

TIDSSKRIFT FOR REDNINGSVÆSEN

Medlemsblad for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 1

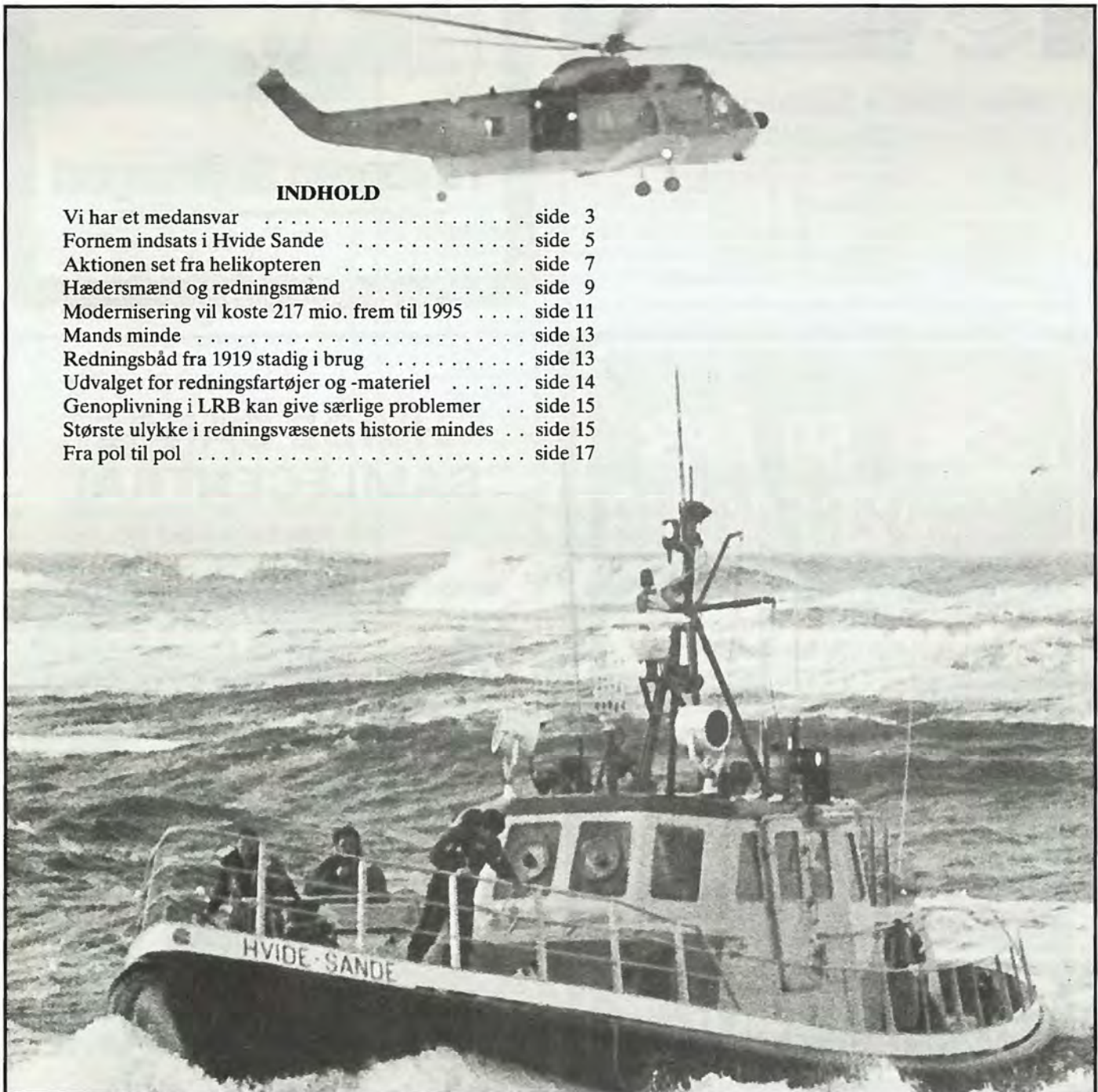
JANUAR-FEBRUAR 1987

54. ÅRG.



INDHOLD

Vi har et medansvar	side 3
Fornem indsats i Hvide Sande	side 5
Aktionen set fra helikopteren	side 7
Hædersmænd og redningsmænd	side 9
Modernisering vil koste 217 mio. frem til 1995	side 11
Mands minde	side 13
Redningsbåd fra 1919 stadig i brug	side 13
Udvalget for redningsfartøjer og -materiel	side 14
Genoplivning i LRB kan give særlige problemer ..	side 15
Største ulykke i redningsvæsenets historie mindes ..	side 15
Fra pol til pol	side 17



Fornem indsats i Hvide Sande. (Se side 5.)



HVIDE SANDE FISKEAUKTION

v/ Leo Rønn

Telefon 07 31 10 44 - 07 31 10 89
Privat tlf. 07 31 17 26



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
VANTSKRUE
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 83 11 25



Ansvarhavende redaktør:
KNUD JACOBSEN
Makholmvej 37, 7600 Struer
Tlf. 07 86 14 67, 07 85 09 00, 049 - 81 635

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

Eftertryk tilladt med kildeangivelse

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, 6960 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!



Vi har et medansvar

Alle redningsmænd har fået tilsendt forslaget til moderniseringsplan for kystredningstjenesten - og forslaget er ikke kun udsendt til orientering. Det er meningen, at alle skal gå efter planen nøje igennem og derefter fremkomme med eventuelle bemærkninger. Det er nu, det skal ske. Det er for sent, når først udbygningsplanen er sat igang. Da vi i Foreningen af Danske Redningsmænd tog imod forsvarsminister Hans Engell's opfordring til at indtræde i udvalget for fartøjer og materiel m.v., påtog vi os også et medansvar. Det vil vi ikke løbe fra. Vi har et medansvar for de nyanskaffelser og den struktur, som fremover kommer til at præge redningsvæsenet.

Foreningen har været repræsenteret med tre medlemmer i udvalget, og vi har ud fra bedste evne og overbevisning været med til at udarbejde moderniseringsplanen. Er der ting, som vi har overset eller ikke taget tilstrækkelig højde for, så er det nu, det skal frem. Derfor opfordrer jeg indtrængende hver enkelt redningsmand til at gå planen nøje igennem og fremkomme med eventuelle kommentarer nu. Vi har forlangt et møde i København - det finder formentlig sted sidst i februar - hvor alle stationsledere og bådførere skal deltage. Her vil der være mulighed for at fremkomme med synspunkter.

Arbejdet i foreningen og i Farvandsdirektoratet har i de seneste fem år været præget af tragedien i Hirtshals, men nu er det fremtiden det gælder. Det har taget lang tid, også for lang tid, at få opstillet kravene til de nye fartøjer, men med den nu udsendte plan er vi klar til at påbegynde den hårdt tiltrængte og alt for længe udskudte modernisering.

De økonomiske hensyn har været skudt i baggrunden i det arbejde, vi har udført i udvalget. Vort mål har været at give de enkelte redningsstationer nøjagtigt det materiel, de har brug for.

Der er to ting, som har vejet særligt tungt. At vi fortsat skal kunne redde menneskeliv under alle forhold, og at redningsmændene skal komme sikkert i havn.

Men når det gælder al færdien til søs, har det menneskeskabte sin begrænsning. Forhåbentligt har vi gjort vort arbejde godt nok. Nu er det op til jer at tage stilling til moderniseringsplanen. Vi har brug for jeres erfaring og kendskab til lokale forhold for at kunne skabe den bedst mulige kystredningstjeneste.

Robert Iversen

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.



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

MASKINFABRIK OG SKIBSSMEDIE

MALERMESTER
JØRGEN JEPPESEN

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

Skibsmaling · Sandblæsning · Sandvask
Bygningsmaling · Autolakering

THORFISK

GRENAA - THYBORØN

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

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

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

Skibsproviantering og frilager

GRENAA
FISKEAUKTION



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

BRUG BRUGSEN
ANHOLT
TLF. (06) 31 90 20

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



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



Fornem indsats i Hvide Sande

Mandskabet på Hvide Sande redningsbåd ydede natten mellem 1. og 2. december 1986 er fornem indsats, som ikke blot gør dem selv, men hele det danske redningsvæsen ære. De gik i orkanagtig storm ud for at hjælpe Hvide Sandekutteren »Anni Bang« med fire mand om bord. Den var ikke nået i havn, før stormen med fuld styrke ramte den jyske vestkyst.

Aktionen blev meget langvarig og stillede store krav til redningsbådens besætning og fører. Kutteren kæntrade to gange, og en gang blev redningsbåden kastet om på siden af en svær sø.

Da kutteren til slut drev ind mod land, fulgte redningsbåden med, og da kutteren til sidst grundstødte, og alle mand sprang overbord, gik redningsbåden, uden hensyn til risikoen, meget langt ind for at kunne »samle op«, hvis mandskabet skulle blive suget ud. Det endte med, at redningsbåden selv strandede og længe stod fast i den kogende brænding.

MRB 34 er dog så godt et skib, at det kunne holde til den hårde behandling, og besætningen var erfaren og dygtig nok til at klare den meget kritiske situation. Bådfører Kr. Mose Sørensen satte begge maskiner på fuld kraft bak, og det endte med, at båden kom fri ved egen hjælp.

Aktionens forløb

Mandag aften ved 22-tiden:

Havnevagt Arne Christensen, bådfører Kr. Mose Sørensen og stationsleder Chr. Mose Enevoldsen samles på havnen for at drøfte situationen. Der er på dette tidspunkt stormstyrke i Hvide Sande, og flere store kuttere har klaret indsejlingen fint, men to mindre kuttere er ikke kommet i havn. Derfor enes man om at sætte to mand på molevagt.

Kl. 00.15: Molevagten melder, at »Anni Bang« ligger underdrejet 3 sømil til havs. Kutteren beder om at få redningsbåden ud i indsejlingen for at overvåge.

Kl. 00.30: Redningsbåden melder klar i indsejlingen med 7 mand om bord. Kr. Mose Sørensen er bådfører. Samtidig vælger skipperen på »Anni Bang« at holde ind, men bliver under drejningen ramt af en voldsom sø, så kutteren krænget helt over. Skipperen beder om hjælp over radioen, og Kr. Mose Sørensen svarer omgående: »Vi kommer med det samme!«

På land orienterer stationslederen i samråd med havnemesteren politi, SOK og Blåvands Radio.

Desuden orienteres formanden for skibsforsikringen Bent Jørgensen, som også kommer tilstede.

Kl. 00.45: Redningsbåden når frem til »Anni Bang«s position. Kutteren har nu rettet sig op, og besætningen bliver beroliget ved redningsbådens ankomst. Alle bliver over radio og telefon med at anløbe havn. Vindstyrken er på dette tidspunkt 30 i Hvide Sande, hvilket vil sige orkanagtig storm.

Kl. 04.30: De to skibe ligger nu i den oprørte sø, da der bliver lidt flovning - og som så ofte før bliver søen voldsomme. »Anni Bang« kæntrer igen, skipperen beder om hjælp, og redningsbåden går straks op i nærheden af kutteren, som dog igen retter sig op.

Der bliver nu slået alarm til SOK, og en helikopter går øjeblikkelig på vingerne. Det vil tage helikopteren ca. 50 min. at nå til positionen.

Kl. 05.30: Lyset går ud på »Anni Bang«, og båden driver stærkt mod land. Helikopteren er nået frem, men redningssejlen bliver indfiltret i rigningen på grund af den voldsomme brænding. Igen går redningsbåden op på siden af kutteren, man da det er uforsvarligt at være på dækket, kan en trosse ikke fastgøres.

Kl. 06.30: »Anni Bang« grundstøder syd for Hvide Sande, og alle fire mand springer i søen. Redningsbåden går da langt ind for at kunne »samle op«, hvis mandskabet skulle blive suget ud. Redningsbådens tætte position ville i så fald være de fire mands eneste redningsmulighed. Da strander redningsbåden. Lykkeligvis kommer de tre af fiskerne selv i land, mens den fjerde bliver samlet op af helikopteren. Den lander på stranden for at få de tre forkomne fiskere ind i varmen.



Hvide Sande-kutteren »Anni Bang« blev kastet rundt i brændingen og fik det opstående i bagbord side slået ind af en sø.

Foto: Keld Arne Hansen



»Anni Bang« drev så langt ind mod land, at tre af besætningsmedlemmerne selv klarede at komme i land. Skipperen blev reddet af helikopteren. Foto: Keld Arne Hansen.

Så sent som aftenen før havde han været på besøg i Hvide Sande Guldalderklub for at fortælle om ulykken, som ramte Hvide Sande redningsbåd i 1951. Dengang omkom 5 redningsmænd, heriblandt hans egen bror. Det er naturligt, at tankerne også gik tilbage til tragedien dengang og til tragedien i Hirtshals. Aktionen fandt sted på fem-årsdagen for RF-2 katastrofen.

Heldigvis endte det hele godt, og det var både med stolthed og taknemmelighed, jeg så redningsbåden komme fri og selv komme ud gennem en åbning i revlerne 500 meter syd for strandingsstedet.

Stolthed fordi vi har så dygtige redningsmænd, som kan klare en så vanskelig situation. Taknemmelighed, fordi Gud lod det ende lykkeligt.

Det var en stærk oplevelse at se redningsbåden komme fri af stranden og selv sejle ud gennem brændingen med alt vel ombord, siger Chr. Mose Enevoldsen.

MRB 34 klarede den hårde behandling uden at tage synderlig skade. Allerede dagen efter kom den på land, og her blev det konstateret, at den kun havde fået en svinger revet af. Også »Anni Bang« slap nogenlunde fra det, selvom den af søerne fik det opstående i bagbord side trykket ind. Den er senere blevet bjærget og sat i stand.

Stolthed og taknemmelighed

For stationsleder Chr. Mose Enevoldsen blev det en lang nat med angstfuld venten. Han havde det krævende job at følge hele aktionen fra land, og det kan for en stationsleder være endnu værre end at være med om bord. Det var 7 kammeraters og 4 fiskeres liv, der stod på spil.

Tilbage i brændingen er nu redningsbåden. Bådføreren og stationslederen drøfter over radioen situationen. Der skal ingen chancer tages for besætningen, men alle forlanger at blive om bord. Det er en kritisk situation, men de 7 redningsmænd bevarer roen, og til sidst lykkes det at komme fri ved egen hjælp.

Aktionen set fra helikopteren

Redningshelikopteren, som deltog i redningsaktionen ved Hvide Sande, blev ført af kaptajn Leif Børge Petersen. Den kommer som alle danske redningshelikoptere fra eskadrille 722, og den holdt i beredskab på flyvestation Skrydstrup, da den blev alarmeret.

Det var ret sent, vi blev inddraget i aktionen, siger han. Vi blev først vækket ved 5-tiden, og så susede vi derop ad.

Somme tider kan det være svært at finde et skib i nød, men denne gang havde vi ingen problemer. Der var lys både på den nødstedte kutter og på redningsbåden fra Hvide Sande, så vi fandt dem med det samme og kunne flyve lige til dem.

Det blæste meget (vindstyrken blev målt til 30 sekundmeter) men det var nu ikke det værste. Vi kan sagtens flyve, selvom der er fuld storm, og vi kan også holde helikopteren på samme sted, selvom der kommer et hårdt vindstød. Problemet var ikke at holde helikopteren stille, men derimod, at kutteren bevægede sig så voldsomt.

Vi lagde os 30 meter over den, men den lå helt inde i brændingen, og hver gang, den blev ramt af en sø, flyttede den sig mange meter. En gang, da den blev ramt af en særlig stor sø, gættede vi på, at den blev flyttet 20 meter.

Under sådanne vilkår er det meget svært for os at yde hjælp. Jeg kan ikke sætte min redningsmand ned til kutteren uden at risikere hans liv. Risikoen for at han bliver slynget mod skibet er alt for stor, når det hele tiden bliver kastet rundt af søerne. Havde kutteren ligget blot en halv kilometer længere ude, havde der ikke været de samme problemer. Ganske vist vil kutteren i så hårdt vejr trille og rulle, men den ligger nogenlunde på samme sted. Den bliver ikke kastet rundt på samme måde som i brændingen.

Vi forsøgte derfor at få en line ned til kutteren, så vi kunne tage de fire fiskere op i enkeltløft. Det vil sige uden at vi sender en redningsmand ned. Hvis besætningen blot kan få fat i linen, er der store muligheder for at de kan få en mand i redningsselen. Lykkes det, kan vi også få ham op. Vi kan gå længere ned og derefter trække ud til siden. Manden vil ganske vist ryge i vandet, før vi får ham indenbords, men hvad betyder det, hvis vi kan redde ham. Det lykkedes ikke at få forbindelse. Linen satte sig fast i rigningen. I det hele taget var det meget begrænset, hvad vi kunne gøre.

For at holde helikopteren stille på samme sted, er jeg nødt til at holde den op mod vinden. Vores redningsline bliver

fired ned fra døren i helikopteren, og det vil sige 10 meter bag mig. Af stormen blæses den yderligere bagud, og jeg har ingen chance for selv at se, hvad jeg foretager mig, men skal have en anden til at dirigere mig. Dertil kommer, at det er vanskeligt at foretage de store bevægelser baglæns. Man mister meget nemt fornemmelsen af, hvor man er henne.

Min andenpilot, Leif Thomsen, har lidt mere forstand på fiskeri end os andre, og han sagde, at fiskerne ville springe ud, når kutteren kom tættere på land og ramte en revle. Og ganske rigtigt. Da kutteren nåede ind på første revle, så vi de fire fiskere springe i vandet. Så vidt vi kunne se, havde de svært ved at orientere sig i brændingen. Vi så dem kæmpe sig i forskellige retninger og vende om, når vandet blev dybere. Det lykkedes tre af dem selv at komme i land, men den fjerde havde svært ved at klare det. Det så ud, som om han var ved at blive meget træt, og så sendte jeg min redningsmand ned og fik ham løftet op. På stranden var der ingen til at tage sig af de tre, der havde klaret sig i land, og derfor gik vi ind og tog også dem ombord.

De var våde og forkomne, og vi ville have dem ind for at give dem noget varme.

Vi var bange for redningsbåden og dens mandskab. Den var fulgt med kutteren ind, og var kommet meget tæt på stranden. Det endte da også med, at den strandede. En overgang så det faktisk ud, som om den lå oppe på selve stranden. Vi var bange for, at den skulle have fået en skade på skruen eller skroget, så besætningen var i fare, og derfor blev vi på stedet, så længe vi kunne. Men efterhånden havde vi ikke så meget brændstof tilbage, og derfor gik vi til Hvide Sande, og satte helikopteren ned på havneterrænet. Så kunne vi på få minutter være fremme ved redningsbåden, hvis der blev brug for vores hjælp. Det blev der heldigvis ikke. Vi var klar til at lægge et varpanker ud for redningsbåden, men den klarede selv at komme fri, og det var helt fantastisk. Vi havde ikke troet på det kunne lade sig gøre.

Der skal mod til for at sejle ud fra Hvide Sande og følge en nødstedt kutter ind i brændingen i sådan et vejr. Vi har stor respekt for redningsmændene.

Heldigvis var det en af de aktioner, der endte lykkeligt. Der var ingen, der blev i vandet, som vi siger, slutter kaptajn Leif Børge Petersen.



Helikopteren holdt sig svævende over redningsbåden for at kunne yde assistance, hvis det blev nødvendigt. Foto: Keld Navtoft.

HANSTHOLM FISKEAUKTION

Auktionsmester IB HOLM SØRENSEN
(statsautoriseret)



AUKTIONSGADE 11
7730 HANSTHOLM
Tlf. (07) 96 11 66
Telex 60 857



S. Å. Leth Jensen

Statsautoriseret vejer og måler
Østhavnen i Hirtshals
Telefon 08-94 13 12

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



Lemvig Skibsforsikring

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

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



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

VIKING

NORDISK GUMMIBÅDSFABRIK

- ★ Opblæsbare gummiredningsflåder
- ★ Evakueringslidsker
- ★ Redningsdragter og branddragter
- ★ Redningsveste
- ★ Andet maritimt redningsmateriel

P. O. Box 3060
6710 Esbjerg V

Telefon 05-150644
Telex 54114 Vikng DK

SEAVIEW KLARSIGTRUDE



360 graders udsyn ved centermotor. Alle spændinger til jævn- og vekselstrøm. Motor, 60/120 watt, 1700-2100 omdr. Støjsvag. Indbygget varmeelement mod dug og isdannelse. Motor og varmeelement arbejder uafhængig.

