repræsentanter til det rigtige valg.

Foreningen er blevet en respekteret forhandlingspartner overfor Farvandsdirektoratet og Forsvarsministeriet hvorunder kystredningstjenesten hører.

Redningsulykker

I de 133 år, redningsvæsenet har bestået, har skiftende generationer af redningsmænd stået parat til at komme til undsætning, når skibe var strandet, hvad enten det drejede sig om tidligere tiders sejlskibe og dampskibe eller nutidens motorskibe, eller fiskerfartøjer var i fare for at forlise ved kysten. At redningsarbejdet ikke er ufarligt viser denne oversigt:

År	Station	Omstændighed	Omkomne redningsmænd	Skibbrudne
1856	Blokhus	Øvelse	5	-
1860	Flyvholm		1	2
1862	Skagen		8	1
1863	Rindby	Øvelse	2	-
1870	Nymindegab		-	-
1873	Løkken		2	1
1876	Hanstholm	Øvelse	1	-
1884	Flyvholm	Øvelse	-	-
1885	Nr. Vorupør		-	8
1887	Vester Agger	Øvelse	-	-
1888	Vejers	Øvelse	1	-
1890	Thorsminde	Øvelse	1	-
1896	Stenbjerg	Øvelse	-	-
1897	Liløre		12	-
1907	Klitmøller	Øvelse	-	-
1907	Vester Agger	Øvelse	-	-
1929	Løkken		3	-
1935	Esbjerg		1	-
1948	Slettestrand		1	-
1951	Hvide Sande		5	-
1970	Thorup Strand		2	-
1983	Hirtshals		8	-
			53	12

Beretningerne om de enkelte ulykker på havet vil vi bringe i et senere nr. af dette tidsskrift.



Udvidet bestyrelsesmøde i Viborg

Bestyrelsen for Foreningen af Danske Redningsmænd var lørdag den 2. november samlet til møde med flere af landets stationsledere på Missionshotellet i Viborg.

9 stationsledere, udover de tre der er i bestyrelsen, havde forespurgt om de måtte deltage i mødet. Dette ønske var blevet imødekommet forudsat, at de selv afholdte transportudgifterne.

Årsagen var station Hirtshals »tillidsmand«s skrivelse til stationen med kritik af foreningens formands handlemåde i sagen om RF-2 og den kollektive udmeldelse af foreningen.

Hans Ibsen havde på vegne af mandskabet ved Hirtshals redningsstation fremført en række punkter man var utilfredse med. Især var man utilfreds med, at bestyrelsen ikke havde markeret sin stilling til resultatet fra den private undersøgelsesgruppe i Hirtshals. Gruppen har fremdraget en række nye informationer om hændelsesforløbet ved den tragiske ulykke, hvor redningsfartøjet RF-2 forliste.

Bestyrelsen havde netop på grundlag heraf og oplysningerne om kranuheldet i Nyborg krævet en ny kommissionsdomstol nedsat og fået den bevilget. Derimod havde bestyrelsen ikke ment det som sin opgave, at vurdere materialet og herfra fremkomme med en offentlig formodning om ulykkens hændelsesforløb. En klar stillingtagen, som Hirtshalsfolkene efterlyser, fra Foreningen af Danske Redningsmænd ville også være noget problematisk. Foreningens normale opgaver er de fælles problemer, der måtte være landet over såsom løn- og ansættelsesforhold samt materiellet. Specielle problemer ved enkelte stationer føres normalt af stationens leder direkte til Farvandsdirektoratet, men bestyrelsen kan naturligvis medvirke i den udstrækning det er dem muligt. Et eksempel på dette forhold havde vi bl.a. i Hanstholmsagen, hvor der var problemer med ydelser for bugseringshjælp. »C.B. Claudi« er et specialbygget fartøj til bugser- og redningstjeneste finansieret af to myndigheder. Det eneste af sin art indenfor kystredningstjenesten, hvorfor problemet også var lokalt. Stationsleder Evald Harbo har også ført sin sag frem og opnået en rimelig ordning.

I RF-2 sagen lykkedes det foreningen at få ændret ulykkesforsikringen så alle enkerne efter de forulykkede redningsmænd fik en rimelig erstatning. En sag der også havde betydning for redningsmænd ved andre kystredningsstationer. Når foreningen ikke ønsker at gå ind i en både personlig og politisk debat hænger

det sammen med ønsket om til enhver tid at kunne samarbejde med foresatte myndigheder om problemer indenfor kystredningstjenesten.

Vi er ikke en fagforening, der beder medlemmerne gå på barrikaderne eller strejke. Vi forhandler os frem til en løsning og det kan tage tid, sagde formanden bl.a. i sin indledning på mødet i Viborg.

De stationsledere, der deltog i mødet var: Erik Mouritsen, Esbjerg, Chr. V. Langer, Flyvholm, Evald Harbo, Hanstholm, Arne Baltesen, Nr. Vorupør, Carlo Gundesen, Rømø, Knud Olesen, Skagen, Vagn Fischer, Sønderho, Harry Madsen, Thorsminde, Aage Sørensen, Agger. Fra bestyrelsen var Robert Iversen, Thyborøn, William Christensen, Gedser, Chr. Mose Enevoldsen, Hvide Sande. Harald Bachmann, Grenå og Knud Jensen, Nr. Vorupør.

Formanden Robert Iversen, indledte med et tilbageblik på Hirtshalsagen begyndende med Martin Sørensen valg til formand på årsmødet i Slettestrand - før RF-2 ulykken. Han omtalte det store arbejde Martin Sørensen har lagt i foreningens arbejde. RF-2 ulykken og det efterfølgende pres, der sluttelig medførte, at Martin Sørensen trak sig ud af bestyrelsen af personlige grunde. Om foreningens aktiviteter efter ulykken ved møder med Farvandsdirektoratet og om ulykkesforsikringens udvidelse og gennemførelse. Robert Iversen beklagede at kystredningsmændene ved station Hirtshals kollektivt har udmeldt sig af foreningen fordi man herfra ikke mener foreningen har gjort nok i RF-2 sagen. En for en rejste de tilstedeværende stationsledere sig og udtalte deres fulde støtte til bestyrelsen og foreningens formand. Harald Bachmann medbragte

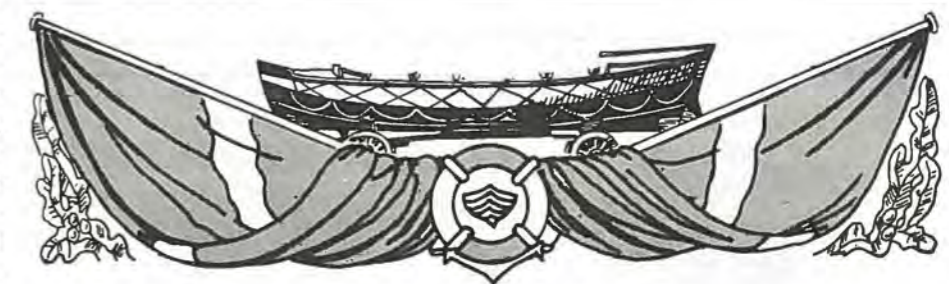
fuld støtte fra mandskabet i Grenå og Sæby samt positiv holdning fra stationerne Anholt og Læsø. Endvidere forelå der skriftlig godkendelse af bestyrelsens dispositioner fra stationerne Neksø - Rønne - Klintholm samt Sjællandsodde. Det fælles træk i de udtalelser stationslederne fremkom med på mødet er allerede her beskrevet og samtlige udtalte en beklagelse over den kollektive udmeldelse, men den blev taget til efterretning.

Derefter drøftedes indkøb af flere hjælpefartøjer (gummiredningsbåde) om anskaffelse af »Navigator«-apparater og om personsøgeranlæg.

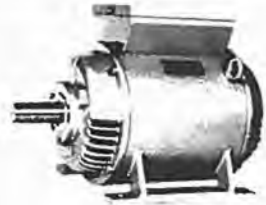
Med henvisning til en artikel i Tidsskriftet: »Det at kommunikere...« kom man ind på problemer med alarmering af mandskabet. Der kunne være problemer hvis politi, SOK eller andre ville alarmere stationen og man ikke pr. telefon kunne komme i kontakt med hverken stationsleder eller bådformand. Der blev foreslået, at etablere et kontakt-telefonnr. Det vil sige, at man fra dette kontaktsted kan aktivere personsøgeranlægget og afhængig af det mest praktiske kan dette sted være en politistation, et havnekontor eller lodskontor. Dette kontakt-telefonnr. skal naturligvis gøres bekendt overfor alle de myndigheder, der måtte have behov herfor og først og fremmest Søværnets Operative Kommando og Farvandsdirektoratet.

Der blev endvidere drøftet arbejds- og redningsdragter og der var bred enighed om at stationerne skulle stå frit i valget om enten Musk-ox eller Helly Hansen dragter.

Mødet i Viborg startede kl. 10.00 og først sent eftermiddag sluttede det. Der var lang vej hjem for mange af deltagerne.



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.



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

Alt indenfor skibsinstallationer
Uforbindende tilbud gives gerne.

KØB
REDNINGSMÆNDENES
EMBLEM
HOS
FORENINGENS
KASSERER

**MOLLERUP
&
BROE**
Kolonial og
skibshandel

THYBORØN HAVN
TLF. (07) 83 12 11



LAUST NEES
Kolonial og skibsprovantering
Tlf. *83 14 00 . 7680 Thyborøn

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

**HIRTSHALS
SKIBSELEKTRONIK A/S**
Nordvestkajen - Tlf. (08) 94 18 44 - 94 12 56

DANTRAWL A/s

TLF. 08 - 94 17 11 9850 HIRTSHALS



Hirtshals Sparekasse

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

KYSTREDNINGS
STATIONERNES
HISTORIE

Station
**Nørre
Vorupør**



Den gamle statsredningsbåd, som kom til Nørre Vorupør i 1885. Fra venstre til højre ses Anders Josepsen (opsynsmand), Niels Pedersen (Knudsen), to drenge hvoraf den mindste på billedet er Niels Jensen, der senere i livet blev opsynsmand. Jacob Thomsen, Erik Jensen, Erik Mikkelsen, Niels Munk, Jens Munk Jensen, Jens Peter Munk, Erik Balsen Jensen, Peder Knudsen Pedersen, Hans Jensen, Jens Vækild. Billedet er formentligt taget i 1908 og desværre mangler bådformanden Knud Jensen (store Knud).

blev oprettet da redningsvæsenet organiseredes i 1852, men allerede i 1851 ankom et fra England indforskrevet rake-tapparat, og samme år ankom en i København bygget redningsbåd, ligesom der blev opført et bådhus, der senere blev ombygget i 1886. I 1885 ankom en ny på orlogsværftet bygget redningsbåd. Den tidligere redningsbåd var kærtret den 26. marts 1885, da den var kaldet ud for at redde 10 i fare stedte fiskere. Den fik heldig fiskerne optaget, hvorved 8 af de optagne fiskere druknede, medens de 2 andre og hele redningsmandskabet reddedes af de tilstedeværende kystboere.

Den 5. juli 1907 modtog stationen fra stedets fiskeriforening en af en stedlig bådebygger for statens regning bygget såkaldt prøve-redningsbåd, men denne blev allerede den 26. samme måned afgivet til Station Vesteragger. Under en øvelse med forholdsvis godt vejr, ved denne station, kæntrade båden, og da mandskabet derved tabte tilliden til den, blev den ført tilbage til station Nr. Vorupør, hvor den en tid brugtes skiftevis med den anden redningsbåd, men i 1912 blev den istandsat for redningsvæsenets regning og afgivet til den stedlige fiskeriforening.

Den 2. august 1920 modtoges fra Orlogsværftet en bygget motorredningsbåd MB 8, til hvilken var bygget et bådhus på stranden med platform ned mod denne. Båden, der havde en motorkraft på 12 HK, fik i 1926 en ny motor på 25 HK.

To år senere (1928) fik stationen en lidt større motorredningsbåd MB 16 ligeledes bygget på Orlogsværftet. Båden, der var på 5 tons var forsynet med en Fordson-motor med 25 HK. Denne motor blev i 1940 udskiftet med en på 32 HK og i 1950 afgik MB 16 til station Lønstrup. 14. okt. 1950 fik stationen atter en nybygget motorredningsbåd MB 26, der var på 7,5 tons og havde en motor med 40 HK. Denne båd havde en række mangler som i 1957 blev ændret og en endnu større motor blev isat - en 80 HK Gray-benzinmotor. Endelig 13. juni 1964 kom stationens nuværende motorredningsbåd MRB 31 som er vist på dette blads forside. Som de tidligere er denne også bygget på Orlogsværftet og tonagen blev 9 tons med en Scanda Vabis-motor på 120 HK. Samme år blev redningshuset ombygget til det nye fartøj. Stationens første opsynsmand var toldkontrollør, senere toldforvalter C.L. Bolwig, r. af dbg., dbmd., p. p., der be-

klædte stillingen til den 12. oktober 1870, da han forflyttedes i at andet embede og efterfulgtes af bådformand Søren Andersen. Denne kom til skade under en øvelse i 1873, da en raket eksploderede, hvorved han mistede det ene øje, og han tog derefter sin afsked. Opsynsmand P. Frost, Klitmøller, overtog da tillige opsynet med station Nr. Vorupør indtil den 1. august 1882, da hidtilværende bådformand Anders Josephsen, dbmd., ansattes, og han beklædte stillingen til sin død den 12. januar 1920. Han efterfulgtes af bådformand Erik Jensen til 1.10. 1945. Jens Baltesen fra 1.10. 1945 til 1.10. 1951. Chr. Munk Pedersen fra 1.10. 1951 til 1.4. 1953. Niels Jensen fra 1.4. 1953 til 1.3. 1970. P. Munk Pedersen fra 1.4. 1970 til 1.7. 1979. Kristian Ryltoft fra 1.7. 1979 til 1.3. 1985. Arne Baltesen fra 1.3. 1985 - fungerende.



Roredningsbåd nr. 50 i brændingen ved Nr. Vorupør landingsplads.