Type 250/293, lysåbning 250 mm, totaldiameter 293 mm
Type 300/343, lysåbning 300 mm, totaldiameter 343 mm
Type 350/393, lysåbning 350 mm, totaldiameter 393 mm
Type 400/443, lysåbning 400 mm, totaldiameter 443 mm



Tver C. Weillbach & Co.

Toldbodgade 35 1253 København K
Tlf. 01-135927 Telex 19709

Hædersmænd og redningsmænd

»Et smukt og ægte vidnesbyrd om den almindelige dansker, der ved en ualmindelig indsats byggede på det folkelige fundament, som vi står på i dag«.

Sådan karakteriserede Prins Henrik en bog, som er udgivet af Ordenskapitlet, og som indeholder 45 Dannebrogsmænds levnedsskildringer.

Prinsen fremkom med sin karakteristiske ved en reception i residenspalæet på Amalienborg i anledning af udgivelsen. Prinsen er ordenskansler og havde i denne egenskab inviteret landets Storkorsriddere til receptionen for således at kaste glans over mindet om Dannebrogsmændene.

Professor, dr. phil. Tage Kaarsted, der som De kongelige Ordeners historiograf har redigeret bogen, sagde om Dannebrogsmændene, at de »uhæroisk og fåmælt har lagt sten på sten til det, der i dag er velfærdsstaten«.

Efter forslag fra Dronningen hedder bogen »Hædersmænd«. Den udgives på Poul Kristensens forlag i Herning.

Dannebrogsmændenes Hæderstegn indstiftedes i 1808 af Kong Frederik den Sjette, der på den måde ville tilgodese almuen.

Mens embedsmænd, officerer, gejstlige og andre af »de dannede klasser« kunne tildeles Ridderkorset eller endnu højere ordener, var Dannebrogsmændenes Hæderstegn beregnet for menigmand. Det kaldtes også Sølvkorset og tildeltes dem, der »ved klog og redelig stræben for brødres vel og ved ædel dåd, i en enger (snævrere) kreds har gavnset fædrelandet«.

Fra 1904 skulle Dannebrogsmændene, ligesom Ridderne, forfatte levnedsskildringer til Ordenskapitlet, der opbevarer ca. 8000 sådanne selvbiografier. Professor Kaarsted har under sin udvælgelse af de 45, der er samlet i den nye bog, lagt vægt på, at de skulle rumme typiske træk.

Redningsmændene indtager en væsentlig plads i bogen. De er anbragt først, og det er næppe noget tilfælde.

Der er levnedsskildringer fra redningsmændene Anders Jensen, Harboøre, Stephan Rasmussen, Anholt, Peder Dige Jensen, Gl. Skagen og Niels Jensen Ruby, Fjaltring.

Vi har valgt at bringe en af disse levnedsskildringer, nemlig Peder Dige Jensens:

Jeg underskrevne Peder Dige Jensen er født i Gl. Skagen 12. december 1846, hvor min fader Jens Chr. Hansen var tømmermester og strandfoged i 40 år, og min moder Kirsten Pedersen styrede

husholdningen. I anledning af min faders gerning ved stranden både tidlig og sildig kom jeg som ung tidlig i berøring med skibsaffærer og undertiden store ulykker og så, at folk ikke kunne lade sig redde og druknede for vore øjne, det er hårdt at se, og jeg tænkte ofte, ak, kunne du hjælpe dem i sådan en tid, og den tid kom dog gudskelov, at jeg fik lov til at hjælpe at redde mange stakkels mennesker i sidste øjeblik. Det mindes jeg som en god drøm, men det er en virkelighed. Min barndom tilbragte jeg i mit hjem til min konfirmation. Min længsel og lyst var til lærergerningen, men min fader havde ikke evne til at koste det. Så ville jeg til søs, det måtte jeg ikke, men kom



Fhv. bådmand Peder Dige Jensen, Gl. Skagen DM 9.1. 1909. Tillige dek. med RJM.

Foto: Knudstrup, Frederikshavn.

dog ud i indenrigsfart, men så indtraf der en omstændighed, at jeg måtte rejse hjem og hjælpe min fader både på land og strand, så ved 20 års alderen købte jeg hus, kom til orlogs 1869 og kom med fregatten »Sjælland« til Suez-kanalens åbning og på henreisen anløb vi Plymouth og Kadiz, før bestemmelsesstedet Port Said, og på hjemreisen anløb vi Alexandria, Piræus, Malta, Tunis, Mesina, Neapel, Toulon og Cowes på øen Wight, kom hjem til København i marts og blev afmønstret den 29. marts 1870.

Så rejste jeg hjem og tog fat på fiskeriet igen og giftede mig den 29. november 1870 med Ane Maria Jensen, født den 17. oktober 1848, og død den 24. februar 1904. Siden jeg var til orlogs, har jeg brugt fiskeriet til for kort tid siden, da mit helbred ikke kan svare til det. Jeg har pådraget mig en hård og streng un-

derlivssvaghed ved redningsbåden, og af den grund trak jeg mig også tilbage.

Den første gang jeg var med redningsbåden for på den måde at redde mennesker var den 20. november 1874, da jeg var *frivillig*, det var på Grenen, N.O. for Skagen.

Det var en Københavner bark »Marchal Pelisier« fra rederiet Melchior, 13 mands besætning, stod 10 á 1100 favne fra land, og en snestorm NNO. Lars Kruse havde prøvet det flere gange, men kunne ikke redde dem. Vi kom derud til Grenen lidt før aften, og efter en voldsom og streng tur gennem sø og brænding nåede vi skibet i mørkningen, og efter flere forgæves forsøg fik vi forbindelse med skibet med en kastelinie, og så halede vi mand for mand, ca. 30 favne gennem vandet, 13 i alt, 11 hvide og 2 sorte, og kom lykkelig i land, kulsort og sne var det.

Så forefaldt der ingen sådan tilfælde før den 20. januar 1876, en skonnert »Håbet« af Rønne, som kæntrede på revlerne, da var jeg også med som *frivillig*. Der reddede vi 3 levende og 1 død i land, og 2 druknede for vore øjne, det var hårdt at se, men det stod ikke i menneskelig magt at redde dem, og medens vi lå der og kæmpede imellem liv og død, var et norsk skib strandet ca. 1/2 mil vesten for os, med 11 mands besætning, og de druknede alle sammen. Vi så dem ikke, for det var mørkt, vinden NV, og en voldsom brænding på revlerne. Sådanne af-færer er sørgelig at opleve og være vidne til.

Samme år 1876 den 1. april kom jeg fast i tjenesten og til 1. oktober 1908, i alt 32 1/2 år fast i tjenesten. Siden jeg begyndte at virke i redningsvæsenet, har jeg været med til at redde menneskeliv 44 gange, og udbyttet deraf er 369 mand, og kvinder iblandt, og 3 gange privat med vore egne store både, nemlig et prøjsisk fregatskib, 18 mand, og et norsk barkskib, 10 mand, som jeg fik pengebelønning for at være med til at redde, i alt 38 mand med disse både. Til sammen 407 mand, har jeg været med til at redde, men nu er det formodentlig slut for mig med de hårde og anstrengende strabadser. Jeg har også fået nok af dem, men i alle de farefulde foretagender, er der aldrig tilstødt mig noget nævneværdigt uheld, hverken med private både eller med redningsbåden, såsom kæntring eller deslige uheld, og jeg håber det må gå mine kammerater godt i fremtiden og særlig nu under ledelse af vor dygtige og praktiske opsynsmand H.C. Ruth, for han er af den ægte type.

Hvad private tillidshverv angår, kan jeg meddele, at jeg var bestyrelsesmedlem i



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

**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

Vi ses i den lokale bank!

NORDVESTBANK

**NOVA
BATTERIER
DANMARK**

TLF. 07 - 83 21 00 . TELEX 66512 NOVA

**Batterier specielt udviklet til skibsfarten
Heavy Duty start- og lysbatterier (2 års garanti)
Godkendte af Germanischen Lloyd (GL)**

**Forhandlere anvises på:
Grønland, Færøerne og i Danmark**

Skagens Sygekasse i 20 år nu *anerkendt*, og valgt ind i ligningskommissionen 2 gange 6 år, og rodemester 3 år, og så er tiden gået med flere omskiftelser, af sorg og glæder, medgang og modgang, men 1903 fik min hustru en kræftsygdom. Og jeg søgte læger både her og der og prøvede flere mediciner og flere råd, men alt forgæves, men det kostede meget, og lidt råd havde jeg til det. Hun lå fast syg fra juli 1903 til 24. februar 1904.

Det var den tungeste tid og sorg i mit liv. Sådan en sorg kan den bedst forstå, som har prøvet den. Så solgte jeg mit hus 1907, for jeg havde en del gæld, og mere pådrog jeg mig ved min hustrus sygdom og dødsfald, og nu sidder jeg ene tilbage i en lille stue næsten som en stækket fugl, en god lyst, men et dårligt helbred, og pensionen at leve af er jo lille - 50 kr. årligt. Det er jo lidt, for al den møje og besvær for at redde andre stakkels mennesker i de sorte, mørke nætter i regn og storm, sne, slud og voldsom sø og brænding, men der kan jo ikke blive mere, så får man jo være fornøjet. Men det er med et tungt sind og mørk vilje, at jeg skal gå med den tvungne agtelse til kommunen og bede om alderdomsunderstøttelse, det er jo årligt, men det er besværligt, da i al fald synes jeg det, men der bliver måske ikke andet råd, men nu får jeg se tiden an.

Så beder jeg underdanigst, at Hans allernådigste Majestæt Kongen vil modtage min dybfølelse tak for den ære, der er blevet mig tildelt at bære Dannebrogsskorset, og jeg håber, at jeg bærer det med ære for Hans Majestæt Kongen, og jeg, som ringe undersåt, ligeledes tror, at jeg bærer det med ære overfor mine kammerater.

Undskyld mig, jeg har glemt at meddele om mine børn. Vi havde 2 børn i vort ægteskab, *ingen udenfor*, én søn og én datter. Sønnen, Thomas Jensen Dige er bosat i Skagen, er 33 år gammel er er ansat ved det faste redningsvæsen dersteds, og datteren Sørine Jensen er gift i Gl. Skagen, med Severin Gaarbo, som er ligeledes ansat ved det faste redningsvæsen her i Gl. Skagen.

Grunden til, at mit svar har ventet så længe, er billedet, som jeg ikke havde, vedlægger jeg dette, med en venlig hilsen og min dybfølelse tak, tillige med en lille redegørelse for hver enkelt affære.

Underdanigst
Peder Dige Jensen
(forhenværende bådmand ved redningsstationen Gl. Skagen)

Først fra 1951 kunne ordet »Dannebrogskvinde« komme på tale, for så sent blev det omsider muligt at dekorere også kvinder med Dannebrogssordenen. Man da »stod Sølvkorset allerede for fald«, skriver Tage Kaarsted.

I 1952 afskaffedes Dannebrogsmændenes Hæderstegn. Mange, der før ville være blevet Dannebrogsmænd, er herefter blevet Riddere.

I de 144 år, Hæderstegnet eksisterede, udnævntes ca. 21.000 Dannebrogsmænd.

**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

Modernisering vil koste 217 mio. frem til 1995

Det danske redningsvæsen skal i perioden fra 1987 til 1995 moderniseres for 217 mio. kr. Det indstiller udvalget for redningsfartøjer og -materiel m.v., hvor Foreningen af Danske Redningsmænd og Farvandsdirektoratet er repræsenteret. Pengene skal bruges til bygning af nye redningsfartøjer, anskaffelse af materiel i øvrigt og til renovering af stationshusene.

Udvalgets indstilling medfører også, at den fremtidige drift af redningsvæsenet bliver dyrere. Til at betjene de nye og større fartøjer skal der i et vist omfang ansættes fast mandskab, og fra 1995 og fremefter skal der afsættes 11 mio. kr. om året til udskiftning og genanskaffelse af fartøjer. Alle beløb er opgivet efter prisniveau september 1986.

Udvalget anbefaler forudsætter, at kystredningstjenestens formål og ansvarsområde ikke ændres, og udvalget konkluderer også, at der for det fastansatte personel skal gennemføres en intensiv redningsuddannelse.

Moderniseringsplanen er endnu ikke forelagt de bevilgende myndigheder. Den er i øjeblikket til udtalelse hos berørte offentlige myndigheder - og hos samtlige redningsmænd. Alle redningsmænd har fået planen tilsendt og har mulighed for at udtale sig om den.

Udvalget for redningsfartøjer og -materiel m.v. holdt sit første møde 15. august 1984. Udvalget har 9 medlemmer, og Foreningen af Danske Redningsmænd besætter de tre pladser. Foreningen er repræsenteret af stationsleder Robert Iversen, Thyborøn, stationsleder Chr. Mose Enevoldsen, Hvide Sande og stationsleder William Christensen, Gedser.

Udvalget har siden sin start foretaget indstilling om anskaffelse af 13 lette redningsbåde (LRB), bygning af en ny redningsstation til Hirtshals og bygning af et redningsfartøj af Nordsø-typen til den jyske vestkyst og et redningsfartøj af Kattegattypen til Bornholm.

Kystredningstjenesten består i dag af 26 redningsstationer, hvoraf de 4 er raketstationer uden fartøj. Efter moderniseringen vil kystredningstjenesten bestå af 22 stationer. Heraf vil de 20 være forsynet med redningsfartøj, mens i alt 8 stationer vil være udstyret med redningsbil med mobilt raketmateriel.

Fartøjer

I følge planen skal kystredningstjenesten fremover være udstyret med i alt 31 fartøjer. Heraf er de 16 lette redningsbåde, som kan skyde en fart på mindst 25

knob. 11 af disse fartøjer er allerede anskaffet og de sidste 5 skal anskaffes i 1987. For de lette redningsbåde påregnes der kun en levetid på 8 år, hvorfor der fra 1993 skal investeres 1 mio. kr. om året i nyanskaffelser af LRB.

Kun et af de eksisterende store fartøjer skal bevares. Det er C.B. Claudi i Hansholm, der er bygget i 1979. De øvrige eksisterende fartøjer i kystredningstjenesten har en alder på mellem 13 og 68 år, og de skal alle udskiftes - naturligvis sådan, at de ældste fartøjer tages ud af tjeneste først.

Flagskibene i kystredningstjenesten bliver de nye fartøjer af Nordsøtypen og Kattegattypen. Nordsøtypen får en længde på knap 20 meter og en topfart på mindst 10 knob. Kattegattypen bliver 23 meter lang og får en anslået topfart på 18-19 knob. Der er lagt et stort arbejde i udviklingen af disse fartøjer, som fra flere sider betegnet som de mest sikre redningsfartøjer, der nogen sinde er bygget i denne størrelse. Om det også bliver tilfældet vil først den praktiske erfaring vise. På nuværende tidspunkt kan man dog fastslå, at der aldrig før har været stillet så skrappe sikkerhedskrav til et kystredningsfartøj.

Der skal i alt anskaffes 4 af disse fartøjer. To fartøjer af Kattegat/Nordsøtypen skal bygges i 87, mens yderligere 2 skal bygges henholdsvis i 1989 og 1990.

De resterende 10 fartøjer skal være af en endnu ikke færdigudviklet type. Den betegnes indtil videre kun som »projekt«. Heraf skal der bygges 2 i hvert af følgende år: 1988, 1992, 1993 og 1994.

Denne type er specielt beregnet til de indre farvande. Længden bliver cirka 16 meter, dybgangen max. 1,4 meter og hastigheden 15 knob. Den skal som de øvrige store redningsfartøjer have to motorer, men på grund af bådens ringere størrelse er der ikke plads til to motorrum. Den nødvendige sikkerhed ventes dog at kunne opnåes ved at anvende dobbelt-skrog med opdriftsmiddel mellem inder- og yderskrog. Nøjagtigt som med MRB 34 og 35.

Anskaffelsen af de her nævnte fartøjer vil i alt koste 204 mio. kr.

Biler

Til transport af raketmateriel skal der anskaffes et antal nye køretøjer. De fleste stationer med raketmateriel er i dag udstyret med landrovere, mens redningsstation Agger som den eneste er udstyret med den større og mere terrængående Mercedes Benz »Unimog«. Er-

faringerne med dette køretøj har været så gode, at samtlige 8 stationer med raketmateriel fremover skal have dette køretøj. Anskaffelsen af yderligere 7 stk. »Unimog« vil koste 5 mio. kr.

Bygninger

Hovedparten af redningstationerne har redningshuse af ældre dato, og det er de færreste, der kan opfylde de generelle krav til arbejdsmiljø og sikkerhed i dag. Derfor vil det være nødvendigt at renovere en række stationer, også for at kunne opbevare redningsbåd og/eller redningsbil til hurtig udrykning.

Til modernisering af bygningerne er der derfor afsat 8 mio. kr. frem til 1995.

Personel

Antallet af redningsmænd er i dag 189, hvoraf 2 er fastansat som motorpassere, mens 8 er militært personel ved redningsstation Oksbøl. Yderligere er 6 redningsmænd ansat som kendtmænd på Bornholm.

Med undtagelse af de to fastansatte motorpassere har alle øvrige redningsmænd et hovederhverv uden for Farvandsdirektoratet.

Denne struktur vil ikke længere være tidssvarende, når de nye fartøjer anskaffes. Betjening og vedligeholdelse vil kræve et vist antal fast ansatte ved hver station. Et krav herom vil også kunne blive rejst af Statens Skibstilsyn. Endelig forudser man vanskeligheder med at skaffe nye stationsledere efterhånden som de nuværende går af på grund af alder.

Arbejdsbyrden er stor i forhold til den nuværende aflønning, og ikke mindst er det konstante beredskab en stor belastning. Et enkelt udvalg anbefaler derfor en ny personelstruktur, hvor 13 stationsledere/lørere plus 21 reservelørere/motorpassere fastansættes, i alt 34 mand.

Desuden skal 9 stationsledere og 119 båd- og betjeningsmænd (heraf 8 militære) ansættes til rådighed, d.v.s. på de hidtige vilkår. Redningsstationerne med fartøjer af Nordsø/Kattegattypen skal have 4 fast ansatte, mens stationer med den nye type, som er under projektering, skal have 2 fast ansatte. I alt vil kystredningstjenesten komme til at bestå af 162 mand.

I følge planen skal de fast ansatte gennemgå en egentlig redningsuddannelse, og den skal være så god, at de ude på stationerne kan oplære det øvrige mandskab.

Stationerne

Moderniseringsplanens betydning for de enkelte stationer fremgår af nedenstående oversigt. Hvordan de nye redningsfartøjer skal fordeles mellem de enkelte

stationer, er endnu ikke afgjort, og »redningsfartøj« kan derfor betyde såvel Nordsøtype, Kattegatttype som den nye type under projektering.

LRB betyder let, hurtiggående redningsbåd, og bil er ensbetydende med »Unimog«.

RST Anholt Havn

Redningsfartøj, LRB, bil.
Stationshus: Det nuværende beholdes til vagt/opholdsrum samt garage. Der bygges til anbringelse af LRB under tag og der anlægges ophalerslip med spil og vogn.

RST Christiansø

Stationsfartøj.

RST Esbjerg

Redningsfartøj.

RST Flyvholm

Nedlægges.

RST Gedser

Redningsfartøj, LRB.
Stationshus: Der indrettes vagt/opholdsrum m/toilet. Nyt ophalerspil. Udbygning af bro.

RST Grenå Havn

Redningsfartøj, LRB.

RST Hanstholm

Redningsfartøj (C.B. Claudi).

RST Hirtshals

Redningsfartøj, LRB, bil.

RST Hvide Sande

Redningsfartøj, LRB, bil.
Stationshus: Kystudkigshytte nedlægges, garage bevares. Vagt/opholdsrum, toilet, opbevaring af LRB samt ophalersfacilitet indrettes i havnens bygning.

RST Klintholm

Nedlægges. Eventuelle aktioner udføres af RST Gedser.

RST Lønstrup

Nedlægges. Eventuelle aktioner udføres af RST Hirtshals.

RST Nekso

Redningsfartøj, LRB.
Stationshus: Der bygges ny redningsstation. Der er pt. kun mindre lagerrum.