Ved station Nr. Vorupør har nedennævnte redningsforetagender fundet sted:

7/6 1854	Fra kystens fiskerbåde	7 mand reddet, redningsbåd
12/1 1859	Barkskib »Sir George Andersson« af Whitby	9 mand reddet, raketapparat
4/10 1860	Barkskib »Richard« af Danzig	10 mand reddet, raketapparat
4/10 1860	Barkskib »Hertha« af Colberg	13 mand reddet, raketapparat
1/9 1861	Skonnert »Newa« af Wilderfank	6 mand reddet, raketapparat
25/10 1862	Bark »Atlantic« af Weymouth	10 mand reddet, raketapparat
27/3 1863	Brig »Maria« af Memel	11 mand reddet, raketapparat
25/12 1863	Skonnert »Farewell« af Yarmouth	6 mand reddet, raketapparat
2/2 1864	Skonnert »Delphin« af Libau	7 mand reddet, raketapparat
21/10 1864	Skonnert »Victor« af Åland	6 mand reddet, raketapparat
17/4 1866	Barkskib »Gyda« af Drammen	11 mand reddet, raketapparat
18/11 1866	Skonnert »Bannockburn« af Peterhead	5 mand reddet, raketapparat
18/7 1872	Slup »Antonin« af Noirmantier	6 mand reddet, raketapparat
8/11 1872	Skonnert »Augusta« af Heiligenhafen	5 mand reddet, raketapparat
24/12 1872	Dampskib »Edgar« af Hull	17 mand reddet, redningsbåd
17/12 1873	Barkskib »Caroline« af Frederiksstad	12 mand reddet, raketapparat
8/4 1875	Slup »Nicoline« af Mandal	3 mand reddet, raketapparat
29/9 1875	Skonnert »Luther« af Oscarshamn	6 mand reddet, raketapparat
11/8 1879	Skonnert »John Ernst« af Carnavon	6 mand reddet, raketapparat
12/12 1880	Skonnert »Sleipner« af Brevig	6 mand reddet, raketapparat
28/7 1881	Barkskib »Vasa« af Åbo	12 mand reddet, raketapparat
14/10 1881	Skonnert »Agnes« af Montrose	5 mand reddet, raketapparat
11/1 1884	Dampskib »Königin Louise« af Memel	12 mand reddet, redningsbåd
2/2 1885	Dampskib »Bernhard« af Bremen	1 mand reddet, redningsbåd
2/2 1885	Dampskib »Bernhard« af Bremen	12 mand reddet, raketapparat
1/3 1885	Tre af stedets fiskerbåde	11 mand reddet, redningsbåd
26/3 1885	Tre af stedets fiskerbåde	2 mand reddet, redningsbåd
3/7 1886	Dampskib »La Plata« af Hull	25 mand reddet, redningsbåd
4/11 1886	Brig »Gylfe« af Oscarshamn	8 mand reddet, raketapparat
29/5 1887	Barkskib »Sundswall« af Grimstad	1 mand reddet, redningsbåd
23/9 1887	Brig »Fremad« af Risør	4 mand reddet, redningsbåd
14/10 1887	Brig »Orion« af Christiania	8 mand reddet, raketapparat
26/10 1887	To af stedets fiskerbåde	5 mand reddet, redningsbåd
19/1 1890	Skonnert »Karl Albert« af Helsingborg	5 mand reddet, redningsbåd
8/6 1890	Brig »Fanny« af Frederiksstad	8 mand reddet, raketapparat
17/10 1890	En af stedets fiskerbåde	3 mand reddet, redningsbåd
30/10 1890	Bark »Svanhvide« af Arendal	11 mand reddet, raketapparat
29/11 1891	To af stedets fiskerbåde	6 mand reddet, redningsbåd
11/12 1892	En af stedets fiskerbåde	4 mand reddet, redningsbåd
4/11 1893	Dampskib »T.E. Forster« af Newcastle	2 mand reddet, raketapparat
24/6 1895	Barkskib »Sara« af Arendal	12 mand reddet, raketapparat
30/3 1897	Barkskib »Sela« af Grimstad	7 mand reddet, raketapparat
15/11 1898	Dampskib »Ainamo« af Bjørneborg	8 mand reddet, redningsbåd
3/2 1899	To af stedets fiskerbåde	1 mand reddet, redningsbåd
20/1 1900	En af stedets fiskerbåde	5 mand reddet, redningsbåd
22/10 1901	Dampskib »London« af Stettin	14 mand reddet, redningsbåd
24/10 1902	Dampskib »Weser« af Bremerhafen	11 mand reddet, raketapparat
24/11 1904	En af stedets fiskerbåde	1 mand reddet, redningsbåd
26/10 1906	Dampskib »Skjalm Hvide« af København	47 mand reddet, raketapparat
15/11 1906	To af stedets fiskerbåde	7 mand reddet, redningsbåd
1/11 1910	Af kystens beboere	2 mand reddet, redningsbåd
10/5 1914	Skonnert »Aerial« af Marstal	5 mand reddet, raketapparat
6/3 1916	To af stedets fiskerbåde	6 mand reddet, redningsbåd
13/10 1916	Tjalk »Christiana« af Groningen	4 mand reddet, raketapparat
3/12 1919	To af stedets fiskerbåde	3 mand reddet, redningsbåd
26/12 1920	Motorskonner »Oberon« af Christiania	15 mand reddet, redningsbåd
27/10 1922	En af stedets fiskerbåde	2 mand reddet, redningsbåd
16/9 1924	To af stedets fiskerbåde	5 mand reddet, redningsbåd
8/7 1925	En af stedets fiskerbåde	3 mand reddet, redningsbåd
8/3 1926	En af stedets fiskerbåde	2 mand reddet, redningsbåd
8/4 1927	En af stedets fiskerbåde	2 mand reddet, redningsbåd
5/10 1927	En af stedets fiskerbåde	2 mand reddet, redningsbåd
27/11 1928	En af stedets fiskerbåde	3 mand reddet, redningsbåd
9/6 1928	»Sirus« af Karlstad	19 mand reddet, redningsbåd
19/9 1930	Fleere af stedets fiskerbåde	19 mand reddet, redningsbåd
3/4 1933	Tre af stedets pramme	3 mand reddet, redningsbåd
3/4 1934	En af stedets fiskerbåde	5 mand reddet, redningsbåd
10/1 1935	En af stedets pramme	3 mand reddet, redningsbåd
13/11 1936	En af stedets pramme	5 mand reddet, redningsbåd
17/12 1936	»Anne H« af Bjørneborg	22 mand reddet, raketapparat
1/3 1937	En pram fra Stenbjerg	4 mand reddet, redningsbåd
18/1 1939	En pram fra Vorupør	2 mand reddet, redningsbåd
15/4 1940	»Charles« af Nr. Vorupør	4 mand reddet, redningsbåd
10/10 1940	En pram fra Nr. Vorupør	2 mand reddet, redningsbåd
23/12 1943	»Christella« af Nr. Vorupør	3 mand reddet, redningsbåd
17/9 1950	»Tuulikke« af Helsinki	14 mand reddet, redningsbåd
10/8 1951	»Betania« af Nr. Vorupør	4 mand reddet, redningsbåd
19/10 1955	En pram af Nr. Vorupør	3 mand reddet, redningsbåd
5/11 1958	En pram af Nr. Vorupør	2 mand reddet, redningsbåd
25/11 1963	To pramme af Nr. Vorupør	4 mand reddet, redningsbåd
4/7 1965	En Thisted-boer fra molen	1 mand reddet, redningsbåd
22/10 1978	En pram fra Nr. Vorupør	2 mand reddet, *
27/7 1980	En pram med tyske turister	2 mand reddet, redningsbåd
14/8 1981	»Allan Jensen« af Thyborøn	1 mand reddet, *
18/11 1982	Heidi af Hanstholm	2 mand reddet, raketapparat
30/1 1983	»Lapis« af Naantali	5 mand reddet, raketapparat
2/2 1983	»Lapis« af Naantali	4 mand reddet, raketapparat
30/6 1983	Tysk lystfartøj	2 mand reddet, *
18/8 1983	»Sikketara« af Holland	3 mand reddet, raketapparat
9/6 1984	En pram af Nr. Vorupør	2 mand reddet, redningsbåd