RST Nørre Vorupør

Fartøj til søsætning fra strand, LRB.
Stationshus: Ombygning til at rumme begge fartøjer og af vagt/opholdsrum m/toilet. Der anskaffes vogn til LRB.

RST Odden Havn

LRB.
Stationshus: Ombygning med ophalerspil og vogn. Ophalerslip renoveres.

RST Oksbøl

Militære biler.

RST Rømø

LRB.
Stationshus: Ombygning med ophalerspil og vogn.

RST Rønne

Redningsfartøj, LRB, bil.
Stationshus: Ombygning med nyt spil.

RST Skagen

Redningsfartøj, LRB.
Stationshus: Ombygning med ophalerspil og vogn. Reparation af bro.

RST Slettestrand

Nedlægges. Eventuelle aktioner klares med helikopter.

RST Sæby

Stationshus: Ombygning. Ophalerspil og vogn.

RST Sønderho

LRB.
Stationshus: Mindre ombygning.

RST Thyborøn

Redningsfartøj, LRB, bil.
Stationshus: Ombygning og nyt ophalerspil.

RST Torsminde

Redningsfartøj, LRB, bil.
Stationshus: Nyt ophalerspil.

RST Torup Strand

Fartøj til søsætning fra strand, LRB, bil.

RST Agger

Bil.

RST Østerby

Redningsfartøj, LRB.
Stationshus: Ombygning, nyt ophalerspil og vogn.



MANDS MINDE



Ansættelser

Pr. 1.1. 1987

Jørgen Lauritzen f. 2/7 1953, som bådmand på prøve ved redningsstation »Hirtshals«.

Kurt Godsk Andersen f. 10/4 1946, som bådmand på prøve ved redningsstation »Hirtshals«.

Afsked

Pr. 31.12. 1986

Bådmand B. Stolt, redningsstation »Hirtshals«, efter ansøgning.

Runde fødselsdage

50 år

F.h.v. bådmand (reserve motorpasser), O.H. Jensen, Hirtshals, 7.2.-87.
Bådmand G.M. Jensen, Torsminde, 20.3.-87.

55 år

Fhv. bådmand J.R. Jespersen, Thorup Strand, 23.1.-87.

Bådmand M.K. Kristensen, Thorup Strand, 2.3.-87.

Fhv. bådmand C.V. Andersen, Gl. Skagen, 4.3.-87.

65 år

Fhv. betjeningsmand P. Pedersen, Stevns, 21.1.-87.

Fhv. bådmand M.A. Petersen, Rømø, 6.2.-87.

Fhv. bådmand A.P. Christensen, Sæby, 25.2.-87.

Fhv. betjeningsmand J.G. Jensen, Vedersø, 6.3.-87.

Fhv. bådmand (reserve motorpasser), J. Poulsen, Hvide Sande, 16.3.-87.

70 år

Fhv. bådmand K. Hansen, Skagen Havn, 14.2.-87.

Fhv. bådmand A. Andersen, Manø, 7.3.-87.

75 år

Fhv. opsynsmand L.J. Ibsen, Hasle, 1.2.-87.

Fhv. betjeningsmand O.E. Rømer, Allinge, 24.2.-87.

Fhv. betjeningsmand H. Hansen, Blåvand, 4.3.-87.

90 år

Fhv. bådmand C.C. Harbo, Hanstholm, 29.3.-87.

Redningsbåd fra 1919 stadig i brug

Den ældste redningsbåd, som stadig er i brug i den danske kystredningstjeneste, blev bygget året efter krigen - og det er naturligvis første verdenskrig, der her er tale om, forstår sig.

Redningsbåden, MRB 7, er stationeret i Klintholm havn. Den er bygget i 1919 og er nu 68 år gammel.

I følge en oversigt, udarbejdet af Farvandsdirektoratet, råder redningsvæsenet i alt over 16 motorredningsbåde (MRB). Gennemsnitsalderen er 39 år, og 7 både er over 50 år gamle.

Den nyeste er C.B. Claudi i Hanstholm, der er bygget i 1979, og derefter følger redningsbådene i Thyborøn og Hvide Sande. Det er de tre eneste motorredningsbåde i kystredningstjenesten, som med fuld ret kan kaldes tidssvarende.

Om fartøjernes alder siger Farvandsdirektoratet selv: »Da kravene til sikkerhed fra Statens Skibstilsyn er væsentlig skærpet og under hensyn til fartøjernes alder, må det forudses at hovedparten af disse ældre fartøjer af træ næppe vil være egnede i en moderne kystredningstjeneste«.

Status og historie

Farvandsdirektoratet gør i forslaget til modernisering af kystredningstjenesten (omtalt på side 11 og 12) status over kystredningstjenestens situation i dag - før moderniseringen er gennemført.

Redningsvæsenet blev oprettet ved lov af 26. marts 1852. Denne lov er udvidet ved lov af 4. marts 1857 og senest ved lov nr. 30 af 17. marts 1882.

Formålet var, at redningsvæsenet skulle undsætte nødstedte i farvande ved de danske kyster samt varetage vagttjeneste (strandvagt) ved kysterne.

Efter en sammenlægning af Det nørrejske Redningsvæsen og Bornholms-Møens Redningsvæsen i 1928 blev Red-

ningsvæsenet i 1953-54 genstand for en samlet overvejelse, der medførte, at bl.a. roredningsbådene blev afskaffet, og der gennemførtes en omfattende modernisering med tilgang af en del nyt fartøjsmateriel.

Ved sammenlægning med Fyrsvæsenet, Søkort-Arkivet og Lodsvæsenet i 1973 til Farvandsvæsenet var der 50 bemandede redningsstationer samt 2 ubemandede bstationer.

I perioden 1973-75 blev der på initiativ af Farvandsdirektoratet og i samarbejde med Foreningen af Danske Redningsmænd, Danmarks Havfiskeriforening og Dansk Fiskeriforening foretaget en modernisering og rationalisering af kystredningstjenesten, således at kystredningstjenesten pr. 1. september 1986 består af 26 redningsstationer, hvoraf 4 stationer er raketstationer uden fartøj. (fig. 1.).

I forbindelse med modernisering og rationalisering af kystredningstjenesten i 1974-75 blev det fastslået, at der skulle anskaffes de fornødne motorredningsbåde af Nordsø-typen og af en mere hurtiggående type til anvendelse inden for Skagen.

Af Farvandsdirektoratets anlægsplan fra maj 1975 fremgår, at der i perioden 1975-83 var foreslået bygning af 4 redningsfartøjer, hvoraf et fartøj var til Hanstholm (C.B. Claudi) og et til Hirtshals (RF-2).

Af anlægsplan for 1979-90 (Farvandsdirektoratet august 1978) fremgår, at foruden 2 ovennævnte fartøjer skulle der i perioden 1980-88 bygges yderligere 10 fartøjer til udskiftning af de eksisterende ældre redningsfartøjer, hvor flere var bygget i 1920-erne.

Ved RF-2's forlis blev denne udvikling sat i stå, og der blev i Direktoratet for Statens Skibstilsyn nedsat en arbejdsgruppe, der blandt andet skulle formulere

ANDELSBANKEN

er anderledes

HIRTSHALS · HANSTHOLM · THYBORØN



H&L BANKKEN

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



selvfølgelig!
LOKALBANKEN
HIRTSHALS

**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**

DANTRAWL A/S

TLF. 08 - 94 17 11

Hirtshals Fiskeriforening

LOSSEAFD. - ØSTHAVNEN
9850 HIRTSHALS

re krav til nye kystredningsfartøjer. Efter udarbejdelsen af disse krav blev der af Statens Skibstilsyn fastsat forskrifter for bygning og udstyr m.v. for havneba- serede kystredningsfartøjer med virk- ning fra 1. september 1984.

Ud af disse forskrifter, er udarbejdet et projekt for et Nordsø-redningsfartøj og et fartøj til Kattegat/Østersøen, og ud- valget for redningsfartøjer og -materiel m.v. har nu indstillet til Farvandsdirek- toratet, at der snarest påbegyndes byg- ning af et af hver af disse fartøjer.

Ved udskiftning af en række mindre hjælpefartøjer i 1984 og 1985 blev der ef- ter indstilling fra udvalget anskaffet en ny fartøjstype, der i nogen tid havde væ- ret anvendt som rednings- og stand-by fartøjer i off-shore industrien og i visse udenlandske redningstjenester. Efter af- prøvning ved en række stationer blev der i perioden 1984-86 indkøbt i alt 13 fartø- jer. Disse både betegnes nu lette red- ningsbåde (LRB). Af fig. 2 fremgår nær- mere, hvilke typer der er tale om.

Oversigt over redningsstationer pr. 1. sept. 1986

Fig. 1

Redningsstation	MRB			LRB ¹	Red- ningsbil	Raket- udstyr
	Nr./Navn	Byggeår	Næste hovedsyn			
Anholt Havn	17	1929	31.10.86	5	x	x
Christiansø ⁴						x
Esbjerg	30	1963	30.06.87			x
Flyvholm						x
Gedser	20	1932	30.04.90	3		x
Grenå	21	1933	31.12.86	4		x
Hanstholm	C.B. Claudi	1979	21.04.88			x
Hirtshals	33	1965	31.10.89	3	x	x
Hvide Sande	34	1967	30.09.86	4	x	x
Klintholm Havn ⁵	7	1919				x
Lønstrup					x	x
Neksø	14	1927	30.06.89			x
Nørre Vorupør	31	1963	31.08.90			x
Odden Havn ²				5		x
Oksbøl					x	x
Rømø	19	1931	31.08.88			x
Rønne ³				3	x	x
Skagen	25	1943	30.06.87	5		x
Slettestrand ⁵	23	1936				x
Sæby ³				5		
Sønderho				2		x
Torsminde	29	1962	31.08.89	4	x	x
Torup Strand ³					x	x
Thyborøn ⁵	35	1973		1	x	x
Vester Agger					x	x
Østerby ⁵	26	1950		5		

Note 1: For typebetegnelse se fig. 2.

Note 2: Stationen er normeret med MRB men p.gr.a. fartøjsmangel er der indgået kontrakt om brug af fiskerfartøj.

Note 3: P.gr.a. mangel på fartøjer har stationen intet fartøj.

Note 4: Som redningsfartøj anvendes øens stationsfartøj.

Note 5: Fartøjerne er på værft for hovedsyn.

Fig. 2

Type	Længde (meter)	Bredde (meter)	Dybgang (meter)	Fart (knob)	Udholdenhed (timer)
1	6.60	2.25	0.80	25	3
2	6.60	2.82	0.80	25	3
3	8.23	3.20	0.53	25	3
4	6.70	2.60	0.35	25	3
5	9.00	3.30	0.35	28	7

Type 1: Svensk WEEDO med outboard benzinmotorer

Type 2: Watercraft Ri-22 med outboard benzinmotorer

Type 3: Watercraft Ri-28 med water-jet

Type 4: ALUSAFE 580 med water jet

Type 5: GENTRADE 900 med water-jet

Udvalget for redningsfartøjer og -materiel m.v.

Udvalget for redningsfartøjer og -materiel m.v. holdt sit første møde 15. august. Udvalget fik et omfattende kommissorium. det har til opgave at føre tilsyn med projektering og bygning af nye rednings- og hjælpefartøjer, og skal desuden udar- bejde indstilling om fartøjstyper, størrel- ser, byggematerialer, udstyr, bemanning og uddannelse. Desuden skal udvalget vur- dere og komme med indstilling om køren- de materiel og om- og nybygning af sta- tionshuse. I øvrigt kan udvalget behandle alle emner vedrørende kystredningstjene- stens fremtid, som der kan opnås enighed om i udvalget.

Udvalget fik følgende sammensætning: Underdirektør K.S. Kærgård, formand, overingeniør H.M. Mohr, værkemester I. Otte, afdelingschef A. Nissen, redningsin- spektør J. Ibsen, alle Farvandsdirektora- tet, stationsleder R.N. Iversen, Thyborøn og stationsleder Chr. Mose Enevoldsen, Hvide Sande, begge Foreningen af danske Redningsmænd.

Som sekretær for udvalget blev udpeget na- vigatør E. Monnerup, Farvandsdirektora- tet. Kontorassistent H. Poulsen har der- udover bistået sekretariatet.

På udvalgets 6. møde den 6. november 1984 indtrådte stationsleder W. Christen- sen, Gedser som 3. repræsentant for For- eningen af danske Redningsmænd.

Den 31. december 1985 afgik redningsin- spektør J. Ibsen fra Farvandsdirektoratet, og navigatør E. Monnerup har siden funge- ret i stillingen som redningsinspektør.

Den 11. september 1986 har Farvandsdi- rektoratet udpeget overfyrtkontrollør Ivan Andersen, Farvandsdirektoratet som med- lem af udvalget i stedet for overingeniør H. Mohr.

Udvalget har siden sin start foretaget ind- stilling til Farvandsdirektoratet om anskaf- else af 13 lette redningsbåde, bygning af et redningsfartøj af Nordsø-typen til den jy- ske vestkyst og et redningsfartøj af Katte- gat-typen til Bornholm.



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

Alt indenfor skibsinstallationer
Uforbindende tilbud gives gerne.

Genoplivning i LRB kan give særlige problemer

Redningsstation Thyborøn gennemførte 6. september 1986 en redningsaktion, som desværre ikke endte lykkeligt. Der var tale om en syg mand, som en halv mil fra land sprang over bord fra en coaster. Manden omkom, selvom han blev fund- et og bragt i land, inden der var gået mere end 20 minutter.

Når der er grund til at give denne aktion omtale, skyldes det, at den gav en speciel erfaring, hvad angår anvendelsen af lette redningsbåde, LRB.

Den 6. september var station Thyborøns store redningsbåd, MRB 35, på sit årlige værftsoophold, og tilbage var kun stati- onens LRB. Da coasterens skipper ved godt 13-tiden kaldte hjælp, blev LRBen bemanded på rekordtid med tre red- ningsmænd.

Der var kuling med cirka 15 sekundme- ter vind, og der var megen sø. LRBen måtte på vejen ud slække op for søerne, men alligevel lykkedes det ved en kom-

bination af held og dygtighed at finde den forulykkede, inden der var gået et kvarter efter alarmeringen. Han drev livløs i vandet med ansigtet nedad. Den forulykkede blev taget ombord, og for fuld fart gik det igen mod Thyborøn Havn.

På vejen ind gjorde de tre redningsmænd en erfaring, som redningsmænd ved alle andre stationer bør kende. Når der er sø, er det i en LRB i fuld fart stort set umuligt at give kunstigt åndedræt ved hjælp af mund til næse-metoden. Bevægelser- ne er så hårde, at redderen risikerer at kvæste sig selv eller den forulykkede al- vorligt, hvis han forsøger.

I det aktuelle tilfælde havde det forment- lig ikke den store betydning. Selvom ak- tionen blev gennemført på rekordtid, kunne den pågældende næppe være red- det alligevel.

Aktionen viser, at der er behov for ge- noplivningsudstyr i de lette redningsbå-

de ligesom i de store redningsbåde. Må- ske vil det også være fornuftigt at gen- nemføre øvelser, hvor genoplivningsud- styret anvendes i LRB i fart.

Stationsleder Robert Iversen rekvirere- de på baggrund af den her omtalte ak- tion yderligere to sæt genoplivningsud- styr til station Thyborøn, og fremover er såvel stationens store redningsbåd, stati- onens LRB og stationens landrover for- synet med genoplivningsudstyr.

Erik Monnerup fra Farvandsdirektoratet oplyser, at alle stationer i 1987 vil få til- delt yderligere genoplivningsudstyr i det omfang, de operative forhold kræver det. I forbindelse hermed vil direktora- tet have uddannelsen i brug af genopliv- ningsudstyr sat i system. Hidtil er den fo- regået på lidt tilfældig vis. Nogle steder har lokale læger fungeret som instruktø- rer, andre steder har Falck-folk stået for undervisningen.

Vi har nu skrevet til Falck, som leverer udstyret, for at få en aftale i stand om un- dervisning i brug af genoplivningsudstyr på samtlige redningsstationer, siger Erik Monnerup.

DET SKETE FOR 90 ÅR SIDEN

Største ulykke i rednings- væsenets historie mindes

Den største ulykke i redningsvæsenets historie skete 25. januar 1897. Den dag kæntrede Liløre redningsbåd, og hele besætningen på 12 mand omkom. Tragedien var med til at sætte sit præg på Harboøre sogn, som kun fire år forinden var blevet hårdt ramt af den store druk- neulykke. Her omkom i alt 48 fiskere, hvoraf de 26 var fra Harboøre sogn. Nu måtte sognets beboere igen til massebe- gravelse.

Tragedien i 1897 er ikke glemt, og på 90 årsdagen mindes den med en udstilling i Harboøre, arrangeret af Thyborøn-Har- boøre Lokalhistoriske Arkiv.

Hvordan tragedien skete, blev aldrig op-

klaret. Den 25. januar 1897 var 7 både fra Harboøre søndre sogn på havet, da der opstod snetykning, samtidig med at søen rejste sig. Man frygtede for fisker- nes skæbne. Det ville være farligt for dem selv at forsøge landing, og det var usikkert, om redningsdamperen »Vest- kysten«, som lå i Lemvig, kunne gå gen- nem Limfjordens is og komme dem til undsætning.

Fem af bådene landede dog i dagens løb ved egen hjælp, men hen under aften manglede man stadig efterretning om de to sidste.

Kl. 18,30 mente man at se lys ude på ha- vet, og man troede, det var et lys i en af

fiskerbådene. Redningsbåden blev gjort klar og gik ud for at hjælpe. Der blev hængt lys op på stranden for at vejlede redningsbåden, og med mellemrum blev der affyret signalketter. Havet kom mere og mere i oprør, og mange fiskere samlede sig på landingspladsen for at vente på redningsbåden og fiskerbåde- ne. Ved 21-tiden gik et par af fiskerne en tur langs stranden, og 1000 alen nord for landingspladsen opdagede de en båd, som drev ind mod land med bunden op- efter. Det var Liløre redningsbåd, som var kæntræt.

Under båden fandtes en mand, og kort efter drev endnu en mand i land. Begge var omkomne, og efterhånden inddrev de øvrige 10 mand af besætningen som lig.

Senere blev det oplyst, at det var lykke- des redningsdamperen »Vestkysten« at komme gennem fjorden og Thyborøn kanal, og at besætningen i de to mang- lende fiskerbåde, i alt 12 mand, var taget om bord i god behold.

Som et eksempel på, hvor hårdt tragedi- en ramte, kan nævnes redningsstati- onens opsynsmand, Niels Pedersen Lilø- re, som var blevet ansat ved stationens oprettelse 10 år tidligere. Ved ulykken mistede han to sønner og en svigersøn, og det tog så hårdt på ham, at han snart efter måtte tage sin afsked. Han døde kun to år senere, 23. januar 1899. Et par dage forinden var han blevet tildelt Dan- nebrogsmændenes Hæderstegn.


DJURSLANDS BANK
— Den lokale bank



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

HSR Skibselektronik
07 31 12 57
Otto Pedersvej 3 6960 Hvide Sande

Levorsen & Jørgensen ½
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

**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



76 aktioner på et år i Hvide Sande

Redningsstation Hvide Sande havde i 1986 det største antal aktioner, en dansk kystredningsstation nogen sinde har haft. 76 gange var redningsbåden ude. En stor del af aktionerne skyldes de til tider vanskelige besejlingsforhold ved Hvide Sande. I lange perioder har der været problemer med vanddybden, og især med nordvestlig kuling kan forholdene blive kritiske. Sidste år gik redningsbåden derfor ud for at overvåge mange kutteres anløb af havnen. En af disse aktioner fandt sted i orkanagtig storm, og den udviklede sig særdeles dramatisk. Det er den aktion, der omtalt i dette nummer af tidsskriftet. Et særligt problem er de mange store kuttere, som i de senere år er blevet anskaffet til Hvide Sande. Hvis de tager bunden, når de sejler ind i hårdt vejr, kan der opstå faretruende situationer. Der er stor risiko for, at de mister styringen og lægger sig på tværs i søerne. Og så bliver det for alvor farligt.