Der er i land bragt 616 personer. Ved redningsstation Nr. Vorupør er der således i alt reddet 616 skibbrudne, hvoraf 326 med raketapparaterne. Desuden har stationens raketapparater i ca. 135 tilfælde været sat i bevægelse, uden at de skibbrudne har benyttet den derved tilbudte hjælp. Med redningsbåden er der i land bragt 285 skibbrudne (foruden 5 med lånt båd *). Redningsbåden har i øvrigt været i assistance utallige gange, når fiskerbådene har landet i høj sø og ligget klar, hvis ulykke skulle ske.



En god skulder skal der til, når redningsbåden skal støttes under ophalingen.

Foto: Ole Akhøj.



Afprøvning af håndrakelline under øvelse den 5. okt. 1985. Foto: Ole Akhøj.

Ud fem gange - reddede 19

Den 19. september 1930 omtrent kl. 2 gik en del små både og pramme fra Nr. Vorupør på fiskeri med sildegarn. Vinden var da sydlig med flov kuling, havet nogenlunde roligt. En times tid senere kom der bud syd fra, at havet der voksede stærkt, og at en del både søgte nord på for at lande ved Nr. Vorupør. Her var havet endnu nogenlunde roligt, men henad kl. 4 voksede det hurtigt og kom snart i så stærkt oprør, at faresignalsstationen viste landing som umuligt. Redningsmandskabet blev nu alarmeret og mødte hurtigt ved stationen, hvor motorredningsbåden blev ført til. Det første forsøg på at bringe den flot mislykkedes. Båden blev af den svære sø og stærke strøm kastet tværs i havstokken og trods gentagne forsøg og store anstrengelser, lykkedes det ikke at få den rettet op med stævnen mod søen. Man prøvede nu at få agterenden så langt ud, at skruen kunne virke for »bak«. Dette lykkedes, og båden kom flot, fik stævnen vendt mod søen og stod ud over revlerne, hvor den fik flere svære søer over. Her lå en pram med rorskade, den havde mistet alle sine fiskeredskaber. Besæt-

ningen, 2 mand, blev taget om bord i redningsbåden og derefter landsat. Redningsbåden stod straks ud igen og bjærgede besætningen fra fiskerbåde, som nu var kommet til og ventede på hjælp. Således måtte redningsbåden ud 5 gange og bjærge ialt 19 fiskere. De sidste gange, båden var ude, gik det nemmere med udsætningen, idet man havde ladet et anker falde et stykke fra land og nu benyttede ankertovet til at hale sig ud i.

Kl. 9.30 var der ikke flere fiskerbåde på havet, hvorfor redningsbåden blev kaldt til land ved en signalraket. Den landede heldigt og blev på ruller ført tilbage til opbevaringshuset, hvor den blev gjort klar til brug påny.

Reddet i brændingen

Den 18. januar 1939 om morgenen tog en del både og pramme fra Nr. Vorupør på fiskeri. Havet var da roligt, men i løbet af formiddagen begyndte det at vokse, hvorfor en del af prammene og de mindre både søgte til land.

Kl. 11.30 blev faresignalet hejst. Vinden var da nord, styrke 4-5, med brådsø på revlerne og nordgående strøm. En pram med to mænd ombord var endnu ude, ligeledes en del store både, som dog var langt til søs og ikke kunne ventes før aften.

Redningsmandskabet blev alarmeret, og kl. 12.00 var motorredningsbåden ført til stranden. Havet voksede nu stærkt, og det voldte stort besvær at få redningsbåden ud, svære brådsøer fyldte den gang på gang, men endelig lykkedes det at få den bragt flot.

Prammen kom nu for indgående, men de ombordværende ønskede ikke at blive optaget i redningsbåden, de ville prøve at lande ved egen hjælp. Redningsbåden fulgte så efter ind over revlerne, og alt gik godt indtil prammen nåede første revle. Her blev den indhentet af to mægtige søer, der snurrede den helt rundt, fyldte den omtrent med vand og knækkede tre årer. Redningsbåden kom hurtigt til stede og kastede en line over til de to nødstedte mænd, der ved hjælp af denne haledes ombord i båden. Det voldte en del vanskeligheder at komme klar af prammen i den svære brænding, men det lykkedes, og redningsbåden landede uden uheld kl. 13.30.

De to reddede fiskere blev landsat og redningsbåden halet op på forstranden. Derefter blev mandskabet sendt hjem for at få tørt tøj på, men med ordre til at møde igen for at være klar til at gå ud til assistance for de store fiskerbåde, hvis det tiltrængtes, når de kom for at søge land.

Kl. 15.30 fik redningsmandskabet ordre til at gå ud, da forholdene ved landingspladsen var blevet meget vanskelige.

Vinden var nu nord, styrke 7, og der var svære brådsøer på revlerne.

Motorredningsbåden blev ført til havet syd for molen og bragt flot, hvorefter den stod ud over revlerne for der at afvente fiskerbådernes ankomst.

Der var endnu fem både ude, og efterhånden som de kom for indgående, blev de ledsaget til landingspladsen af redningsbåden, og de landede alle uden uheld, selv om forholdene var vanskelige.

Kl. 21.30, da den sidste fiskerbåd var i sikkerhed, blev redningsbåden landsat og halet op på forstranden. Mandskabet holdt derefter en pause for at få noget at spise og mødte så igen for at bringe redningsbåden i hus og gøre klar til brug påny. Da dette var sket, blev de hjemsendt kl. 1.

De nødstedte fiskerbåde var »Palmen«, »Petrus«, »Ebenezer«, »Bethel« og »Eliezer« med i alt 20 mands besætning.



Charles' forlis

Den 15. april 1940 om morgenen tog fem fiskerbåde med 20 mand fra Vorupør på fiskeri.

Vinden var SSV, men efterhånden trak den sig mere i vestlig retning, og samtidig voksede styrken til 6 á 7 med snebyger og svær sø på revlerne.

Kl. 13.00 blev der sat faresignal, og da opsynsmanden ved redningsstationen Nr. Vorupør skønnede, at det var forbundet med fare for de 4 tilbageværende fiskerbåde at lande, blev redningsmandskabet straks alarmeret. Da alle var mødt, blev motorredningsbåden ført til havet, og kl. 14.00 blev den bragt flot, hvorefter den stod ud gennem brændingen, hvor den flere gange fik svære brådsøer over sig. Da den havde ventet nogen tid indefor yderste revle, kom den første båd indenfor. Redningsbåden tilbød sin hjælp, men da det var en større båd, ville den selv forsøge at gå ind over revlerne. Redningsbåden gik foran med udlagt bådslæb, og da den var kommet indenfor revlen, blev der holdt gående, til fiserbåden var landet heldigt.