For at forebygge, har redningsmændene adskillige gange sidste år valgt at gå ud og sætte en bugsertrasse ombord i de store kuttere, når de skulle ind. Når kutterne tog bunden, kunne redningsbåden holde dem på kursen og forhindre, at de skar ud og lagde sig på tværs. »Det er rigtigt«, siger stationsleder Chr. Mose Enevoldsen, »at vi har haft mange aktioner i 1986, men så er vores øvelser og de lette aktioner, hvor to mand er gået ud for at hente en windsurfer, også regnet med. Kun tre gange har der været blind alarm.«
»Men når man ser på det store tal, skal man også huske, at vores situation er speciel. I Hvide Sande har vi hverken lodsbad eller redningsskib at trække på. Det er os, der må træde til hver gang, og så skal antallet af aktioner blive stort«, siger han.

Stor succes med eskortetjeneste

Det private norske Redningsselskabet har haft stor succes med sit tilbud til lystsejlere om eskortetjeneste. Det begyndte i 1982 og har siden udviklet sig meget stærkt. Det foregår på den måde, at man fra midten af juni til midten af august lader en redningsskøyte eskortere fritidsbåde over de mere udsatte strækninger, og dem er der mange af langs Norges kyst. Typisk sejles der på hver rute to eskorteture om ugen frem og tilbage. Eskortetjenesten giver de mindre fritidsbåde en tryghed, som de ikke kan opnå på anden måde, og det har i høj grad forbedret sikkerheden til søs for de norske fritidssejlere. Ordningen er blevet så populær, at der sidste år blev sejlet eskortetjeneste på i alt 10 forskellige ruter, og i år ventes antallet at blive yderligere udvidet.

Mobiltelefoner næsten værdiløse

Post- og telegrafvæsenet vil gøre mobiltelefonerne næsten værdiløse til søs. I et brev til alle hovedforhandlere af mobiltelefoner i Danmark kræver teleinspektoratet, at mobiltelefoner om bord i skibe skal dæmpes. Det hedder i brevet, at der ved planlægningen af NMT blev forudsat, at antenner blev anbragt i 1,5 meters højde. I skibe er antennerne imidlertid blevet anbragt langt højere, typisk i toppen af masten, og det giver NMT-stationerne langt større rækkevidde. Der har været problemer med interferens, og derfor kræves antennerne nu dæmpet, hvis de er anbragt mere end 3 meter over havets overflade. Kravet om dæmpning af den udstrålede effekt er så stort, at det i følge fagfolk vil gøre mobiltelefonerne stort set værdiløse til søs.

Kattegat-typen til Hjemmeværnet

Marinehjemmeværnet får måske en ny kuttertype, som har meget nær slægtskab med redningsfartøjet af Kattegat-typen. Dwinger Marineconsult A/S har på baggrund af sit arbejde med at udvikle det nye redningsfartøj til Kattegat fået overdraget opgaven med at konstruere en ny kutter-type til Marinehjemmeværnet. »Kattegat-typen har så tiltrækkende egenskaber, at Dwinger Marineconsult A/S er blevet bedt om at gå videre med dette projekt, tilført en række ændringer«, oplyser Hjemmeværnskommandoen. Et skitseprojekt foreligger allerede, og det viser et nært slægtskab til redningsfartøjet. Længde og bredde er stort set den samme, nemlig 23,70 meter og 5,60 meter, mens største dybgang er forøget fra 1,70 til 2 meter. Displacement bliver på 83 tons. Som i redningsfartøjet skal der være to motorer, dog med en noget mindre ydelse. De skal tilsammen kunne udvikle cirka 700 HK. Der bliver to faste skruer, og topfarten er beregnet til 12 knob mod redningsfartøjets 19 knob. Fartøjet skal have en besætning på 12, og apteringen er udformet, så der er mulighed for en blandet m/k-besætning. Hjemmeværnet har på sit budget ikke penge til et byggeprogram i øjeblikket, men vil søge en særbevilling til bygning af et eller flere fartøjer af den nye type. Marinehjemmeværnet råder i dag over 37 fartøjer. Mange af disse er gamle, ombyggede fiskekuttere, og den gennemsnitlige alder er 37 år. Vedligeholdelse af disse fartøjer sluger hvert år mere end 10 procent af det samlede hjemmeværnsbevillinger.



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

Nye inspektionsskibe

De fire inspektionsskibe af Hvidbjørnen-klassen falder i de nærmeste år for aldersgrænsen. Folketinget har derfor vedtaget, at der skal bygges nye helikopterbærende inspektionsskibe til Grønland og Færøerne.

Arbejdet er så langt fremme, at projekteringen nu er sat i gang. I forhold til Hvidbjørnen-klassen lægger Søværnet bl.a. vægt på følgende: Bedre isforstærkning, bedre muligheder for helikopter- og gummibådsoperationer under dårlige vejrforhold, større udholdenhed, bedre aptering og fritidsfaciliteter og større reservedeplacement.

Skibene bliver ca. 100 meter lange og 14 meter brede, og de får en dybgang på 6 meter. Deplacement udrustet bliver ca. 2700 tons. Farten bliver 20 knob, udholdenhed 8300 sømil, og der skal kunne medføres forsyninger til 4 måneder. Besætningen bliver på 60 mand.

Til redningsmændene

Når jeg har sagt ja til at påtage mig hvervet som redaktør af Tidsskrift for Redningsvæsen er det af interesse for redningsvæsenet - og i dyb respekt for det arbejde, I udfører som redningsmænd. Jeg vil forsøge at udføre arbejdet så godt som muligt, og jeg vil bestræbe mig på, at tidsskriftet skal være redningsmændenes blad. Det mål kan jeg kun opfylde, hvis I selv hjælper til. Jeg kan ikke vide, hvad der foregår på de enkelte stationer, med mindre I selv fortæller mig det. Ring til mig, hvis I har noget, I vil have med i bladet. Jeg hører meget gerne fra Jer.

Venlig hilsen
Knud Jakobsen

**MOLLERUP
&
BROE**
Kolonial og
skibshandel

THYBORØN HAVN
TLF. (07) 83 12 11

Miljøskib på prøve

Farvandsdirektoratet har haft Miljøstyrelsens skib »Gunnar Seidenfaden« på prøve for at afgøre, om det sammen med søsterskibet »Gunnar Thorson« kan bruges i fyrvæsenet. I givet fald skal skibene indgå i en kombineret tjeneste, hvor de holdes i beredskab som miljøskibe samtidig med at de bruges til fyrvæsenets inspektions- og arbejdsopgaver. Mærsk supply-skibe af T-typen skal også afprøves af Farvandsdirektoratet.

Standard FLEX 300

Arbejdet med det første skib til Søværnet af den nye Standard FLEX 300 klasse skrider planmæssigt frem. Skroget, der er lavet af glasfiber, er leveret fra Karlskrona Værft, og skibet bygges færdigt på Ålborg Værft. Det skal efter planen afleveres 15. september 1987. Det er planen, at bygge i alt 16 skibe af den nye klasse til afløsning for ældre, udslidte fartøjer.

Søopmåling

Som led i en nyopmåling af danske farvande har Søværnet i 1986 foretaget søopmåling i området mellem Samsø og Mols, i Faxe Bugt, sydøst for Møn, i Grønsunds østlige indsejling, ved Rødsand og i den vestlige indsejling til Vordingborg.

Desuden er der foretaget sidescansonarundersøgelse af dele af rute T samt eftersøgninger af vrage.

Stillingen oplået som redningsinspektør

Stillingen som redningsinspektør i Farvandsdirektoratet blev oplået i januar. Ansøgningsfristen udløb 30. januar.

I følge opslaget søges en person med navigatorisk uddannelse, praktisk ledermæssig erfaring og kendskab til den offentlige sektor.

Der er tale om en varig tjenestemandstilling, klassificeret i lønramme 29 (pr. 1. oktober 1986 201.998 kr. årligt).

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

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



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

SKIBSELEKTRONIK - SALG - SERVICE



HIRTSHALS SKIBSRADIO I/S
SYDVESTKAJEN 1-3
9850 HIRTSHALS

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

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



SKIBSFORSIKRING

UNION 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


Collasen Motor
MWM
DIESEL


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

KNUD E. HANSEN A/S

Skibtekniske Konsulenter

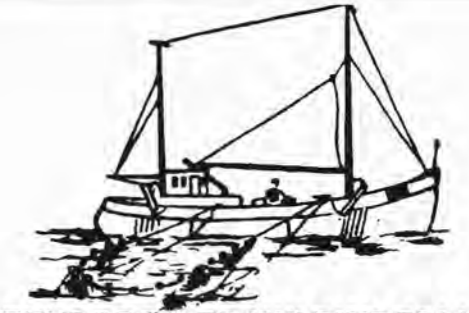
Bredgade 75 . 1260 København K

- vi er lidt
friskere...

SPAREKASSEN sds



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

Thyborøn Dykker- og Frømandstjeneste



v. Verner Nielsen
Lærkevej 37 - Thyborøn
Tlf. 83 13 19



THYBORØN FISKEAUKTION
v/Jens Steen

HARALD IVERSEN & SØN

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



**Thyborøn
Skibsproviantering**

v/ Birte og Søren Pedersen
Havnegade 22 - 7680 Thyborøn - Tlf. 07 83 10 05 - 07 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
Henning Bykov - Havnen 7680 Thyborøn - Tlf. (07) 83 11 60 - Billel 045 54688

TIDSSKRIFT
FOR
REDNINGSVÆSEN

Medlemsblad for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 2

MARTS-APRIL 1987

54. ÅRG.



MRB 25 på vej ind i Skagen havn med "spøgelsesskibet" på slæb. (Se side 15).

(Foto: J.B.M. Jørgensen).

INDHOLD

Vi skal satse på pilotprojektet	side 3	Ny uddannelse allerede i år	side 10
Vægten på nordsøfartøj overskredet med 20 tons	side 5	Redningsmanden stadig den vigtigste	side 11
Beholder bovpropellerne	side 7	Redningsmænd ved tre stationer hædret med legat	side 13
Store forventninger til det nye pilotprojekt	side 9	Redningsstation Skagen bjærgede "spøgelsesskib"	side 15
Bedre udstyr på LRB	side 10	Mands Minde	side 15
Moderniseringsplanen stort set godt modtaget	side 10	Fra pol til pol	side 17



HVIDE SANDE FISKEAUKTION

v/ Leo Rønn

Telefon 07 31 10 44 - 07 31 10 89
Privat tlf. 07 31 17 26



ESSO KYSTSALG

Brændstof • Smøremidler

Esbjerg	Tlf. 05 12 84 78
Fredrikshavn	Tlf. 06 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

Levrandt 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 · Svanevej 14 · Tlf. 07 83 11 25



Ansvarshavende redaktør:
KNUD JACOBSEN
Makholmvvej 37, 7600 Struer
Tlf. 07 86 14 67, 07 85 09 00, 049 - 81 635

I redaktionen:
Opsynsmand
ARNÉ 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

Eftertryk tilladt med kildeangivelse

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, 6960 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 ANNONCER
- DE STØTTER OS!



Vi skal satse på pilotprojektet

Der blev på et af de seneste møder i udvalget for fartøjer og materiel m. v. besluttet at bygge fire af de nye, store fartøjer, to af Kattegat-typen og to af Nordsø-typen. Jeg er ikke i tvivl om, at de nye fartøjer vil blive af meget stor værdi for redningstjenesten. Men bådene er blevet meget større, end vi ønskede - til dels som følge af vore egne krav - og rent ud sagt har de meget store både bragt os i lidt af et dilemma. På den ene side vil gerne have dem til enkelte stationer, hvor forholdene kræver en stor båd. På den anden side kan hele kystredningstjenesten, som vi kender den i dag, blive bragt i fare, hvis vi kun satser på de store både.

De er undervejs i udviklingsarbejdet vokset, så de nu er på 60 tons. Reelt er der tale om dybvandsfartøjer, som ikke kan bruges ved en række stationer med lavvandsområder. Desuden er bådene så store, at der måske skal mere fastansat mandskab til, end vi ønsker.

Det kan medføre, at kystredningstjenesten bliver centraliseret i de største havne, mens de mindre stationer bliver udraderet.

Det er en udvikling, vi fra foreningens side ikke kan acceptere. Vi ønsker at bevare de mange stationer med frivilligt mandskab i så stort omfang som muligt.

Jeg mener derfor, at vi hurtigst muligt må bygge videre på pilotprojektet, som senest blev vist på mødet i Århus. Selvom typen endnu ikke er godkendt af skibstilsynet, deltog den i modelforsøgene i prøvetanken i København, og her klarede den sig særdeles godt.

Pilot-projektet er lidt større end MRB 34-35. Det er en type, jeg personligt kender og kan sige god for.

Pilot-projektet er velegnet til frivilligt mandskab, evt. med en mindre fast besætning, hvor dette er ønsket og findes påkrævet. Typen har en beskedent dybgang og vil kunne bruges ved næsten alle stationer.

For at få typen godkendt i skibstilsynet skal vi fravige et af de krav, vi selv har været med til at opstille for nye redningsfartøjer. Typen vil ikke være stor nok til, at de to motorer kan få hvert sit maskinrum. Men med dobbeltkrog, opdeling i en række vandtætte sektioner og med god lænskapacitet, mener jeg godt, vi kan acceptere to motorer i et maskinrum ligesom på 34-35.

Et krav, som vi har lært af bitter erfaring, vil vi dog aldrig fravige. Uanset hvad der sker, må en redningsbåd aldrig mere drive i land med bunden opad. Så har redningsmændene ikke en chance.

Robert Iversen



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

MASKINFABRIK OG SKIBSSMEDIE

MALERMESTER JØRGEN JEPPESEN

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

Skibsmaling · Sandblæsning · Sandvask
Bygningsmaling · Autolakering

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 08 Thyborøn afd. 07-83 14 86 Telex 50 392

THORFISK

GRENAA - THYBORØN

FURUND

VIGGO Jensen

FURUND leder og arkitekt
SP og SKANT i radiotelefoner
ROBERTSON autoriseret
Elektriske skibsanlæg



Grenaa Havn ApS
Strandgade 14
8500 Grenaa
Tlf. (06) 320583 - 323683

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

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

Skibsproviantering og frilager

GRENAA
FISKEAUKTION



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

BRUG BRUGSEN
ANHOLT

TLF. (06) 31 90 20

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



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



Vægten på nordsøfartøj overskredet med 20 tons

Der har været store problemer med vægten på det nye Nordsø-redningsfartøj. Da værftet gik beregningerne igennem, nåede det frem til, at skibet vil komme til at veje 20 tons mere end de 61 tons, som det projekterende firma har beregnet. For redningsfartøjet af Kattegat-typen har der også været vægtproblemer, men her er forskellen mellem det projekterende firmas og værftets beregninger kun 4 tons.

Vægten er så vigtig, fordi de nye fartøjer skal kunne flyde under alle forhold. Selv med samtlige rum vandfyldte, skal de have et minimum fribord på 90 mm. Foreløbig har vægtproblemerne medført, at begge fartøjstyper bliver forsinket. Nu regner Farvandsdirektoratet med aflevering i februar-marts 1988 i stedet for slutningen af 1987.

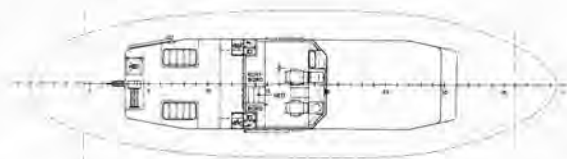
På fællesmødet mellem redningsstationerne og Farvandsdirektoratet i Århus 17. marts, redegjorde overfyrrkontrollør Ivan Andersen og værkfører Ib Otte for problemerne og for hvor langt, man er kommet med nybygningsprogrammet.

Licitationen viste en gennemsnitspris for de to fartøjer på 13 mio. kr. Efter licitationen blev der holdt forhandlingsmøder med de lavestbydende værfter. Desuden lod Farvandsdirektoratet tilbuddene gennemgå af en konsulent. Resultatet blev en indstilling om, at Nordsø-typen skal bygges af Raun Bybergs Skibsbyggeri i Esbjerg, mens Kattegat-typen skal bygges af Alustål i Rudkøbing. To tilbud var lavere end Raun Bybergs, men dette værft blev alligevel foretrukket. Det ske-

te ud fra en vurdering af værftets tidligere arbejder og dets økonomiske status. For Kattegat-typens vedkommende var det lidt lettere at træffe afgørelsen. Alustål, som gav det laveste tilbud, blev foretrukket.

Der blev holdt møder med de to udvalgte værfter, hvor de fik overladt et komplet tegningsmateriale af de nye fartøjer. De fik besked på at gennemregne vægten meget nøje. Det var også i værfternes egen interesse, fordi Farvandsdirektoratet i kontrakten vil lade indgå nogle skrappe bestemmelser om, at såvel vægt som beregnet fart skal overholdes. Værfterne regnede på vægten, og da de fremlagde deres resultater, satte det noget i gang for nu at bruge Ib Ottes udtryk.

Nordsøtypen konstrueret af K.E. Hansen



Raun Byberg fremlagde en vægtberegning, som viste, at Nordsø-typen ville komme til at veje 81 tons og ikke de 61 tons, som er beregnet af konstruktøren, Knud E. Hansen.

Efter en række møder mellem værftet, Knud E. Hansen og Farvandsdirektoratet begyndte beregningerne at nærme sig hinanden, men vægten var stadig for høj. Knud E. Hansen er derefter gået i gang med at pille vægt ud af skibet for at nå ned på den godkendte vægt. Det sker bla. ved at udskifte de planlagte Hundested gear og propeller med lettere ZF-gear og Servo propeller, som også anvendes i Kattegat-typen.

Selvom der er taget vægt ud, er vægten stadig på 67 tons, og i beregningerne er der en vægtdifference på to tons, sagde Ib Otte. Vi kan næppe få vægten længere ned, og derfor ender det nok, med, at vi må acceptere overskridelsen.

For Kattegat-typen var der ikke nær så stor forskel i beregningerne. Dvinger



Fra mødet i Århus. Fra venstre ses K. Kærsgaard, Benny Lohse og E. Monnerup.

(Foto: Ivan Andersen)

MOLLERUP
&
BROE
Kolonial og
skibshandel

THYBORØN HAVN
TLF. (07) 83 12 11

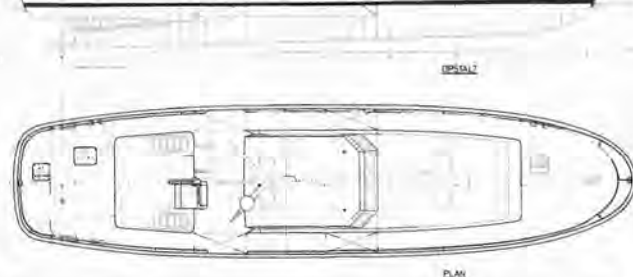
Marine Consult, der har konstrueret dette skib, har beregnet vægten til 65 tons, mens Aluståls skibingeniør beregnede vægten til 69 tons. Forskellen på de 4 tons skyldtes bl. a. forskellig beregning af apteringens og

kablernes vægt, men vi er nu nået ned på en vægtoverskridelse på 600 kilo, sagde Ivan Andersen. Når de sidste problemer er løst, vil der blive skrevet kontrakt med de to værfter om levering af to fartøjer af hver type.

De første vil kunne leveres i slutningen af februar eller i begyndelsen marts næste år. I alt regner Farvandsdirektoratet med levering af to fartøjer af hver type i 1988.



Kattegat-typen konstrueret af Dwingen.



Kattegat-typen i prøvetank, hvor den klarede sig godt.

Uvildig konsulent skal gennemgå beregningerne

Efter mødet i Århus er der sket en ny udvikling i forbindelse med den store uenighed om vægtberegningen på de to nye fartøjer, herunder især på Nordsø-fartøjet.

Farvandsdirektoratet har på grund af den store usikkerhed overgivet begge projekter til en uvildig konsulent, som nu skal gå beregningerne igennem. Den uvildige konsulent er Jim Harvig Andersen i København.



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

Beholder bovpropellerne

Selvom der er vægtproblemer med redningsfartøjet af Nordsø-typen, vil bovpropellerne blive bibeholdt, sagde værkemester Ib Otte på fællessmødet i Århus 17. marts.

- Vi kan spare vægt, ved at fjerne bovpropellerne, men de kan ikke undværes. De skal bruges til at holde skibet på plads med under redningsoperationer. På grund af skruetøjets udformning bliver det nemlig nødvendigt at stoppe skruen i den ene side, når nødstedte skal reddes op af vandet.