Da bådslæbet var revnet, gik redningsbåden ind for at få et andet ombord, da der endnu var tre både, som ikke var landet. Under store anstrengelser stod redningsbåden atter ud, men da havet tiltog i styrke, var der næsten ikke til at

ligge derude i de svære brådsøer. Ved fitiden kom den sidste båd ind over. Den fik nogle mægtige søer over sig, således at agterskibet kom under vandet. Redningsbåden løb straks op på siden af fartøjet, og ved hjælp af liner blev de 4 mand reddet over i redningsbåden. Da en fangline fra fiskerbåden havde fisket redningsbådens skrue, gik motoren i stå, men i løbet af nogen tid kom motoren i gang igen, og med udlagt bådslæb landede båden i god behold og landsatte de 4 reddede.

Fiskerbåden sank 7-8 minutter efter, at den var forladt af besætningen. Redningsbåden, blev derefter bragt i hus, klar til brug påny, og kl. 19.00 blev mandskabet hjemsendt.

De nødstedte fartøjer var »Sion«, »Viking«, »Mågen« og »Charles« med en besætning af i alt 16 mand.

Det var fiskerbåden »Charles« der forliste, og hvorfra de 4 mand blev reddet.

Flygtninge skibet

Den 17. september 1950 kl. 18.00 modtog opsynsmanden ved redningsstationen Nr. Vorupør telefonisk melding om, at et fartøj styrede mod land.

Vinden var SSE, styrke 6, med regn. Da opsynsmanden ankom til stranden, havde fartøjet ankeret op i læ af molen, ca. 400 m fra land, og kl. 18.30 sattes en jolle i vandet fra ankerliggeren, og tre mand begyndte at ro mod land.

En lille pram med to mands besætning stod straks ud mod skibsjollen for at advare den mod at lande på kysten. Da skibsjollens mandskab så, at der kom et fartøj ud mod dem vendte de om og gik om bord i ankerliggeren igen, og da prammen kom op på siden for at tale med dem, blev den vinket af, hvorfor den holdt mod land igen. Da der ikke var opsendt nødsignaler, forholdt redningsstationens mandskab sig afventende.

Kl. 21.00 kom skibsjollen til land med to mand, som blev afhørt af politiet. Fartøjet, der var på ca. 70 tons med en 24 HK motor, var afsejlet fra Göteborg den 14. samme måned for at gå til Thyborøn og derefter til Australien. På grund af kuling var det gået til ankers i læ af molen. Det oplystes samtidig, at de ombordværende ønskede at komme i land, da vinden stadig tog til med svære brådsøer på alle revlerne.

Kl. 22.30 blev stationens motorredningsbåd derfor ført til havet og søsat. Fra det nødstedte fartøj blev fjorten personer taget om bord, og uden uheld bragt i land kl. 14.00.

Motorredningsbåden førtes derpå i hus, hvor materiellet blev rengjort og efterset, hvorefter redningsmandskabet hjemsendtes kl. 02.00.

SUPERMARKED



Nr. Vorupør - Tlf. 93 80 22

FISKERCOMPAGNIET

Andels-Fiskeeksportforening - TLF. 93 80 19
Th. Jensen - forretningsfører
Levering af alle slags Vesterhavsfisk

VORUPØR BAGERI

Mads Andersen
Tlf. 93 80 21

Vesterhavsgade 103
Nr. Vorupør
TRICA supermarket **93 80 18**

Flytning
Daglig fragtrute -
Thisted-Vorupør, Thisted-Snedsted
KTTRANSPORT 93 83 18 Billif. 049 73 618
v/ Kr. Thomsen, Fiskervej 28, Vorupør

J. MATHIAS MADSEN
VAAD & TRAWLBINDERI
FISKERIARTIKLER
& TAVSEFABRIKATION
Tlf. (07) 93 80 14 - Vorupør, 7700 Thisted

SKIBSELEKTRONIK - SALG - SERVICE

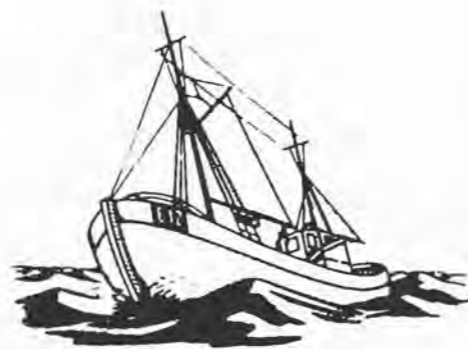


HIRTSHALS SKIBSRADIO I/S
SYDVESTKAJEN 1-3
9850 HIRTSHALS

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

Cafeteria Vorupør Landingsplads

Nr. Vorupør - Tlf. 93 82 00
stedet med den fine udsigt
- og den gode mad!



HANSTHOLM FISKEAUKTION

Auktionsmester **IB HOLM SØRENSEN**
(statsautoriseret)



AUKTIONSGADE 11
7730 HANSTHOLM
Tlf. (07) 96 11 66
Telex 60 857



MANDS MINDE



Ansættelser Pr. 1.8. 1985

Bådmand på prøve K.A. Rasmussen, redningsstation Anholt Havn, som bådmand.

Bådmand på prøve F. Svensson, redningsstation Anholt Havn, som bådmands

Pr. 1.9. 1985

Bådmand på prøve H.J. Ibsen, redningsstation Hirtshals, som bådmand.

Bådmand på prøve R. Poulsen, redningsstation Hirtshals, som bådmand.



Runde fødselsdage 60 år

Fhv. betjeningsmand C.Aa. Holm, Hasle, 27.12.

70 år

Fhv. betjeningsmand M. Jensen, Rindby, 3.12.

Fhv. bådmand S. Hansen, Gedser, 18.12.



Hubert Tversted

Thyborøn i december 1985

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

Afsked

Redningsinspektør Jørgen Ibsen, Farvandsdirektoratets nautiske afdeling siger fra 1. januar 1986 farvel til det danske kystredningsvæsen og farvandsdirektoratets medarbejdere.

Jørgen Ibsen afløste G. Aaskov Petersen i 1968 på posten som inspektør for det danske kystredningsvæsen. Før den tid, havde han været skibsinspektør ved Fyr- og Vagervæsenet, hvor han startede 1. februar 1952.

Jørgen Ibsen er kendt af alle danske redningsfolk som en rolig og behagelig forhandlingspartner, ikke mindst når det gjaldt lønspørgsmål og bedre materiel til stationer. Han fulgte levende med i hvad der skete ved de enkelte stationer og har gjort en stor indsats for at bedre forholdene.

På direktoratets vegne deltog han i flere internationale redningskonferencer i udlandet og ved årsmøderne i foreningen, hvor han altid deltog, fik man beretninger om alt det nye.

Vi ønsker Jørgen Ibsen må nyde sit otium.

90 år

Fhv. betjeningsmand N.C. Jensen, Bjerregaard, 14.12.

Fhv. bådmand S.C. Sørensen, Lildstrand, 16.12.

DJURSLANDS BANK

— Den lokale bank

HIRTSHALS ANDELSFISKEINDUSTRI

a.m.b.a.

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

Vi ses i den lokale bank!

NORDVESTBANK





Lemvig Skibsforsikring

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

Opfordring til stationerne!!!

Hjælp os, i redaktionen af tidsskriftet, med at skaffe bil-
leder af strandede skibe fra stationernes område.
Materialet returneres to dage efter modtagelsen.



VIKING

NORDISK GUMMIBÅDSFABRIK

- ★ Opblæselige gummiredningsflåder og evakueringsflåder.
- ★ Redningsbåde.
- ★ M.O.B.- og rescue-båd.
- ★ Flådekraner
- ★ Overlevelses- og branddragter.
- ★ Redningsveste.

P. O. Box 3060
6710 Esbjerg V

Telefon 05-150644
Telex 541 14 Viking DK

DEUTZ OG CATERPILLAR

Autoriseret forhandler af
samt salg og reparation af
samtlige motortyper.

Forhandling af
JONIO 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

Anden verdenskrig

Af sognepræst Jens Hvas, Holstebro

Den store krig

Der er i tiden en vældig interesse omkring den anden verdenskrig. Hver uge har sin nye TV-film om emnet. Hver måned sin bog.

Radiojournalisten Bob Ramsing har givet sit bidrag med bogen »Chr. U og hans venner«. Ramsing vil tydeligvis fremhæve de åndelige værdier, der bar kampen mod tyranniet. Han arbejdede nær sammen med Christian Ulrik Hansen i en af Holger Danske grupperne. Denne unge bondesøn fra Himmerland, der døde kun 23 år gammel, står som den fornemmeste repræsentant for dansk sind og kristentro. Derfor er han nok værd at erindre.

Chr. U var med, hvor det gik hårdest til - også der hvor stikkere skulle likvideres. Det er under indtryk af dette hårde arbejde, han skriver til en ven: »En gang imellem bliver jer så angst - angst for at min menneskelighed skal blive hængende i pigtråden. Angst for at jeg skal blive et dæmonisk menneske. Om Gud nu lukker for kærlighedskilden?«

Her står vi ved menneskelighedens vugge. I angsten for at mennesket skal blive ond, at hadet skal blive en uafrystelig del af mit væsen.

Den store fred

Oftede talte Chr. U med sine kammerater om tilgivelsen som det eneste middel mod had. Derfor modnedes den tanke også i ham, at et forældreløst tysk barn skulle indtage hans plads i hjemmet, når han selv blev dræbt. Således skulle tilgivelsen fremelskes i gerning.

Han kammerater havde svært ved at forstå dette overvældende udtryk for den kristne kærlighedstanke. Men een forstod det. Den stoute kromand fra Hvidsten kro, Marius Fiil. Da han gik ud af sin celle til henrettelsespladsen omfavnede han den tyske vagtpost for at vise, at hans vej ind i døden ikke skulle være hadets vej, men tilgivelsens. Hans sjæl var ikke tilstoppet af had, kærligheden fra livets dybeste kildevæld, den evige Gud, kunne frit strømme derind og bære ham igennem døden.

Livets kamp

Kampen mod det onde fortsætter - også i fredstid. I den kamp kan vore sind så let blive tilstoppede af uvilje, misundelse, ond vilje - ja had. Derfor må vi bestandigt kæmpe for at stå i tilgivelsens stand ved dagligt at bede: »Forlad mig min skyld, som også jeg forlader mine skyldnere«.

Kærlighedskilden

Men om Gud nu stopper kærlighedskilden, spørger Chr. U ængstelig. Og han svarer selv øjeblikkelig med ord, der minder om jul og om påske.

»Men Stjernen (over Betlehem) vil lyse lige klart. Og Solen (fra den første påskemorgen) vil varme mit lig i morgendæmringen. For Gud er Gud er Gud, om alle mand var døde...«.

Evighedskilden

Døden kan ikke ramme Gud, fordi Gud ikke kan hade, thi Gud er kærlighed. Døden kan ramme os på vor krop, men aldrig på vor sjæl, så længe vi ængstes for hadet, så vi må leve vort liv på tilgivelsens klippegrund.

»Lad Livets kilde flyde, at ingen stoppe den,
Lad Folkene sig fryde, mens tide fare hen!
Lad lykkes Jesu navn!«.

RACAL-DECCA

RACAL

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

Af »Fhv. farmer Christian Mumme Bondo og hustru Christiane, f. Hartmanns legat«

vil der den 6. marts 1986 kunne uddeles nogle portioner til værdige trængende fiskere, ansatte eller førhen ansatte under redningsvæsenet i Jylland og deres enker samt uforsørgede børn.

Skulle der ikke blandt de ovennævnte findes et tilstrækkeligt antal værdige trængende, kan værdige og trængende fiskere i det øvrige Danmark eller værdige og trængende enker efter sådanne eller uforsørgede børn komme i betragtning.

Ansøgningskema 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 1986.

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



ESBJERG GENSIDIGE
SKIBSFORSIKRING
Havdigevej 31 · 6700 Esbjerg

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



Spændende projekt i ellefte time

Beeco Marine Consult, Århus har udarbejdet et hurtigt skitseprojekt til en helt ny type kystredningsfartøj. Projektet er indsendt til forsvarsminister Hans Engell, til Farvandsdirektoratet og Hjemmeværnskommandoen.

Skibingeniør Leif Berg fortæller til Tidsskrift for Redningsvæsen, at han først fornylig har set tegninger over de to typer kystredningsfartøjer, der er projekteret til Redningsvæsenet og han undrer sig over, at de skal koste så meget at bygge.

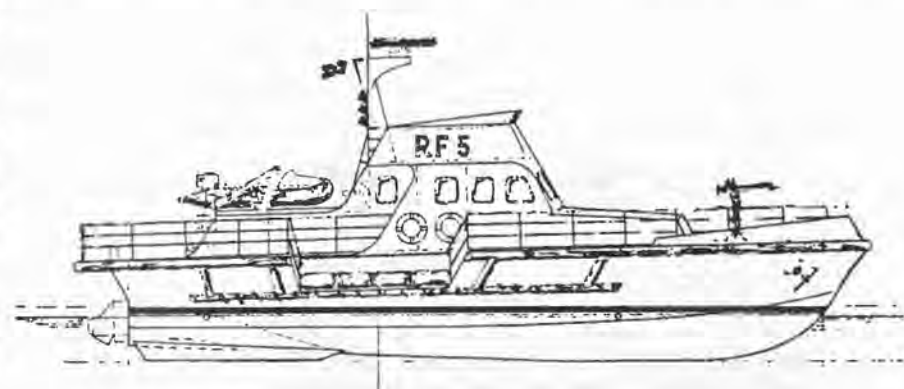
For de 75 millioner, der er afsat til fire nye kystredningsfartøjer vil han mene, at der kan bygges 8-10 stk. af en type han hastigt har projekteret.