Kompromiser

Udvalget for fartøjer og materiel m. v. har brugt megen tid og mange kræfter på at finde frem til den bedste udformning af såvel ror som skruer. Flere kompromiser har været nødvendige, og man har endda måttet søge Statens Skibstilsyn om dispensation fra et krav, som man selv tidligere har været med til at opstille.

I følge kravene skal skruerne på et redningsfartøj anbringes i en beskyttende tunnel. Det skal ske dels af hensyn til skibets egen sikkerhed i forbindelse med grundstødning, dels af hensyn til forulykkede, som skal reddes op af vandet.

Umiddelbart lyder det som et fornuftigt og rimeligt krav, men det har også ulemper. Et synkende fiskerfartøj er næsten altid omgivet af flydende tovværk, net og garn, og når redningsfartøjet sejler ind i alt dette drivgods, er der stor risiko for, at det bliver trukket ned til skruen. Hvis den er omgivet af et gitterværk, vil tovværk blive suget ind i gitteret og sætte sig så fast, at der skal en mejsel til for at fjerne det. Er skruen fritliggende, er der mindre risiko for at den bliver blokeret af tovværk.

Naturligvis kan der siges både for og imod, men udvalget har efter nøje overvejelser valgt den sidstnævnte løsning. Den betyder til gengæld, at skruen i styrbord side skal standses, når man skal redde nødstedte op over styrbord side. Derfor kan bovpropellerne ikke undværes.

Rørgrejterne er på tilsvarende vis blevet overvejet nøje. Oprindeligt ønskede udvalget et centror, som hvilede på en solid hæl, der ville yde beskyttelse ved eventuelle grundstødninger.

Modelforsøgene i prøvetanken i Tune viste dog, at skibet styrer for dårligt, når det har to skruer og kun et ror. Konstruktionen er derfor ændret, så skibet får to ror, et ud for hver skruer.

De kan kun udformes som frihængende spader. Det er en konstruktion som ikke er den allerbedste til et redningsfar-

tøj, fordi der altid vil være en vis risiko for at få roret beskadiget ved en grundstødning.

Teknikerne har dog sagt, at de kan mindske denne risiko ved at give roret en "soft-nose". Det vil sige, at den nederste del af det frihængende ror opbygges af tyndere og blødere materiale end resten af roret. Dermed vil kun den nederste del af roret blive deformeret, hvis det får et slag ved en grundstødning.

De mange overvejelser om udformningen af ror- og skruetøj er et godt eksempel på de problemer, der skal løses i forbindelse med konstruktionen af et redningsfartøj. Uanset hvordan man bærer sig ad, vil der altid være tale om en række kompromiser. Det drejer om at vælge de rigtige.

På mødet i Århus foreslog redningsstation Hirtshals, at Nordsø-fartøjet forsynes med en fartlog, som kan give nøjagtig oplysning om skibets fart. Dermed vil føreren altid vide, hvornår han kan brug bovpropellerne. Den virker nemlig kun ved lave hastigheder. Forslaget indgår i udvalgets videre arbejde.

Mådehold

Under en drøftelse af vægtproblemerne med såvel Nordsø- som Kattegat-typen, opfordrede medlem af udvalget, sta-

tionsleder William Christensen, Gedser, redningsmændene til at være tilbageholdende med ønsker om nyt udstyr til de nye fartøjer.

- Der findes så meget udstyr, man kan købe i dag, og meget af det kan have sin berettigelse. Men når I nu får de nye fartøjer ud, vil jeg opfordre jer til at vise mådehold med nye ønsker. Alt ekstra udstyr vejer, og vi skal være meget opmærksom på vægten.

- Hver gang vi i udvalget har foreslået en ting, har konstruktørerne spurgt: Hvad vejer den?

Brandslukning?

På mødet blev der bl. a. af stationsleder A. T. Buchardt, Rønne stillet forslag om at udstyre de nye redningsfartøjer af såvel Kattegat- som Nordsø-typen med vandkanon og skumkanon, så de også kan bruges til slukning af større brande. Forslaget blev afvist - og igen med begrundelse i vægten. Vand- og skumkanoner med tilhørende tanke er tunge, og der er desuden det problem, at "kanonerne" skal anbringes højt på skibet, hvorved de vil få indflydelse på stabiliteten.

Skibene får i stedet pumpegrej og brandslukningsudstyr i form af almindelige stråle- og tågerør, så de kan slukke mindre brande.



Mange gav deres mening til kende på mødet i Århus.

(Foto: Ivan Andersen)

DJURSLANDS BANK
— Den lokale bank

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

S 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



Lemvig Skibsforsikring

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

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



mekanord marinegear

Optimal økonomi:

- med indbygget servo for C.P.-propeller
- kompakt og let konstruktion
- mulighed for P.T.O.'s med egen hydraulisk kobling
- godkendt af classeselskaberne
- omfattende referencer med alle gængse dieselmotorer



mekanord aps
ENGINEERING

Nordre kaj 31
9900 Frederikshavn
Tlf. 08 42 03 11

VIKING

NORDISK GUMMIBÅDSFABRIK

- ★ Opblæsbare gummiredningsflåder
- ★ Evakueringsslidsker
- ★ Redningsdragter og branddragter
- ★ Redningsveste
- ★ Andet maritimt redningsmateriel

P. O. Box 3060
6710 Esbjerg V

Telefon: 05-150644
Telex: 541 14 Viking DK

SEAVIEW KLARSIGTRUDE



360 graders udsyn ved centermotor. Alle spændinger til jævn- og vekselstrøm. Motor, 60/120 watt, 1700-2100 omdr. Støjsvæg. Indbygget varmelement mod dug og isdannelse. Motor og varmelement arbejder uafhængigt.

Type 250/293, lysåbning 250 mm, totaldiameter 293 mm
Type 300/343, lysåbning 300 mm, totaldiameter 343 mm
Type 350/393, lysåbning 350 mm, totaldiameter 393 mm
Type 400/443, lysåbning 400 mm, totaldiameter 443 mm



Tver C. Weillbach & Co. A/S

Toldbodgade 35 1253 København K
Tlf. 01-135927 Telex 19709

Store forventninger til det nye pilotprojekt

Forventningerne til det nye redningsfartøj, som indtil videre kun benævnes "Pilotprojekt", er meget store. Meget tyder på, at dette fartøj, der er konstrueret af Dwinger Marineconsult, kommer til at danne grundstammen i den fremtidige kystredningstjeneste.

På fællesmødet i Århus oplyste Erik Monnerup fra Farvandsdirektoratet, at det dog indtil videre kun er et projekt. Direktoratet og udvalget for fartøjer og materiel m. v. vil være klar med redningsfartøjerne af Nordsø- og Kattegat-typen, før man går til Statens Skibstilsyn med pilotprojektet.

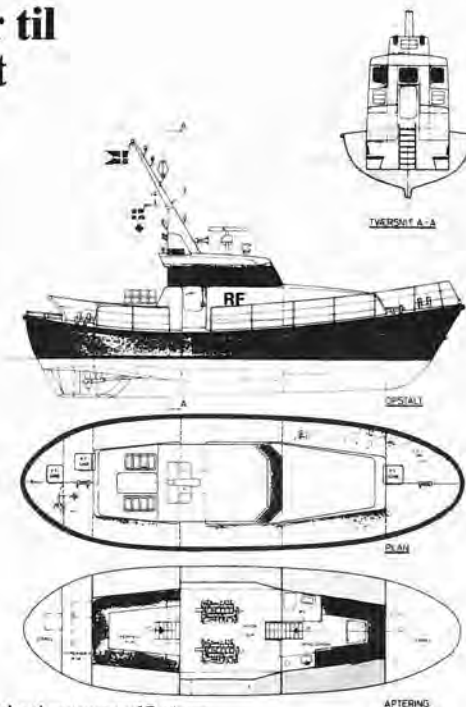
På mødet fortalte foreningens formand, stationsleder Robert Iversen, Thyborøn, om den udvikling, som har ført frem til pilotprojektet.

- Det begyndte med, at vi i 1982 forlangte et nyt fartøj af MRB 34-35 typen. Den skulle dog være nok så stor og med de to motorer anbragt i hver sit maskinrum. Vi regnede dengang med et skib på omkring 28 tons.

- K. E. Hansen sagde ja til, at det kunne lade sig gøre. Men det nye skib, som blev kaldt Nordsø-typen, voksede og voksede, og Kattegat-typen voksede med. Til sidst nåede vi helt op på 60 tons, og så blev vi bange for, at vi slog kystredningstjenesten i stykker. Det er et stort fartøj at håndtere for en frivillig besætning, og der er mange lavvandede områder, hvor vi ikke kan bruge så store skibe. Så tog vi pilotprojektet op igen.

- Når Nordsø- og Kattegat-typen blev så store, skyldes det de meget skræppe krav, som vi selv har været med til at stille. For at få et mindre skib, har vi derfor været nødt til at stryge nogle af dem. Det gælder f. eks. kravet om, at motorerne skal anbringes i hver sit maskinrum. For at få det igennem, skal vi have skibstilsynet til at give dispensation fra de krav, vi selv har været med til at opstille. Sikkerheden mener vi dog at kunne tilgodesee ved at give pilotprojektet dobbeltkrog med stor opdrift og en stor lænskekapacitet. Det er det samme, som man har gjort med MRB 34-35.

- Jeg tror, at man i mange havne vil blive særdeles godt tilfredse med pilot-typen. Den svarer på mange måder til MRB 34-35, som vi i Hvide Sande og Thyborøn kan give den bedste anbefaling. Personligt tror jeg meget på den nye type. Den var med ved forsøgene i prøvetanken i Tune, hvor den klarede sig godt. Den vil være velegnet til mindre havne, og med en dybgang på kun 1,40 meter vil den være velegnet til områder med lavt vand.



Pilotprojektet konstrueret af Dwinger.

Desuden vil den være velegnet til det frivillige mandskab, eventuelt med en eller to fast ansatte, sagde Robert Iversen. Erik Monnerup talte også meget positivt om pilotprojektet, og han understregede, at det slet ikke er så lille et fartøj endda. Det er faktisk mere end en meter længere end 34-35. - I modsætning til disse to skibe, vil pilot-typen få to skrue, og det vil sige, at det også skal have dobbelttror. Men læg mærke til, hvor godt ror og skrue er beskyttet af den meget kraftige hæl, sagde han.

Specifikationer

På nuværende tidspunkt er de vigtigste specifikationer for pilot-projektet følgende:

Hoveddimensioner:
Længde over alt 16,00 m
Længde i konstruktionsvandlinje 14,40 m

Bredde på spant 4,70 m
Konstruktionsdybgang 1,40 m
Dybde midtskibs 2,20 m

Fremdrivningsanlæg:

2 stk. turboladede marinedieselmotorer, der gennem reduktionsgear (1:2,45) driver hver sin propel. De er stilbare og med en diameter på 850 mm.

Hovedmotorer:
Maksimal effekt: 2 x 408 BKH ved 2200 RPM
Tankkapacitet: 2000 liter gasolie.
Aktionradius:
Ved 100 pct. motoreffekt cirka 250 sømil.
Ved 70 pct. motoreffekt cirka 300 sømil.
Hastighed:
Maksimal opnåelig hastighed ved maksimal motoreffekt: cirka 16,4 knob.

**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**

Bedre udstyr på LRB

Der er generelt stor tilfredshed med de nye lette og hurtiggående redningsbåde, LRB, som en lang række stationer har fået. Men de skal udrustes bedre. Det fremgik af fællesmødet i Århus 17. marts.

Erik Monnerup fra Farvandsdirektoratet oplyste, at der i år bliver anskaffet fem nye. De bliver med indenbords dieselmotor og waterjet. Det er den type, redningsvæsnet fremover vil satse på. De to LRB'er henholdsvis i Thyborøn og på Fanø, der har udenbords benzinmotor vil blive taget ud af tjeneste, når de nye er anskaffet. Det samlede antal lette redningsbåde vil derefter være 16.

De nye både vil blive stationeret ved de stationer, der kun er udrustet med LRB. LRB'erne skal have en bedre udrustning end hidtil, sagde Erik Monnerup. De skal forsynes med navigator og radar, og vi forsøger at få de nye både indrettet sådan, at fører og navigator kan sidde ved siden af hinanden. Navigatoren skal bl. a. have til opgave at se i radaren. Den opgave kan føreren umuligt selv klare, når båden går med 28 mil.

De nye både vil også blive forsynet med læskærm til beskyttelse for mandskabet. Udvalget for fartøjer og materiel m. v. har overvejet at forsyne bådene med styrehus, men har forkastet tanken. Risikoen for mandskabet er for stor, hvis båden tipper rundt. LRB'erne er ikke selvrejse. Mandskabet skal selv ud og udløse den mekanisme, der får en luftsek til at puste sig op, så båden rejser sig igen. Stationsleder Vagn Fischer, Sønderho redningsstation, afviste også et styrehus på de nye LRB'er, selvom Sønderho til tider gennemfører meget langvarige eftersøgninger i det åbne færdøj. Vi har haft en eftersøgning på 14 timer i februar, og vi har også prøvet at gå gennem is for at redde tre jægere. Bådene er meget anvendelige. Det helt afgørende er dragterne, sagde han.

- Det er en opfattelse, du deler med udvalget, svarede Monnerup. Det er da også udvalgets opfattelse, at der ved udskiftning af dragterne skal gives valgfrihed mellem Musk-ox og Helly Hansen. Den enkelte redningsmand kan selv vælge, og desuden bliver dragten hans per-

sonlige ansvar. De vil ikke længere blive kaldt ind til eftersyn med bestemte terminer, men efter behov.

Monnerup oplyste også, at teknisk afdeling har talt med den norske fabrikant af de lette redningsbåde om pontoner fyldt med skum i stedet for luft. Det gør bådene mere robuste, og nordmændene vil forsøge at efterkomme ønsket. Stationsleder Ib Andersen fra redningsstation Odden havn havde kritiske bemærkninger til LRB'en, men de gik ikke så meget på fartøjet selv, som på at stationen året rundt skal dække et meget stort område uden også at have et større fartøj at trække på.

Monnerup oplyste, at de lette redningsbåde generelt skal stationeres i havnene, fordi det i langt de fleste tilfælde vil være hurtigere at sejle til det sted, hvor et skib er i nød, fremfor at køre båden over land og derefter søsætte den fra stranden. Enkelte steder er dog så langt fra en havn, at det af hensyn til tidsfaktoren vil være bedst med en udsætning fra stranden. Derfor skal der i år udføres forsøg ved station Torup Strand med søsætningen af en LRB fra stranden.

Moderniseringsplanen stort set godt modtaget

Moderniseringsplanen for kystredningstjenesten får stort set en god modtagelse hos redningsmændene. Der er dog en undtagelse, og det er hos redningsmændene på de stationer, der i følge planen skal nedlægges. De ønsker alle, at deres station bliver bevaret - om ikke andet så som bistation under en nabostation. Desuden er der enkelte stationer, som ønsker et fartøj mere, end de i følge planen er tildelt. Endelig er der en række stationer, som ønsker en hurtigere modernisering eller fornyelse af stationshusene.

Det generelle indtryk er dog tilfredshed

med planen, og det gælder også hos de myndigheder og foreninger, der har haft planen til udtalelse. SOK siger således, at søredningstjenesten vil blive styrket. Dansk Fiskeriforening savner dog en bedre koordinering af den samlede redningstjeneste, men det er en opgave, som ligger udenfor det kommissorium, som udvalget for fartøjer og materiel m. v. har fået overdraget.

I de tilfælde, hvor kommuner, havne og lokale fiskeriforeninger har udtalt sig, er det i så godt som alle tilfælde på linje med den lokale redningsstation. På fællesmødet i Århus 17. marts havde

samtliche stationer mulighed for mundtligt at kommentere planerne. Desuden har de haft mulighed for at indsende skriftlige kommentarer, og det er en mulighed, en række stationer har benyttet sig af.

Samtliche bemærkninger til planen vil indgå i udvalgets videre arbejde, lovede Erik Monnerup fra Farvandsdirektoratet.

Et af de store spørgsmål, ville han ikke ind på, selvom flere søgte at få et svar. Nemlig hvor de nye fartøjer skal stationeres. Det er et spørgsmål, der endnu ikke er taget stilling til, sagde han.

mers repetition, og derefter vil der med jævne mellemrum dels blive holdt repetitionskurser, dels uvarslede øvelser. På fællesmødet blev den nye uddannelse hilst velkommen, og samtidig beklagede repræsentanter for en række stationer, at den først kommer nu. På flere stationer har man genoplivningsudstyr stående, men har ikke lært at bruge det.

- Statistikken viser, at i 1986 reddede 1121 mennesker. Jeg anser ikke jeres uddannelse for at være dårlig, sagde Erik Monnerup.

Redningsmanden stadig den vigtigste

Af forsvarsminister Hans Engell, MF.

Redningsmændene har en plads i Danmarks historie. De har også en plads i mange danskes hjem. Hvor ofte har man ikke set Anchers billeder - i kopier bevares - af vestkystens stoute redningsfolk. Og selv om tidene er skiftet og sæderne mildnet, står der også i dag respekt om søredningsarbejdet. Det skyldes ikke alene, at der er tale om frivillig tjeneste, der udføres under ofte yderst risikofyldte forhold, men i høj grad også den indsats, der gennem de 135 år, der er gået siden loven om Redningsvæsnet blev vedtaget, er ydet af en kreds af gode danske borgere, som med rette bærer betegnelsen redningsmænd.

Betydningen

Ved denne indsats er et stort antal nødstedte mennesker blevet reddet. Disse reddede liv er et direkte udtryk for indsatsens betydning. Et mere indirekte udtryk herfor, men også af stor vigtighed, er den tryghed, som selve eksistensen af kystredningstjenesten giver den søfarende, det være sig fisker eller fritidssejler. Desværre har i en række tilfælde tab af liv blandt redningsmændene været en smertelig omkostning. Alligevel har der for hvert tab været nye mænd klar til at træde til, og der findes adskillige eksempler på, at hvervet er gået videre i samme familie, fra far til søn og fra bror til bror.

Mod og rådsnarhed

Til trods for den tekniske udvikling, der er sket på søfartens område, er det nu som før de samme menneskelige kvalifikationer, der kræves for at blive redningsmand: mod, rådsnarhed og evnen til under iagttagelse af godt sømandskab at samarbejde i pressede situationer.

Det er således stadig mennesket - redningsmanden - der er den grundlæggende og vigtigste faktor i kystredningstjenesten. Manden, der er parat til at stå til rådighed i alle døgnets timer, således at redningsfartøjerne og det øvrige redningsmateriel kan bemannes og sættes ind, når alarmen lyder.

Ulykken i Hirtshals

Den tragiske ulykke i 1981 i Hirtshals har sat sine dybe spor. Men ulykken har ikke på nogen måde ført til, at værdien af redningsbåde og af redningsmændenes indsats er blevet draget i tvivl, selvom redningsaktioner i dag også kan foreta-

ges på andre måder, for eksempel ved hjælp af helikoptere. Der er flere årsager til dette. Udover at der forekommer situationer og vejrforhold, hvor en helikopter ganske enkelt ikke kan erstatte redningsbåden, må det fortsat tillægges en særlig værdi, at redningsmændene er i besiddelse af et godt kendskab til de lokale forhold og er en naturlig del af de lokalsamfund, hvori redningsstationerne er placeret.



Forsvarsminister Hans Engell sammen med foreningens formand, Robert Iversen, Thyborøn.

Det er min opfattelse, at vi i dag har en velfungerende kystredningstjeneste, først og fremmest fordi de mænd, der gennem årene har udført redningstjenesten, har gjort det til samfundets fulde tilfredshed.

Politisk opbakning

For mig som ansvarlig minister er det vigtigt, at der er bred politisk opbakning omkring kystredningstjenesten. Det er der, og det har bl. a. givet sig udslag i, at der i indeværende forsvarsforlig er afsat 75 mio. kr. til formålet. Jeg mener, vi er inde i en udviklingsperiode, som vi kan være bekendt og i fællesskab hilse med tilfredshed. Moderniseringen af kystredningstjenesten er begyndt. Jeg kan i den forbindelse pege på den nye stationsbygning i Hirtshals og anskaffelsen af lette, hurtige fartøjer til en række stationer.