Beeco Marine Consult er kommet frem med sit projekt af flere grunde. Først og fremmest fordi det har undret ham, at vi agter, at bygge to forskellige typer, der stort set er lige store og begge i gammel stil. Og at fart og effektivitet er for ringe i de projekterede typer.

Det mest interessante ved BMC's forslag er, at de bryder med konventionel fremdrivning og foreslår water-jet, som Leif Berg mener rummer mange fordele bl.a. ingen skrue eller ror, der kan beskadiges når bunden evt. røres. Waterjets kan ikke skades ved grundstødning, fordi de ikke stikker under redningsbådens dybgang. Ydermere kan de jo ikke trække luft som almindelige propeller, når båden løftes ud af en sø.

Projektet omfatter 3 stk. ca. 400 HK dieselmotorer, hvis drivmiddel er waterjet. Med en motor alene vil fartøjet kunne sejle 10 knob, og med alle tre motorer igang over 20 knob. Båden er operationsdygtig selv om en motor er under reparation.

Waterjet-systemet har den fordel, at man styrer med dysen d.v.s., at man har tre uafhængige rorsystemer. Endvidere har det den fordel, at man ikke har en skrue, der kan være til fare under en redningsaktion. Typen er projekteret med stål til skrog og dæk, men aluminium til overbygning. Skroget er projekteret V-formet og selvoprettende i alle positioner, hvilket skulle være lettere med dette motoranlæg, da motorerne kan placeres dybere end normalt. Flybrigen er tænkt anvendt til opdrift.



ANDELSBANKEN
er anderledes
HIRTSHALS · HANSTHOLM · THYBORØN

ESSO DEPOT · GRENAA
v/ K. Weje Nielsen
Havnen · 8500 Grenaa
Tlf. (06) 32 13 99



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

Der skal indbygges to ballasttanke, således at skibet ligger roligere i ekstreme søforhold. Tankene kan evt. også anvendes til oliedispergerende væsker, som kan spredes ud over et olieudslip via vandkanonen på fordækket. Vandkanonen er tænkt til brandbekæmpelse og fødes fra en pumpe koblet til centermotoren. Motoren kan også anvendes til en for- og agterdyse, som virker bedre end bowthruster, som jo nærmest er virkningsløs ved blot 2 knobs fart.

Det projekterede fartøjs længde er 19,75 m, bredde 5,5 m og en dybdegang på 1,25 m. Med ballasten fyldt bliver dybdegangen 1,55 m. Fartøjet får midtskibs en redningszone, hvor mandskabet med sikkerhedsline og nær havoverfladen kan indtage en skibbruden. Lønningen er polstret med en gummifender, således at man kan løfte nødstedte ombord, uden at de tager skade, og faren for at blive klemt mellem redningsbåd og den nødstedte båd skulle derved også mindskes.

Der er planlagt placeret slæbeskrog og spil og en kran på hver side omkring hjælpefartøjet (gummibåd).

VI HAR MODTAGET:

Et par ord om uvildighed og redelighed

At industriministeren nu forsøger at sammensætte en ny, tredje kommission til undersøgelse af RF-2 ulykken, må vi som redningsfolk naturligvis hilse med tilfredshed. Med henblik på at forebygge en lignende ulykke i fremtiden er det vigtigt, at enhver detalje, som endnu måtte henstå ubelyst, bliver klarlagt.

Vigtigt er det også at de mange myter, som er opstået omkring denne sag, gendrives. Imidlertid ser det ud til, at det ikke er så ligetil at finde kvalificerede personer, som ønsker at deltage i kommissionens arbejde.

Og er der egentlig noget at sige til det? Det skudsmål som pressen har givet de to foregående kommissioner er sikkert ikke medvirkende til at friste nogen. I det hele taget har pressen ikke taget det så nøje, hvad behandlingen af denne sag angår.

Hvor ofte har man ikke i dagbladene artikler kunnet møde kravet om uvildighed og retfærdighed, for så senere, i de samme artikler, at kunne konstatere, at bladene allerede selv havde taget stilling, ja, i nogle tilfælde endog fældet dom. Mener man det alvorligt, den megen snak om uvildighed og retfærdighed, da må man konsekvent afholde sig fra sensationslysten, tendentiøs landsbyladder. En stor del af pressen, og i særdeleshed Morgenavisen Jyllands-Posten, synes ikke at have forstået dette.

Samme dagblad har forøvrigt, her på det sidste, vist en tvivlsom interesse for vor forening. Den erfaring vi derved er kommet i besiddelse af, har ikke været i stand til at overbevise os om, at dette blad selv formår at leve op til den uvildighed og redelighed, som bladet forventer andre skal udvise.

William Christensen, Gedser.

Et eksempel på løsgtig journalistik

I en artikel i Jyllands-Posten den 25. oktober 1985, omhandlende interne forhold indenfor Foreningen af Danske Redningsmænd, bringes spørgsmålet om bestyrelsesmedlemmernes alder på tale. Af artiklen fremgår det, at det skulle være en redningsmand, en af vore kolleger, som fandt det problematisk, at bestyrelsesmedlemmerne havde en alder af mellem 50 og 70 år.

Som et af disse bestyrelsesmedlemmer ser jeg mig givetvis ikke i stand til at bedømme, om der virkelig består et sådant problem.

Til gengæld er jeg i stand til at fortælle dette blads læsere, at den tanke, at der

kunne eksistere et problem af denne art i vor forening, ikke er undfanget af en af vore kolleger, men derimod af artiklens forfatter, Kirsten Risgaard. Tanken, ordene og formuleringen skal alene tilskrives hende.

Selvom foreningens medlemmer, i tiden fremover, næppe lader sig anfægte af lignende uartig journalistik, da er der nok grund til at tage sig i agt, især overfor denne journalist.

William Christensen, Gedser.

Skoleskibet »Danmark« tager den nyeste computerteknologi i brug.

Det første af Racal-Decca's nye Master ARPA radar er netop installeret på skoleskibet »Danmark« som forberedelse til toget til USA næste år, hvor skoleskibet skal repræsentere Danmark ved genindvielsen af Frihedsgudinden.

Valget af Racal-Decca's Master-radar, som blev skænket af A.P. Møller Fonden, hænger sammen med, at udstyret er fremstillet efter de nyeste principper, der har muliggjort indbygning af de meget avancerede faciliteter, som er bekendt fra Racal-Decca's store ARPA, men til en langt lavere pris.

Den indbyggede computer er lynhurtig og giver information om andre skibes fart og kurs indenfor 30 sekunder. Endnu vigtigere er, at computeren arbejder i True Motion, og at man derfor kan stole på vektorinformationerne under egen manøvre. På ARPA'er, hvor computeren arbejder i Relative Motion, bliver alle informationer om andre fartøjer ukorrekte og dermed misvisende under egen manøvre.

I betragtning af, at ARPA netop er beregnet til at give hurtig og præcis information i en kristisk situation, er Racal's True Motion-facilitet af uhyre sikkerhedsmæssig værdi.

Den kraftige computer byder på adskillige andre sikkerhedsmæssige fordele. »Split Video« er én af disse og betyder ganske enkelt, at computeren foretager

sine beregninger på de rå radarsignaler, som den optimerer automatisk for hvert enkelt mål, den følger, og derefter præsenterer billedet på skærmen. Fordelen er tofold: for det første, at den aldrig mister et mål selv under ugunstige forhold, og for det andet, at computeren aldrig mister sine informationer, selvom display'et skulle være forkert indstillet.