Moderniseringsplanen

Hertil kommer, at det under farvandsdirektoratet nedsatte udvalg vedrørende redningsbåde og materiel m. v., hvori redningsmændene er repræsenteret, for nylig har udarbejdet en plan, der omfatter modernisering af hele kystredningstjenesten. Planen er til høring hos samtlige redningsstationer og en række relevante myndigheder og organisationer. Denne plan indebærer, at kystredningstjenesten i løbet af relativt få år kan fremstå i en fornyet og styrket skikkelse, således at tjenesten også i fremtiden kan tiltrække redningsmænd med de fornødne kvalifikationer. Samtidig er Farvandsdirektoratet nu under omorganisering, en proces, der skal gavne det sam-

lede Farvandsvæsen og dermed også kystredningstjenesten. Foreningen af danske Redningsmænd er naturligvis inddraget i dette arbejde.

Frivillige

Det frivillighedsprincip, som i dag karakteriserer kystredningstjenesten, må søges bibeholdt så vidt som det er muligt. Stationerne skal pålægges mindst muligt administrativt arbejde. Et vist islet af fuldtidsansat nøglepersonel, for eksempel ved stationer med fartøjer af de nu projekterede Nordsø- og Kattegatttyper, må formentlig anses for påkrævet.

Reorganisering

Farvandsdirektoratets reorganisering skal ses i sammenhæng med arbejdet i det såkaldte Farvandsudvalg, der er ned-

sat under Administrationsdepartementet. Dette udvalg vurderer for tiden samtlige statslige opgaver på søen, bortset fra de opgaver, der varetages af søværnet og DSB. Formålet er at klarlægge, i hvilket omfang der kan finde en fælles opgavevaretagelse sted i fremtiden, for eksempel ved anvendelse af de sam-

me skibe til miljøberedskab (forureningsbekæmpelse) og farvandsafmærkning. Formålet er naturligvis at søge en bedre udnyttelse af ressourcerne.

Udfordringer

Det er naturligvis ikke på nuværende tidspunkt muligt at forudsige, hvilke

konsekvenser dette udvalgsarbejde vil få, eller om det får betydning også for redningsvæsenet. Under alle omstændigheder venter der i fremtiden spændende og udfordrende opgaver for hele vort farvandsvæsen.

De foranstaltninger, der således er iværksat, skal sikre, at det samlede farvandsvæsen, hvori også redningsvæsenet indgår som en væsentlig faktor, kan fremstå som en moderne og effektiv virksomhed. Men også i fremtiden vil det være de menneskelige egenskaber hos redningsfolkene, vi først og fremmest vil tænke på og sætte vor lid til, når "Mayday" lyder. Netop de kender og respekterer havet, men har mod til at trods det for at komme andre til undsætning.



NOVA

BATTERIER

DANMARK

TLF. 07 - 83 21 00 . TELEX 66512 NOVA

Batterier specielt udviklet til skibsfarten
Heavy Duty start- og lysbatterier (2 års garanti)
Godkendte af Germanischen Lloyd ©
Forhandlere anvises på:
Grønland, Færøerne og i Danmark

Vi ses i den lokale bank!

NORDVESTBANK

ANDELSBANKEN
er anderledes

HIRTSHALS · HANSTHOLM · THYBORØN

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

LOKALBANKEN
selvfølgelig!
HIRTSHALS



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

Alt indenfor skibsinstallationer
Uforbindende tilbud gives gerne.



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

Redningsmænd ved tre stationer hædret med legat

Redningsmændene ved tre stationer er blevet tildelt hæderslegater for en særlig fortjenstfuld indsats. I alle tre tilfælde gives legaterne som påskønnelse for aktioner, hvor redningsmændene har sat livet på spil for at hjælpe andre.

Hele mandskabet ved redningsstation Østerby er blevet tildelt "Professor Leopold Rosenfeldts Legat", mens tre redningsmænd i Esbjerg og hele mandskabet ved Hvide Sande redningsstation er tildelt "Fru Martha Kirstine Lerches Legat".

Førstnævnte legat bestyres af Farvandsdirektoratet, mens det sidstnævnte bestyres af Foreningen af danske Redningsmænd. Det kan i følge fru Lerches testamentariske bestemmelse kun tildes redningsmænd på den jyske vestkyst, og for at få balance i tingene tildeles professor Leopold Rosenfeldts legat derfor fortrinvis redningsmænd i de indre farvande.

I følge fundatsen tildeles "Professor Leopold Rosenfeldts legat" mænd i Det danske Redningsvæsen, der i årets løb under vanskelige eller farefulde omstændigheder har udvist særligt mod, beslutningskompetence eller dygtighed.

Mandskabet ved station Østerby får det for deres indsats 10.-11. januar 1986. I svær sø, kuling og snetykning deltog redningsbåden fra Østerby i en meget langvarig eftersøgning efter kutteren "Mitzel" af Østerby. Vejret var så hårdt, at redningsbåden fik dækslyset på masten revet af. I forbindelse med eftersøgningen bistod redningsmændene fra

Østerby kutteren "Søren Drachmann, der også deltog i eftersøgningen, og som havde fået vand i maskinrummet. Farvandsdirektoratet vil i overensstemmelse med fundatsen påskønne den indsats, der er udført ved redningsstationen, heder det i den officielle meddelelse.

De hædrede redningsmænd ved station Østerby er hele mandskabet, og det vil sige følgende: stationsleder Erik Sørensen, bådformand Henry Larsen, bådmand Arne Petersen, bådmand Arne Larsen, bådmand Anker Pedersen, bådmand Evald Thorsen og bådmand Bengt Johnsson.

Sprang ud i iskoldt vand

"Fru Martha Kirstine Lerches" legat tildeles redningsmænd, der har sat livet på spil ved redningsaktioner på Vesterhavet. Det tildeles Henrik Jensen, Frede Christensen og Hans Tingberg fra redningsstation Esbjerg.

De reddede 28. marts 1986 fem mennesker under vanskelige og farlige forhold. En 27 fods fiskerjolle, E 18 "Linda", var med to mennesker ombord på vej fra Ribe til Esbjerg. Ved Søren Jessens Sand fik den motorstop, og da det blæste 8-14 sekundmeter, og der var kraftig sø og udgående strøm, blev situationen hurtigt kritisk.

Redningsstationens mandskab blev alarmet, og båden gik af havn kl. 18.40. Forsyningskibet "Mærsk Trimmer" var undervejs ud fra Esbjerg, og den satte en

gummibåd med påhængsmotor ud med tre mand ombord. De forsøgte at komme de nødstedte til hjælp, men gummibåden fik motorstop, da den var kommet ind til "Linda".

Straks efter nåede redningsbåden frem, og den tog først de tre mand fra gummibåden ombord. Derefter fik den forbindelse med "Linda" og forsøgte at slæbe den. Men på grund af kraftig sø og dårlige fastgørelsesmuligheder, kunne det ikke lade sig gøre.



De tre hædrede redningsmænd fra Esbjerg. Det er fra venstre Frede Christensen, Hans Tingberg og Henrik Jensen.

Under bugseringsforsøget blev "Linda's" fører slået over bord af den kraftige sø. Han havde ingen redningsvest på og var under vandet et par gange. Vandet var iskoldt, og han var i overhængende livsfare.

Bådmand Henrik Jensen fik en line bundet i dragten og sprang ud i den oprørte sø for at redde den nu næsten bevidtløse mand. Trods store vanskeligheder lykkedes det, og det lykkedes også at få ham løftet ham op i redningsbåden, selvom det var en næsten umulig opgave. Han



Det hædrede mandskab fra redningsstation Østerby. Det er fra venstre: Arne Larsen, Anker Winther Pedersen, motorpasser Arne Pedersen, opsynsmand Erik Møller Sørensen, bådformand Henry Larsen, Evald Thorsen og Bengt Johnsson.

(Foto: Søren Johnsson)

D.A.F.
MARINE DIESELMOTORER
er uovertruffen i holdbarhed og levetid. Leveres som hovedmotorer i een- og to-motors anlæg fra 96-600 HK, leveres også som hjælpeaggregater fra 65-220kVA. 24 timers døgnservice.

Vi giver gerne uforbindende tilbud.

Kontakt

Nautic
TEL: 05 - 12 70 44
TELEX: 54 280

var da helt bevidstløs og stærkt forkorment. Redningsbåden manøvrerede derefter hen på siden af "Linda" og fik uden uheld reddet den anden ombordværende, hvorefter det for fuld fart gik mod Esbjerg, hvor en ambulance holdt klar til at bringe de to reddede på skadestuen. De slap begge fra den uhyggelige oplevelse uden men.

Fulgte skib ind i brændingen

Hele besætningen ved redningsstation Hvide Sande tildeles "Fru Martha Kirstine Lerches Legat" for aktionen 1.-2. december 1986. Den blev fyldigt omtalt i sidste nummer af tidsskriftet og skal derfor kun nævnes kort her. Redningsbåden gik i stormende kuling med 30 sekundmeter vind ud for bistå en mindre kutter, som var på vej ind til Hvide Sande. Kutteren var flere gange blev slået helt om på siden af en sø, men var hver gang kommet op igen. Aktionen blev meget langvarig og anstrengende, og til sidst drev kutteren ind gennem den kogende brænding og ind mod land, hvor den strandede. De fire mand om bord sprang i søen, og trods risikoen gik redningsbåden meget langt ind for at kunne "samle



De hødrede redningsmænd fra Hvide sande. Det er fra venstre stationsleder Chr. Mose Enevoldsen, Svend Erik Christiansen, Ansgar Pedersen, Verner Sohn, bådfører Kr. Mose Sørensen, Flemming Iversen, Anders Boye, Søren Larsen og Jens Otto Grønne.

op", hvis det blev nødvendigt. Det var de fire mands eneste chance, hvis de blev suget med ud. Under denne del af aktionen strandede redningsbåden selv, men kom senere fri ved egen hjælp. Legatet tildeles hele mandskabet i Hvide

Sande, og det vil sige stationsleder Chr. Mose Enevoldsen, bådfører Kr. Mose Sørensen, Svend Erik Christiansen, Ansgar Pedersen, Verner Sohn, Flemming Iversen, Anders Boye, Søren Larsen og Jens Otto Grønne.

Redningsstation Skagen bjærgede spøgelses-skib

Redningsmændene fra Skagen gjorde store øjne, da de om morgenen 29. august sidste år nåede frem til et strandet skib ved Grenen. Det var en luksuriøs udstyret lystsejler, en Nauticat 44, til en værdi af 2,5 mio. Navigationsudstyret var slået til, og motoren gik i tomgang, men der var ikke en sjæl ombord. Trods omfattende efterforskning er det ikke senere blevet opklaret, hvordan skibet nåede frem til Grenen, og bl. a. derfor blev det hurtigt kendt som "spøgelses-skibet".

- Vi blev alarmeret af Skagen radio kl. 6.10. To fiskere havde set det strandede skib, som stod på sydsiden af Grenen, siger stationsleder Aage Venø Jensen.

- Det var dårligt vejr med nogen sø og omkring 10 sekundmeter vind. Vi var fremme med LRBen kl. 6.30 og kort tid efter med MRB 25. Nauticat'en stod på kun 40 centimeter vand, og var vi kommet blot to-tre timer senere, ville det have været umuligt at få den fri, uden at rive den fra hinanden. Strandsstedet

består af kviksand, og selv store skibe er forsvundet på dette sted.

- Med LRBen fik vi lavet forbindelse til Nauticat'en, og vi forsøgte at trække den fri med MRB 25. Vi måtte dog erkende, at vi ikke kunne klare opgaven selv, og vi sendte så bud efter slæbebåden "Efta" fra Skagen, siger Aage Venø Jensen. Vi fik en tamp over i MRB 25, »dn« fik vi det strandede skib fri. Vi slæbte det ind til Skagen, hvor den blev overgivet til politiet.

Mystikken omkring det forladte skib gav anledning til stor omtale i aviserne, og der blev fremsat mange teorier. Skibet, der har navnet "Q" og er hjemmehørende i Rungsted, var kun et halvt år gammelt, da strandingen skete. Ejeren kendte ikke noget til sejladsen og var ved at være godt træt af skibet. Der havde på det tidspunkt allerede været indbrud i det to gange, og den ene gang var det blevet totalt raseret.

"Spøgelses-skibet" var udstyret med en shipmate-navigatør, og på denne var der

kodet en rute ind, som gik fra Rungsted havn via Gøteborg til det sted, hvor den strandede. Båden var blevet set ved Gøteborg, og her havde den tilsyneladende også tanket op. Brændstofføtkene var næsten fyldt med 1000 liter brændstof. Der blev fundet ting ombord, som ejeren ikke kendte til, bl. a. injektionssprøjter og sejlanvisninger for Middelhavet. Kriminalpolitiet går ud fra, at båden er stjålet, men formålet og hvad der videre er sket, kendes ikke. Måske er en tyv blevet grebet af panik, da han strandede på Grenen, og er derefter vadet i land og har gjort sig usynlig. En anden teori er, at en tyv er faldet overbord, hvorefter skibet er fortsat på autopiloten og er strandet på Grenen.

Endelig er der en teori om, at båden er blevet sjålet og brugt til hash- eller naroksmugling og efter endt opgave er blevet sat på grund.

Hvad der virkelig skete, er der ingen der ved.

MANDS MINDE



Ansættelser

Pr. 1.12. 1986

Bådmand på prøve P. Jørgensen, redningsstation Christiansø, som bådmand.

Pr. 1.1. 1987

Senior Victor E. Andersen, som opsynsmand ved redningsstation Oksbøl.

Pr. 1.2. 1987

Bådmand på prøve J.O.G. Pedersen, redningsstation Hvide Sande, som bådmand.

Afsked

Pr. 31.12. 1986

Opsynsmand H.L. Jensen, redningsstation Oksbøl, efter ansøgning.

Runde fødselsdage

55 år

Fhv. betjeningsmand O. Sørensen, Rindby, 25.4. 1987.

Bådmand R. Poulsen, Hirtshals, 30.4. 1987.

Fhv. opsynsmand K.E. Olsen, Skagen Havn, 19.5. 1987.

60 år

Fhv. bådmand H. Vistrup, Vesterø, 23.3. 1987.

Fhv. opsynsmand B. Andersen, Søndervig, 27.4. 1987.

Fhv. betjeningsmand J.A. Jacobsen, Søndervig, 23.5. 1987.

Bådmand E.A. Christensen, Rønne, 28.5. 1987.

65 år

Fhv. betjeningsmand E.K. Vandborg, Tuskær, 14.4. 1987.

Fhv. bådmand P.A. Jensen, Hvide Sande, 27.4. 1987.

70 år

Fhv. betjeningsmand K.E. Christensen, Ferring, 7.4. 1987.

Fhv. betjeningsmand H. Søgaard, Vesterø, 14.4. 1987.

Fhv. betjeningsmand J.G. Rauhe, Bjerregaard, 1.5. 1987.

Fhv. bådmand S. Aa. Jensen, Løkken, 25.5. 1987.

75 år

Fhv. bådmand J.P.N. Nielsen, Flyvholm, 18.4. 1987.

Fhv. bådmand F.A. Brinch, Sønderhø, 4.5. 1987.

Fhv. bådformand T.K. Jensen, Hirtshals, 9.5. 1987.

80 år

Fhv. betjeningsmand G.K. Lange, Nymindegab, 14.4. 1987.

Fhv. bådformand H. Pedersen, Neksø, 23.5. 1987.

Hirtshals Fiskeriforening

LOSSEAFD. - ØSTHAVNEN
9850 HIRTSHALS

DAN TRAWL A/S

TLF. 08 - 94 17 11

HANSTHOLM FISKEAUKTION

Auktionsmester IB HOLM SØRENSEN
(statsautoriseret)



AUKTIONSGADE 11
7730 HANSTHOLM
Tlf. (07) 96 11 66
Telex 60 857



Lad Nordhavn tage roret, når det gælder marineaggregater og propelmotorer

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

For vi har erfaringen fra hundredevis af opgaver af denne karakter. Opgaver, som har omfattet alle forskellige skibstyper og alle forskellige formål. Det betyder, at Nordhavn altid læser sig nøje med en standardisering.

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

Men er der behov for service, så kan man stole på, at Nordhavn er hurtigt fremme - dobbelt, 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 i sø betyder.



MASKINFABRIKEN
NORDHAVN A/S

Torsøvej 2 DK-8240 Hjøskov Aarhøj Tlf. (06) 21 34 00 Dänmark Telex 68184 diesel dk



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 KØL. DANSKE HOF
3730 NEKSD - BORNHOLM



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

HSR Skibselektronik
07 31 12 57
Otto Pedersvej 3 6960 Hvide Sande

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

**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



Farvel til et godt, gammelt skib

Fiskerne i Nordsøen skal inden længe sige farvel til et gammelt skib, som har gjort det godt. Det er Fiskeriministeriets redningsskib "Vestkysten", som snart tages ud af tjeneste.

Skibet blev bygget i 1944 og har indtil 30. marts i år gjort tjeneste fra Thyborøn. Gennem årene har det bugseret et utal af kuttere hjem, som havde fået grej i skruen, maskinskade eller lignende. Desuden har det i mange tilfælde undsat skibe i nød. Mange har kunne takke "Vestkysten" for at de blev reddet.

Især i de første år, før helikopterne kom, var "Vestkysten" den eneste hjælp, nødstedte fiskere kunne regne med. Ofte gik det hårdt til, og adskillige fiskere er efter ulykker ombord blevet opereret på bor-

ningsbøjens flere tons tunge cementklods, og det havde været livsfarligt at forsøge at gå ind gennem kanalen igen. Folkene ombord, der næsten alle er forhenværende fiskere, tog det roligt. De kørte deres normale søtørn.

På sine gamle dage har "Vestkysten" fået navneforandring. Den er kommet til at hedde "Vestkysten II". Dens afløser, det nye inspektions- og redningsskib til Thyborøn, har nemlig også fået navnet "Vestkysten".

Efter at det nye skib er gået i tjeneste, skal den gamle "Vestkysten" i en tid gøre tjeneste i Skagen, mens redningsskibet "Nordjylland", får ny maskine. Derefter kommer den til at gå samme vej, som gamle skibe normalt går.



Den gamle "Vestkysten", der er bygget i 1944, tages inden længe ud af tjeneste. Det er et skib, der har gjort det godt.

det i "Vestkysten"s salon. Selvom det var barskt, så var det den hurtigste hjælp, de dengang kunne få.

At den gamle "Vestkysten" har været et fremragende søskib, findes der mange eksempler på. F. eks. blev den kaldt ud under novemberstormen i 1981, hvor vindmåleren på havnekontoret i Thyborøn først gik i bund, og derefter blæste ned.

"Vestkysten" gik ud i et forrygende hav, og da den først var kommet ud, måtte den blive ude. Stormen flyttede anduv-

GENERAL- FORSAMLING

Foreningen af Danske Redningsmænd indbyder til ordinær generalforsamling på Hotel Fjordgården, Ringkjøbing lørdag den 13. 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
Efter tur afgår H. Bachmann, Grenå, Chr. Mose Enevoldsen, Hvide Sande og Robert Iversen, Thyborøn
6. Valg af suppleanter
7. Eventuelt
8. Næste års mødested.

Forslag der ønskes behandlet skal være formanden i hænde senest 8 dage før generalforsamlingen.

*Tag fruene med,
der bliver arrangeret bustur.*

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

63 ansøgninger

Der er indkommet ikke færre end 63 ansøgninger til stillingen som redningsinspektør for kystredningstjenesten. Ved redaktionens slutning var det dog ikke afgjort, hvem der skal have stillingen, og det var heller ikke afgjort, hvem der skal være ny direktør for Farvandsdirektoratet.

**Tegn
abonnement
på redningsbladet**

Henvendelse:
Thyborøn Bogtrykkeri
Tlf. 07 83 19 33



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



Farvel til Gredal

- Jeg vil gerne sige tak til jer alle, fordi jeg har fået lov at være chef for det danske redningsvæsen. Det har ikke altid været let at være øverste chef. Det ved I alle, sagde farvandsdirektør Otto Gredal på fællesmødet mellem farvandsdirektoratet og redningsmændene 17. marts i Århus.

Otto Gredal, har været direktør i Farvandsdirektoratet siden 1973, og han fratrådte stillingen med udgangen af marts.