Master-serien er forøvrigt opbygget efter en interessant filofosi, idet den, som Karsten Bech-Andersen fra Racal-Decca udtrykker det, »kan vokse med kravene«. »Man kan foreksempel starte med en 16" grundmodel, der er en Relativ Motion Radar«. »På et senere tidspunkt kan denne udbygges med et antikollisionsmodul, der arbejder i True Motion, og hvis der sidenhen skulle opstå ønske eller krav om ARPA-faciliteten, tilsluttes det tredje modul ganske enkelt«.

For at gøre radarovervågningen sikrere og enklere kan Master-serien udbygges med en dagslys-farveskærm med 20" billedrør, der for eksempel kan monteres i et drejebeslag under dækket og dermed dublere som dokkingradar.

Den modulært opbyggede Master-radarserie er interessant på mange punkter, og med ARPA'en har Racal-Decca gennemført det usædvanlige kunststykke, at kombinere det mest avancerede med markedets laveste pris.



Skoleskibet »Danmark«

Undersøgelseskommission nedsat

Den tredje RF-2 undersøgelseskommission kan nu starte sit arbejde efter, at det er lykkedes, at finde tre nye medlemmer til erstatning for de tre, der blev erklæret for inhabile. Det var SiD fiskernes formand i Hanstholm, Peter Sand Mortensen og direktør Per Holst Sørensen, Frederikshavns værft samt professor på Danmarks Tekniske Højskole, P. Ternstrup Pedersen. De sidstnævnte var medlemmer af en komité under klassifikationsselskabet Det norske Veritas, der var involveret i RF-2. Undersøgelseskommissionens formand, landsdommer Carsten Haubek fra Venstre Landret i Viborg venter først, at undersøgelsesarbejdet for alvor kan komme igang ved juletid, idet de tre nye medlemmer først skal have tid til, at sig ind i sagens mange momenter. De tre nye medlemmer er tidligere B & W direktører, civilingeniør Jens M. Barfoed, civilingeniør Mogens Knudsen samt formanden for fiskernes fagforening i Esbjerg, Børge B. Jensen. De øvrige i kommissionen er professor Frithiof Niordson fra Danmarks Tekniske Skole og formanden for Hirtshals Fiskeriforening, fiskeskipper Knud Damgaard Jensen.

Pilotprojektering af et strandredningsfartøj

Udvalget for redningsfartøjer- og materiel afviklede møde den 23. oktober og den 6. november, hvor man drøftede detaljer ved det styrehus, der skal opbygges i fuld størrelse og de første indledende skridt til et pilotprojekt for en strandredningsbåd blev drøftet.

Frisk initiativ af Rønne stationsleder

Problemet var, at få stationens nye hjælpefartøj - den engelske gummiredningsbåd RI 28 - hurtigt ud af huset og i vandet. Den var tung og det var besværligt. Stationsleder Axel Buchardt, Rønne, var mand for, at klare dette problem - og det var genialt. Et stykke kajplads i Rønne folder sig ud og bliver til en rampe eller slidske, hvorfra traileren med hjælpefartøjet hurtigt kan sættes direkte i vandet. Og selvfølgelig er ideen allerede en realitet lige ret ud for redningshuset. Det tager kun 11 minutter fra en alarm til station Rønne er undervejs og med hjælpe-

fartøjer, der drives ved watercraft, vil man hurtigt kunne være fremme ved nødstedte. Den gør maksimalt en fart af 28 knob i timen. Journalisten Jane Ballisager, Bornholms Tidende har i en levende artikel (27. juli) beskrevet det, at være med på en øvelse med stationens hjælpefartøj. Hun indleder sin artikel således:

Den bukker og springer, så det er en fornøjelse. Et godt tag i remmen foran »sadlen« og støvlerne godt inde i bøjlerne er nødvendigt for at holde sig fast. Nej, det drejer sig ikke om en hest. Det drejer sig om en tur i den nye redningsgummibåd, som Rønne redningsstation har fået i begyndelsen af året. Stærkt går det! 24 knob i timen. Det har blæst pænt de sidste par dage, og gummibåden suser hen over bølgerne. Til tider på vandet. Maksimalfarten er 28 knob i timen. Med båden kan redningsfolkene

nå fra Rønne til Hasle på 11 minutter. Det giver nogle hug, men blot man hænger godt fast, er der ingen grund til bekymring. Redningsfolkene ved, hvad de har med at gøre, og gummibåden virker stabil nok. »Vi var lidt skeptiske i begyndelsen, men vi er blevet glædelig overrasket«, indrømmer bådfører Otto Nielsen.

Jane Ballisager fortæller endvidere, at stationslederen, der har udtænkt ideen med en kaj/rampe til udsætning af hjælpefartøjer, først lavede en lille model og forelagde ideen i Farvandsdirektoratet. Her blev ideen behandlet positivt og stationslederen gik derefter til havnemyndighederne og fik tilladelse til at opføre byggearbejdet på havnen. Farvandsdirektoratet gav tilladelse til igangsætning af arbejdet og et lokalt maskinværksted på havnen løste opgaven.



Stationsleder Axel Buchardt ved sin opfindelse - en kombineret kajplads og rampe til udsætning af stationens hjælpefartøj.

 **H&L BANKEN**
BANKBUSSEN
HANSTHOLM · HURUP · SJØRRING · SNEDSTED · THISTED · VORUPØR

 **LOKALBANKEN**
selvfølgelig!
HJØRRING - HIRTSHALS - TAARS



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


BORNHOLMS KONSERVESFABRIK A/S
LEVERANDØR 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

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



Jydsk Dykker-firma
v/ Gert Normann Andersen
Broagervej 5 - 7500 Holstebro
Telefon (07) 42 63 51

Alt undervandsarbejde,
dykkerundersøgelser,
bjærgning, sprængning m.m. udføres.

HIRTSHALS FISKEAUKTION
Tom Christiansen
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

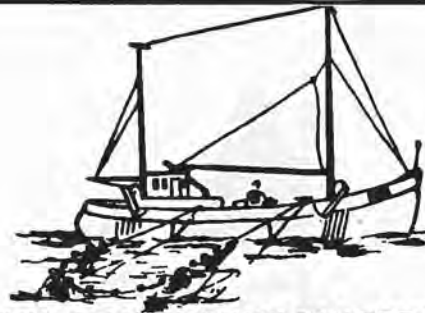
AGGER SKIBSVÆRFT

Nybygninger og reparationer.
Smede- og Maskinværksted

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



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 ApS

Tlf. (07) 83 19 11
7680 Thyborøn



Nærmeste forhandler anvises.



THYBORØN FISKEAUKTION

v/Jens Steen

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

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

THORSMINDE FISKEAUKTION

v. Johannes Dahl Knudsen

Spovevej 7
Thorsminde
6990 Ulfborg

Tlf. (07) 49 71 23



THYBORØN SKIBSRADIO

MARITIMT ELEKTRONISK UDSTYR
Henning Byskov Havnen 7680 Thyborøn Tlf. (07) 83 11 60 Biltlf. 049 54689