Planer om en redningsfrekvens

Forskellige myndigheder overvejer i øjeblikket at oprette en særlig frekvens til brug for redningsaktioner. Det skal være en frekvens, som uvedkommende ikke kan lytte på- og hvor uvedkommende ikke kan bryde ind.

Den særlige frekvens skal kunne bruges af alle, der deltager i redningstjenesten på den ene eller anden måde. Dvs. kystredningstjenesten, Falck, politiet, helikoptere, søværnets skibe m. fl.

I kystredningstjenesten vil en ny redningsfrekvens blive hilst med stor tilfredshed. Den vil bl. a. skabe mulighed for en direkte kommunikation mellem mandskabet på en redningsbåd og bejntene i en patruljevogn. Det kan have stor værdi ved en eftersøgning, men er ikke muligt i dag. Selvom begge parter er udstyret med radio, råder man ikke over en eneste fælles frekvens.

Årsmøde i Ringkøbing

Foreningen af danske Redningsmænd holder lørdag 13. juni kl. 10 årsmøde på Hotel Fjordgården i Ringkøbing.

Forslag, der ønskes behandlet, skal være bestyrelsen i hænde senest 8 dage før.

Med igen

Hele mandskabet ved redningsstationen i Hirtshals har pr. 1. februar meldt sig ind i Foreningen af Danske Redningsmænd igen.

Af »Fru Julie Augusta Ovesens Legat til fordel for trængende fiskere ved Vestkysten eller disses enker« vil der på legatstifters fødselsdag den 22. juni blive uddelt nogle legatportioner til:

- 1) Fiskere ved Vestkysten, som på grund af alder eller helbred, er trængende til understøttelse.
- 2) Enker efter fiskere ved Vestkysten, fortrinsvis sådanne hvis mænd eller forsørgere er omkommet under udøvelsen af deres erhverv, eller som er omkommet under hjælp til skibsbrudne eller under lignende omstændigheder.

Personer, der mener at kunne opfylde de anførte betingelser, kan få ansøgningskema udløst ved skriftlig henvendelse til legatbestyrelsens formand:

Landsretsagfører Rudolf Sand
Nørre Søgade 7
1370 København K

til hvem skemaerne tilbagesendes inden den 10. maj 1987.

Legatbestyrelsen

SKIBSELEKTRONIK - SALG - SERVICE



HIRTSHALS SKIBSRADIO I/S
SYDVESTKAJEN 1-3
9850 HIRTSHALS

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

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

★ Forlængelser
★ Shelterdæk
★ Nybygninger
★ Salg og service

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

KNUD E. HANSEN A/S
Skibtekniske Konsulenter

Bredgade 75 · 1260 København K



S. Å. Leth Jensen

Statsautoriseret vejer og måler
Østhavnen i Hirtshals
Telefon 08-94 13 12

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

MARINE SERVICE

Aut. forhandler af:



SALG OG REPARATION AF
ALLE TYPER MARINEMOTORER

Forhandler af:



ALT I MASKIN- OG SKIBS-
BYGNINGSARBEJDE



ELLING & EJSING A/S

Maskinværksted · Skibssmedie
Nordvestkajen · 9850 Hirtshals
TLF. 08 94 23 22

Lager og indkøbsafd. 08 94 24 35



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

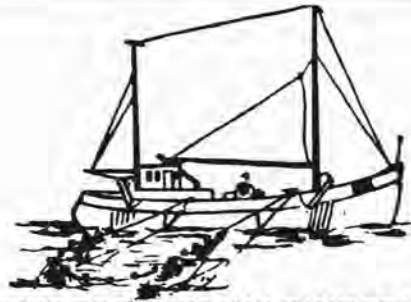
A/S Vestjysk Krystal-Isværk

Ny Fiskerihavn · 6700 Esbjerg

Tlf. (05) 12 00 86



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

Thyborøn Dykker- og Frømandstjeneste



v. Verner Nielsen
Lærkevej 37 - Thyborøn
Tlf. 83 13 19



THYBORØN FISKEAUKTION

v/Jens Steen

HARALD IVERSEN & SØN

FISKEEKSPORT - FILETFABRIK

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



Thyborøn Skibsproviantering

v/ Birte og Søren Pedersen
Havnegade 22 · 7680 Thyborøn · Tlf. 07 83 10 05 · 07 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 · Havnør 7680 Thyborøn · Tlf. (07) 83 11 60 · Birtlf. 049 54689

TIDSSKRIFT FOR REDNINGSVÆSEN

Medlemsblad for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 3

MAJ-JUNI 1987

54. ÅRG.

LEMVIG BIBLIOTEK
1987

INDHOLD

Generalforsamling	side 3
Ny farvandsdirektør besøger redningsmænd .	side 5
Syv stationer får ny uddannelse i år	side 6
De nye redningsfartøjer ramt af forsinkelse .	side 7
Ingen reservebåd til den jyske vestkyst	side 9
Ofrer stort beløb på gammel redningsbåd . .	side 11
Man skal arbejde med elementerne	side 13
Den nye »Vestkysten«	side 14
Rednings- og fiskerimuseum i Vorupør	side 15
Mands minde	side 16
Fra pol til pol	side 17



Thorsmindes redningsbåd strandede, da begge skruer blev blokeret (læs side 9).

(Foto: Keld Arne Hansen)



HVIDE SANDE FISKEAUKTION

v/ Leo Rønn

Telefon 07 31 10 44 - 07 31 10 89
Privat tlf. 07 31 17 26



ESSO KYSTSALG

Brændstof • Smøremidler

Esbjerg	Tlf.: 05 12 64 78
Frederikshavn	Tlf.: 06 42 11 57/42 27 23
Grenå	Tlf.: 06 32 13 99
Hansholm	Tlf.: 07 96 16 30/96 13 35
Hirtshals	Tlf.: 08 94 14 64/94 94 72/94 19 27
Hvide Sande	Tlf.: 07 31 11 21/31 11 25
Løngvi	Tlf.: 07 82 02 92
Skagen	Tlf.: 06 44 11 00
Strandby	Tlf.: 08 48 12 01
Thorsminde	Tlf.: 07 48 70 96
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
PRESENNINGER
BÅDKALECHER
SPRAYHOOD
BOMTELTE



FRIDSTØJ
SEJLERTØJ
ARBEJDSSTØJ
SØMANDSTRØJER
FIBERPELS
COWBOYBUKSER
FLØJLSBUKSER
OVERTRÆKSBLUSER
JAKKER
ANORAKKER



Thyborøn Sejlmageri

v/ J. Kr. Mikkelson . Svanegade 14 . Tlf. 07 83 11 25



Ansvarhavende redaktør:
KNUD JACOBSEN
Makholmvej 37, 7600 Struer
Tlf. 07 86 14 67, 07 85 09 00, 049 - 81 635

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

Eftertryk tilladt med kildeangivelse

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, 6960 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

VØRE ANNONCERER
- DE STØTTER OS!



GENERALFORSAMLING

Foreningen af Danske Redningsmænd indbyder til
ordinær generalforsamling på Hotel Fjordgården, Ringkjøbing
lørdag den 13. 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.
Efter tur afgår Chr. Mose Enevoldsen, Hvide Sande og Robert Iversen, Thyborøn.
Harald Bachmann, Grenå afgår p.g.a. alder.
6. Valg af suppleanter
7. Eventuelt
8. Næste års mødested.

Forslag der ønskes behandlet skal være formanden i hænde senest 8 dage før generalforsamlingen.

Afgående redningsmænd med fruer er velkomne.

Vel mødt i Ringkjøbing den 13. juni.

Tag fruene med, der bliver arrangeret bustur.

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



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

MASKINFABRIK OG SKIBSSMEDIE

MALERMESTER JØRGEN JEPPESEN

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

Skibsmaling . Sandblæsning . Sandvask
Bygningsmaling . Autolakering

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. 07-48 70 06 Thyborøn afd. 07-83 14 66 Telex 60 392

THORFISK

GRENAA - THYBORØN

FURUND

VIGGO Jensen

FURUND redar og akkord
SP og SKANTI sadelmøbler
ROBERTSON autopistoler
Elektriske skibsanlæg



Grenaa Havn ApS
Strandgade 14
8500 Grenaa
Tlf. (06) 32 08 31 - 32 38 83

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

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

GRENAA
FISKEAUKTION



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

**BRUG BRUGSEN
ANHOLT**
TLF. (06) 31 90 20

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



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



Ny farvandsdirektør besøger redningsmænd

Den 46-årige Torsten Kruuse, der har afløst Otto Gredal på posten som farvandsdirektør, har fra starten forsøgt at skabe et godt forhold til redningsmændene. Mindre end en måned efter at han startede i sit nye job, tog han på tjenesterejse til Thyborøn og Hirtshals for at hilse på redningsmændene.

Det var første gang, han besøgte nogle af direktoratets tjenestesteder ude i landet. Besøget fandt sted onsdag 6. maj. Torsten Kruuse ankom ledsaget af kontorchef Bent Davidsen fra Farvandsdirektoratet og tilbragte hele formiddagen i Thyborøn. Han blev først vist rundt i redningshuset og derefter ombord på MRB 35. Det meste af stationens mandskab var mødt op, så han fik lejlighed til at hilse på dem. Derefter var der en kort frokost hos stationsleder Robert Iversen, før Kruuse og Davidsen fortsatte til Hirtshals, hvor eftermiddagen blev tilbragt. Torsdag besøgte de Fornæs fyr og Farvandsdirektoratets værksted i Grenaa.

Efter besøget i Thyborøn lød dommen fra redningsmændene: - Det er da en mand, som vil snakke med folk.

Det er ikke nogen tilfældighed, at den nye farvandsdirektør først valgte at besøge netop Thyborøn og Hirtshals. Formanden for Foreningen af danske Redningsmænd, Robert Iversen, er stationsleder i Thyborøn, og station Hirtshals har, som alle ved, været hårdt ramt. Det nye mandskab i Hirtshals har ikke uventet været meget kritisk overfor Farvandsdirektoratet.

Det var 7. april, forsvarsminister Hans Engell udnævnte Torsten Kruuse til ny direktør for Farvandsdirektoratet. Straks efter udnævnelsen rejste der sig protester i det forfremmelsesnævnet, der var nedsat for at rådgive ministeren til at finde den rigtige farvandsdirektør. Nævnet havde peget på en anden af de 58 søgere til posten, men Hans Engell havde valgt at gå på tværs af indstillingen.

I en pressemeddelelse fra Forsvarsministeriet, hvorunder Farvandsdirektoratet hører, fremhæves, at Torsten Kruuse i kraft af sine faglige kvalifikationer og brede praktiske erfaringer har meget gode forudsætninger for at præge den omfattende modernisering af Farvandsdirektoratet.



Torsten Kruuse.

Torsten Kruuse har en alsidig baggrund, men set fra redningsmændenes side er det vigtigste nok, at han har praktisk erfaring som navigator. Han har blandt andet været chef for et af Søværnets bevogtningsfartøjer og har som sådan selv været med til at undsætte skibe i nød.

Han er født i København, men med en del af sin opvækst i Odder. De to første gymnasieår foregik på Horsens Statsskole, men da familien flyttede, blev det til studentereksamen fra Metropolitanskolen i København i 1960. Han kom til Søværnet som kadet, blev søløjtnant af 1. grad i 1964 og sluttede karrieren i Søværnet med udgangen af 1980 som orlogskaptajn. Så blev uniformen hængt i skabet, og han overtog stillingen som chef for søfartskontoret i Danmarks største færgereferi, DSB, med i alt 30 færger. Her var han indtil juni 1984, da han forlod stillingen mere eller mindre i protest mod DSB-ledelsens manglende forståelse for den grundregel, der siger, at vedligholdelsesudgifterne starter den dag, man underskriver nybygningskontrakten.

Han flyttede til en stilling som afdelingschef i Søværnets Materielkommando, og også det var en vanskelig post, fordi materielkommandoen er underlagt den statslige indkøbsfunktion, som har udviklet sig til et langsommeligt og stift bureaukrati. Også denne udnævnelse foretog Hans Engell på tværs af et forfremmelsesnævns indstilling, men på få måneder lykkedes det Kruuse at få modviljen hos de 40 medarbejdere vendt til begejstring.

Torsten Kruuse har suppleret sin udannelse som søofficer med en eksamen som



Den nye direktør i Farvandsdirektoratet, Torsten Kruuse sammen med formanden for Foreningen af Danske Redningsmænd, Robert Iversen, om bord på MRB 35 i Thyborøn.

merkonom, og han var i 70'erne på halvandet års teknisk kursus i England. Desuden har han gennemgået flere lederkurser.

Den ny farvandsdirektør er så speciel, som han selv siger, at han har været gift med den samme kone, Kirsten, bibliotekar "hele tiden". De bor i Lyngby og har en datter på 21 og en søn på 18, der er under uddannelse.

Fritiden bruger han bl. a. til windsurfing på Isefjorden.

Torsten Kruise siger til Tidsskriftet, at han håber på efterhånden at kunne besøge alle redningsstationerne, men at det naturligvis vil være nogen tid. Der er mange opgaver i direktoratet som trænger sig på. Først skal vi have den nye struktur på plads. Man kan sige det på den måde, at det hele er kastet op i luften, og så må vi se, hvordan stumperne falder ned, siger han.

Syv stationer får ny uddannelse i år

Mandskabet i Hvide Sande får uddannelsen først

Farvandsdirektoratet og Falcks Redningskorps er nu klar til at skrive kontrakt om en ny uddannelse af redningsmænd. De skal ikke blot lære almindelig udvidet førstehjælp, men skal også lære en egentlig nødbehandling på linje med ambulanceførere. Det sker, fordi der ved ulykker til søs ofte kan gå lang tid, før de reddede er bragt i land og kan komme under lægebehandling.

Falck skal i følge aftalen udarbejde et uddannelsesprogram og skal stille instruktører til rådighed for uddannelsen. De hentes blandt korpsets egne ambulanceinstruktører.

Det er hensigten, at samtlige redningsmænd ved alle stationer skal gennemgå uddannelsen, men de når ikke alle at få den i år.

Den første station bliver Hvide Sande, som er valgt, fordi det er den station, der har flest udrykninger. RST Hvide Sande gennemførte sidste år ikke færre end 76 aktioner.

Desuden er det aftalt, at seks andre stationer i år skal gennemgå uddannelsen.

Den består af flere elementer.

Der startes med et femten timers grundkursus, som gennemføres i løbet af en weekend.

Her skal kursisterne lære akut nødbehandling i forbindelse med søværst havari/personskade.

De skal lære at anvende redningsstationens genoplivningskuffert optimalt ved genoplivning af personer med hjertestop, og de skal have udbygget deres viden om kuldepåvirkning (hypotermi) og behandling heraf.

Tre måneder efter grundkurset gennemføres et tre timers repetitionskursus med hovedvægten lagt på udvendig hjertemassage, og efter yderligere ni måneder gennemføres et seks timers vedligeholdelseskursus. For at sikre, at redningsmændenes viden og færdigheder bevares, vil der en gang årligt blive gennemført nye vedligeholdelseskurser af seks timers varighed, og forud for disse kurser kan der afholdes uvarslede kontroløvelser.

**MOLLERUP
&
BROE**
Kolonial og
skibshandel

THYBORØN HAVN
TLF. (07) 83 12 11



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

Alt indenfor skibsinstallationer
Uforbindende tilbud gives gerne.



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

**Hirtshals
Ny
Samlecentral**
93 39 19

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

DANTRAWL A/S
TLF. 08 - 94 17 11

Hirtshals Fiskeriforening
LOSSEAFD. - ØSTHAVNEN
9850 HIRTSHALS

De nye redningsfartøjer igen ramt af forsinkelse

De nye redningsfartøjer til redningsvæsenet er blevet ramt af en ny forsinkelse. De første fartøjer vil nu tidligst kunne leveres i august 1988.

De nye fartøjer af Nordsø- og Kattegattypen har allerede været meget længe under vejs, og det skyldes det meget omfattende arbejde med først at fastlægge kravene til de nye skibe, og derefter nå frem til konstruktioner, der kan opfylde kravene. Det har taget tid, bl. a. fordi kravene er de skrappeste, der noget steds i verden stilles til et redningsfartøj. Men da disse ting var klarer og fartøjerne udbudt i licitation, opstod der nye problemer. Værfterne og konstruktørerne var ikke enige om den meget vigtige beregning af skibenes vægt. Dette problem er nu løst. Værfter, konstruktionsfirmaer og en uvildig konsulent er nu enige om, at såvel Nordsøtypen som Kattegattypen vil komme til at veje cirka 63 tons, siger den fungerende leder af redningsvæsenets tekniske tjeneste, overfykrontrollør Ivan Andersen.

Ny forsinkelse

Den nye forsinkelse er opstået, fordi pengene til bygning af de nye fartøjer endnu ikke er blevet frigivet af Folketingets finansudvalg. Det er ikke nok, at pengene allerede er bevilget. De skal også frigives. Det kan først ske, når Farvandsdirektoratet og Forsvarsministeriet sender de nødvendige aktstykker afsted til finansudvalget, og det kan først ske nu.

- Vi vil gøre alt, hvad vi kan, for at få sagen behandlet i finansudvalget på det førstkommande møde, og det vil sige 23. juni, siger Ivan Andersen.

- Finansudvalget vil få forelagt moderniseringsplanen for redningsvæsenet, og herunder en ansøgning om frigivning af



Nordsøtypen, der skal bygges af Raun Byberg i Esbjerg.

penge til bygning af to fartøjer af Nordsøtypen og to af Kattegattypen. Desuden vil vi søge om penge til 5 lette redningsbåde og om penge til at fortsætte projekteringen af pilotprojektet.

- Hvis alt går vel, og politikerne ikke stiller nye spørgsmål eller drager nye ting ind i sagen, som kan give en ny forsinkelse, vil vi hurtigt kunne skrive kontrakt med værfterne. De vil så kunne gå i gang med nybygningerne i august, og det vil nok være realistisk at regne med, at der vil gå et år, før de er klar til endelig aflevering, altså først i august 88, siger Ivan Andersen.

Som tidligere meddelt i Tidsskriftet, er

Nordsøtypen konstrueret af Knud E. Hansen og skal bygges af Raun Byberg i Esbjerg, mens Kattegattypen er konstrueret af Dwinger Marine Consult og skal bygges af Alustål i Rudkøbing.

På grund af de mange forsinkelser er værfterne ikke længere bundet af deres tilbud, som ligger på omkring de 13 mio. kroner p. fartøj. Tilbuddene gjaldt kun til en bestemt dato. Begge værfter er dog fortsat meget interesseret i ordrene, men skal have et tillæg i forhold til det oprindelige tilbud på 4-6 procent for at kompensere for de lønforhøjelser, der blev resultatet af forårets overenskomstforhandlinger.



Kattegattypen, der skal bygges af Alustål i Rudkøbing.

**FØR DE VÆLGER
PENSIONSFØRM**

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

**HAN HERREREDERS
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

Cafeteria Vorupør Landingsplads

Nr. Vorupør - Tlf. 93 82 00
stedet med den fine udsigt
- og den gode mad!



VIKING

NORDISK GUMMIBÅDSFABRIK

- ★ Opblæsbare gummiredningsflåder
- ★ Evakueringsglidsker
- ★ Redningsdragter og branddragter
- ★ Redningsveste
- ★ Andet maritimt redningsmateriel

P. O. Box 3060
6710 Esbjerg V

Telefon 05-150644
Telex: 541 14 Viking DK

mekanord marinegear

Optimal økonomi:

- med indbygget servo for C.P.-propeller
- kompakt og let konstruktion
- mulighed for P.T.O.'s med egen hydraulisk kobling
- godkendt af klasseselskaberne
- omfattende referencer med alle gängse dieselmotorer



mekanord aps
ENGINEERING

Nordre Kaj 31
9900 Frederikshavn
Tlf. 06 42 03 11

SEAVIEW KLARSIGTRUDE



360 graders udsyn ved centermotor. Alle spændinger til jævn- og vekselstrøm. Motor, 60/120 watt, 1700-2100 omr. Støjsvag. Indbygget varmeelement mod dug og isdannelse. Motor og varmeelement arbejder uafhængigt.

Type 250/293, lysåbning 250 mm, totaldiameter 293 mm
Type 300/343, lysåbning 300 mm, totaldiameter 343 mm
Type 350/393, lysåbning 350 mm, totaldiameter 393 mm
Type 400/443, lysåbning 400 mm, totaldiameter 443 mm



Tver C. Weillbach & Co. A/S

Toldbodgade 35 1253 København K
Tlf. 01-135927 Telex 19709



Thorsmindes redningsbåd og kutteren "Inga Nordklit" strandet side om side.

(Foto: Keld Arne Hansen)

Ingen reservebåd til den jyske vestkyst

- Uden at forklejne de øvrige redningsstationer, så er det de tre stationer i Thyborøn, Thorsminde og Hvide Sande, der har langt de fleste opgaver. Det skyldes naturligvis beliggenheden på Jyllands barske vestkyst, siger stationsleder Harry Madsen, Thorsminde.

- Vi har det hårdeste farvand, og det stiller store krav til vore redningsbåde. Vi har da også de bedste fartøjer, der i dag findes i redningsvæsenet, men jeg er bekymret for den situation, der vil opstå, hvis en af redningsbådene i de tre havne lider et alvorligt havari, som sender båden på værft i flere måneder, f. eks. et større maskinhavari. I den situation findes der ingen reservebåd. Farvandsdirektoratet råder ikke over andre både, der kan klare opgaven på den jyske vestkyst. Jeg ville ikke acceptere at sende mine folk ud i en af de små gamle redningsbåde, som bruges i de indre farvande. Selvom de er holdt ved lige er det

ikke fartøjer til vores brug, siger Harry Madsen.

Den situation, han taler om, var lige ved at opstå den 7. maj om morgenen, da Thorsmindes redningsbåd, MRB 29, grundstødte under et forsøg på at trække en strandet Thorsminde-kutter fri.

Kutteren, den 15 tons store L 119 "Inga Nordklit" var blevet fanget af en stærk sydgående strøm og var gået på grund lige syd for havnen. MRB 29 gik ud og fik en slæbtrosse over i kutteren, men på grund af den stærke sidestrøm måtte den have assistance fra en anden Thorsminde-kutter. Den satte en slæbtrosse på redningsbåden for at styre den, så den ikke af strømmen selv at blev ført ind på land.

Uheldigvis sprang trossen fra den anden kutter. Trossen var af nylon og opførte sig ligesom en elastik, der springer. Den ramte siden af redningsbåden med et brag og blev af den strømmen omgænde

ført ned til skrueerne, der begge blev blokeret. Derefter var der intet at gøre for redningsbådens mandskab. Redningsbåden drev hurtigt ind og strandede ved siden af "Inga Nordklit".

Harry Madsen kaldte hjælp fra redningsttation Thyborøn, som i løbet af et par timer var fremme ved de to strandede skibe og hjalp dem begge fri.

Redningsbåden blev bugseret til værftet i Agger for en grundig inspektion. Heldigvis viste det sig, at kun to skrueblade var blevet bøjet, og dem havde station Thorsminde på lager.

- Strandingen skete om onsdagen og vi havde skibet tilbage igen tirsdagen efter, så det var billigt sluppet siger Harry Madsen. Men netop på denne årstid vil vi allernødigst undvære vores redningsbåd. Foruden vores egen fiskerflåde har vi besøg af mere end 80 små garnbåde fra de indre farvande. Mange af dem er meget små og rent ud sagt overhovedet ikke egnede til Nordsøen, så vi er nødt til at passe godt på dem. Når det blæser, plejer vi at lægge os ud ved molen og vente. Vi skal kunne gribe ind med det samme, hvis der sker noget, siger Harry Madsen.



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

HSR Skibselektronik
07 31 12 57

Otto Pedersvej 3 6960 Hvide Sande

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

**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

Bygninger og reparationer.
Smede- og Maskinværksted

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

Ofrer stort beløb på at sætte gammel redningsbåd i stand

Og en endnu ældre båd er taget ud af tjeneste



Stationsleder Aage Venø kender endnu ikke den endelige pris, men anslår, at det har kostet 500.000 kr. at sætte den 44 år gamle MRB 25 i Skagen i stand. Det har været tre måneder og i den tid har stationen været uden redningsbåd.

Redningsvæsenet kommer i en mere og mere trangt situation med hensyn til det sejlene materiel, fordi nybygningsprogrammet er blevet så stærkt forsinket. Det har i år ført til, at den 60 år gamle MRB 14 i Neksø (bygget i 1927) er blevet taget ud af tjeneste. Den kunne ikke stå for skibstilsynets inspektion. Klinkerne i båden var ved at ruste op, og vandet sivede ind overalt, så den i givet fald skulle flyde på luftkasserne.

Da Rønne allerede har mistet sin store redningsbåd, har det medført, at Børnholm ikke længere har nogen stor redningsbåd, men må klare sig med hurtigtgående lette redningsbåde. Station Neksø har for nylig fået sin LRB. Det er en af de norske GT 900 med waterjet, som Farvandsdirektoratet råder over i alt fem af.

Der har været fejl på dem alle, og de har været en tur i Norge for at få konstruktionen forbedret. Problemerne bestod bl. a. i, at bundstokken og fundamentet til den store motor på 265 HK i første omgang ikke var stærkt nok. Motoren "satte" sig. Den nye båd i Neksø er blevet bygget om, og den er som de andre af samme type blevet forsynet med radar. Den skulle være vandtæt, men nu bliver det spændende at se, om scanneren kan holde til den hårde - og våde - behandling, den vil få i de hurtige både. Redningsstation Skagen har i tre mæne-

der været uden redningsbåd. I efteråret blev stationens GT 900 sendt til reparation, og først for fjorten dage siden kom den tilbage i ombygget og forbedret stand.

Stationens store redningsbåd, den 44 år gamle MRB 25 (bygget i 1943), blev 4. marts beskadiget i is og har siden været



Skibstilsynet ville ikke godkende den 60 år gamle MRB 14 i Neksø, og den er nu taget ud af tjeneste. Billedet er taget i bådens ungdom, mens den var stationeret i Esbjerg. Den ser ikke helt ligesådan ud i dag og redningsmændene bruger heller ikke længere sydvest.

på værft. Den fik trykket et bord, og først nu regner stationsleder Aage Venø med at få båden tilbage igen.

- Skaden var såmænd ikke større, end at den kunne være repareret ved at sætte en laske på, men skibstilsynet stillede meget større krav. Da nogle af boltene var rustne, ville de se båden indvendig, og derfor måtte den skilles totalt ad, så alle luftkasser kunne tages ud. Desuden viste det sig, at skrueakslen var skæv, så den skulle også skiftes.

Der er også kommet en del nyt udstyr ombord. Vi har fået automatisk læsepumpe i maskinrummet, hvad vi ikke har haft før, og endelig er der også blevet monteret et Racon-filter til brændstoffet, selvom vi såmænd var godt tilfreds med det gamle Hundested-filter.

- Istandsættelsen af det gamle fartøj har været dyr. Jeg kender ikke den endelige pris endnu, men jeg tror, det løber op i 500.000 kr. Det er selvfølgelig altfor mange penge at bruge på så gammelt et skib, men der findes ingen reservefartøjer, så direktoratet er nødt til at sætte de gamle redningsbåde i stand, siger Aage Venø.

- Ja, selvfølgelig er det mange penge at ofre på et gammelt skib, men vi har ikke noget valgt, siger fungerende redningsinspektør Erik Monnerup. Vi skal opretholde et beredskab, som også har geografisk dækning. Det kan vi kun gøre ved at holde de gamle skibe ved lige, selvom det måske forekommer uøkonomisk. Hvad MRB 25 angår, skal man huske, at der ikke blot er tale om en reparation, men at skibet i samme forbindelse også har gennemgået et hovedsyn.

- Jeg har sagt det før, og vil gerne gent-

ge det. Vi får en periode op til nybyggerne kommer frem, hvor ikke alle stationer kan få en stor redningsbåd, selvom de er normeret til det efter den gamle plan. Perioden kan efter mit skøn være op til fem år, og i den tid må vi bruge det materiel, vi har, og derfor også holde det ved lige. Der findes ikke anden løsning. Vi kan f. eks. ikke midlertidigt leje redningsbåde i udlandet. Så vidt jeg ved, findes der i hele verden i dag ikke en redningsbåd, som kan leve op til de krav, Statens Skibstilsyn stiller til en ny dansk redningsbåd. De er verdens skrappeste, og vi har selv været med til at udforme dem. En ny dansk redningsbåd skal være selvoprettende under alle forhold, og det krav gælder også for et brugt redningsfartøj som indføres til Danmark, også selvom det kun er lejet midlertidigt, siger Erik Monnerup.

ANDELSBANKEN
er anderledes

HIRTSHALS · HANSTHOLM · THYBORØN



H&L BANKEN

BANKBÜSSEN
HANSTHOLM · HURUP · SJØRRING · SNEDESTED · THISTED · VORUPØR



selvfølgelig!
LOKALBANKEN
HIRTSHALS

S Sparekassen
THY

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

**HANSTHOLM
FISKEAUKTION**

Auktionsmester **IB HOLM SØRENSEN**
(statsautoriseret)



AUKTIONSGADE 11
7730 HANSTHOLM
Tlf. (07) 96 11 66
Telex 60 857



Lad Nordhavn tage roret, når det gælder marineaggregater og propelmotorer

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

For vi har erfaringen fra hundrevis af opgaver af denne karakter. Dagsvær, som har omfattet vidt forskellige skibstyper og vidt forskellige formål.

Det betyder, at Nordhavn aldrig lider sig røde med en standardløsning.

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

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



**MASKINFABRIKEN
NORDHAVN A/S**

Torsvej 2 DK-8240 Raskov Århus Tlf. (06) 21 34 00 Danmark Telex 68164 diesel dk

Man skal arbejde med elementerne

"Så vidt vi kunne se, havde de svært ved at orientere sig i brændingen. Vi så dem kæmpe sig i forskellige retninger og vende om, når vandet blev dybere. Det lykkedes tre af dem selv at kæmpe sig i land, mens den fjerde så ud til at have svært ved at klare det."

Citatet stammer fra beskrivelsen af den dramatisk redningsaktion ved Hvide Sande 1. og 2. december 1986 (Tidsskrift for Redningsvæsen, nr. 1, 1987) og orden kommer fra kaptajn i Flyvevåbnet Leif Børge Petersen. Han førte redningshelikopteren som sammen med Hvide Sandes redningsbåd deltog i redningen af de fire mand fra Hvide Sande-kutteren "Anni Bang".

Aktionen endte lykkeligt, men den giver anledning til at undersøge spørgsmålet, hvordan man klarer sig i brænding. Det kan ikke blot blive aktuelt for skibbrudne, men også for redningsmænd.

Indehaveren af Jydsk Dykkerfirma i Holstebro, Gert Normann Andersen, er en af de få danskere som har erfaring i at arbejde i brænding. Han har adskillige gange deltaget i bjærgning af strandede kuttere, og han har undervist sportsdykkere i at svømme og sejle i brænding.

- At svømme i brænding er uhyre vanskeligt og farligt, siger han. Bølgerne tumler en rundt, ansigtet overskylls uafledeligt af vandet, og svømmere føres af strømmen langs med kysten eller endda udad. Det er derfor meget vigtigt, at man forsøger at arbejde sammen med elementerne. Arbejder man imod, hvad der ved første indskydelse er det mest nærliggende, mister man hurtigt kræfter og luft med katastrofale følger.

Man skal kende noget til de fysiske love for bølger, som bryder. Bølgens bevægelse går dybt ned i vandet, og når vanddybden aftager, bliver bølgens bremses på grund af gnidningsmodstanden mod bunden. Resultatet bliver, at bølgetoppen overhaler den underste del af bølgens. Forsiden af bølgens bliver lodret, kammer over og bliver til en brådsø eller en styrbrænding. Bølgetoppene, brådsøerne, bevæger sig hurtigt ind mod

land, mens der samtidig er en tilsvarende hurtig understrøm udad. Hertil kommer, at der på grund af vindens pres mod kysten opstår en stærk strøm langs med land mellem revlerne.



Dykker Gert Normann Andersen

Når man skal svømme i brænding forsøger de fleste uvilkårligt at holde hovedet så højt som muligt med det resultat, at kroppen stikker dybt i vandet, hvor understrømmen rigtigt har fart udad. Derfor bliver de suget med ud, uanset hvor hårdt de kæmper imod. Der er kun en måde at gøre det på. Nemlig at forsøget at lægge sig så højt vandet som muligt med hele kroppen. Så kan man udnytte de vandlag, der ligefrem kastes ind mod land. En flaske, der kastes ud i brændingen vil hurtigt skylle ind på land igen.

I områder, hvor der er huller i revlen (hestehuller) vil strømmen også i overfladen være stærkt udadgående. Man må her lade sig føre med ud forbi revlen, hvor strømmen meget hurtigt aftager. Man skal derefter svømme med vinden til læsiden af huller, og selvom det kan

virke helt forkert, skal man forsøge at svømme ind i områder med de værste brådsøer. Det er netop disse søer, der skal hjælpe en til land. Igen skal kroppen højt op i vandet og hver gang, der kommer en sø, skyller man et godt stykke ind efter. Man skal regne med, at hovedet kommer under vandet et antal sekunder ved hver sø. Derfor er det vigtigt, man kan lukke af for luftvejene så længe. Den første betingelse for det er, at man ikke

har arbejdet så hårdt, at man er blevet forpustet. Det er livsfarligt i sådan en situation. Hver gang, man kan mærke, at søen har passeret, er det med at få luft og få lagt sig højt i vandet, så man er parat til den næste sø.

Disse regler kan måske virke håbløse, når man ligger i den malende brænding og ikke selv helt bestemmer, hvornår man ruller rundt, og hvornår man kan få luft, men det er den bedste chance for at overleve. Det vil være en god ide at prøve at svømme i brænding iført dykker- eller overlevelsesdragt under moderate og kontrollerede forhold. Man kan på denne måde gennemprøve reglerne i praksis og blive betydeligt bedre rustet til at kunne klare sig under værre forhold, siger Gert Normann Andersen.



Vi ses i den lokale bank!
NORDVESTBANK



Fiskeriministeriets nye kontrol- og redningskib "Vestkysten".

Den nye "Vestkysten"

Fiskeriministeriets nye "Vestkysten" er nu gået i tjeneste, og den har som sin forgænger fået Thyborøn som hjemhavn. Skibet er bygget på Marstal Skibsværft og Maskinfabrik. Det var værftets nybygning nummer 108, og det blev også den sidste, da firmaet i efteråret blev erklæret konkurs, men fik lov at gøre det nye skib færdigt.

Skibets dimensioner er følgende: længde 49,90 meter, bredde 10 meter, dybgang 4,2 meter og bruttotonnagen 657.

Hovedmaskineriet er et MAN-B&W/

Alpha Diesel anlæg med to motorer på hver 1100 HK. To thrusters (bovpropeller) på hver 225 HK sikrer meget stor manøvreevne.

Skibet er bygget både til fiskerikontrol og til redningsopgaver, og det ses tydeligt. På agterdækket er en hurtigtgående boardingbåd placeret i en sliske, så den kan sættes i vandet, mens "Vestkysten" er i fart. Til bugseropgaver har skibet to slæbespil med hver 8,5 tons trækraft. Det har desuden tre transportable nødløsempumper i vandtætte kasser, og på

styrehustaget har det kanoner til brandslukning, som kan sprøjte 100 kbm. vand ud i minuttet.

I modsætningen til forgænger, som normalt lå stand-by i Thyborøn havn, når det ikke var ude på en aktion, tilbringer det nye skib det meste af tiden i søen - og altid med inspektionsflaget hejst. Den normale rutine er ti dage i søen og derefter fire dage i havn, hvorefter det igen er ti dage i søen osv.

Den gamle "Vestkysten"s sidste skipper, C. Bakken Jepsen, der nu gør tjeneste på "Havørnen", sejlede selv det 43 år gamle skib til København, hvor det nu venter på at blive solgt. Den sidste tid havde taget hårdt på det. Det var blevet et træskib, siger han.



Lemvig Skibsforsikring

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

EDGAR MADSEN

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



ESBJERG GENSIDIGE
SKIBSFORSIKRING
Havdigevej 31 - 6700 Esbjerg

Redningsmand i Vorupør laver rednings- og fiskerimuseum

Chr. Munk Pedersen, der som femte generation er redningsmand ved redningsstation Nr. Vorupør, har sammen med sin hustru Jenny indrettet et rednings- og fiskerimuseum i Nr. Vorupør.

De ejer og driver cafeteria "Landingspladsen" i Vorupør, og det er i forbindelse med cafeteriaet, de har lavet det nye museum. De har ofret megen tid og mange kræfter på det, og de har fået enestående hjælp af den lokale befolkning. Gamle fiskere har skaffet hovedparten af alle de ting, som nu udstilles. Dermed har de ikke blot været med til at skabe en lokal attraktion, men har også sikret, at mange af de gamle redskaber bevares for eftertiden.

Chr. Munk Pedersen er uddannet malersvend, men har fisket i flere perioder, og han er som nævnt redningsmand i femte generation. Han går meget op i redningsarbejdet og i fiskernes arbejde ved Vorupør landingsplads.



Et udsnit af det nye rednings- og fiskerimuseum i Vorupør med den gamle redningsstol og raket i midten. (Foto: Klaus Madsen)

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
WELDON AVENUE 11 | 58.69K
TELF 05 - 12 70 44
TELEX - 54 280

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



HIRTSHALS
SKIBSELEKTRONIK A/S

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



Hirtshals Sparekasse

MANDS MINDE



Ansættelser

Pr. 1.2. 1987

Bådmand på prøve L. Jacobsgård, redningsstation Thyborøn, som bådmand.

Bådmand på prøve V. Ringaard, redningsstation Hanstholm, som bådmand.

Pr. 1.3. 1987

Bådmand på prøve E. Holm, redningsstation Hirtshals, som bådmand.

Pr. 15.4. 1987

Bådmand J.J. Pedersen, redningsstation Hirtshals, som bådformand.

Pr. 1.5. 1987

Bådmand på prøve N.O. Mogensén, redningsstation Rønne, som bådmand.

Afsked

Pr. 31.5. 1987

Bådformand B.A. Christensen, redningsstation Hirtshals, efter ansøgning.

Runde fødselsdage

60 år

Bådmand H. Nielsen, Thorup Strand, 4.6. 1987.

Fhv. bådmand J.S. Enevoldsen, Hvide Sande, 19.7. 1987.

70 år

Fhv. bådformand Aa.F.P. Jørgensen, Skagen Havn, 23.6. 1987.

Fhv. opsynsmand H. Bachmann, Grenå Havn, 25.6. 1987.

75 år

Fhv. betjeningsmand H.P.B. Jensen, Ferring, 3.6. 1987.

Fhv. betjeningsmand O.L. Jespersen, Tuskær, 19.7. 1987.

80 år

Fhv. opsynsmand H. Jensen, Sønderho, 20.7. 1987.



Redningsmand omkom på havet

Den kun 22-årige redningsmand Brian Svalgaard Nielsen, Thyborøn, omkom 2. påskedag, mandag 20. april, ved en tragisk ulykke på havet.

Brian, der var uddannet smed, var ivrig fisker i sin fritid, og han var denne dag taget ud for at trawle med sin båd ud for Agger. Han fiskede alene, og hvordan ulykken er sket vides ikke, men han kom i klemme i trawltromlen og blev dræbt. Besætningen på en anden båd opdagede, at der var noget galt, og kaldte hjælp fra redningsstation Thyborøn.

Brians far, Reinhard Svalgaard Nielsen, er også redningsmand, og ved tilfældets spil var han den første, som mødte på redningsstationen. Som fører af den hurtiggående redningsbåd faldt det i hans tunge lod at blive første redningsmand, som nåede frem til Brians båd. Det var umenneskeligt hårdt.

Brian havde kun været redningsmand nogle få måneder, men mandskabet ved station Thyborøn havde allerede lært at sætte stor pris på ham. Sin unge alder til trods var han en erfaren fisker og en dygtig håndværker, hvortil kom et aldrig svigtende humør.



Søværnets Flyvetjeneste: 800 eftersøgninger på 25 år

Søværnets Flyvetjeneste fejrede 1. februar 25 års jubilæum, og det kunne ske med bevidstheden om vel udført tjeneste. Siden starten i 1962 har Søværnets Flyvetjeneste deltaget i henved 800 eftersøgnings- og redningsmissioner ved Grønland og Færøerne. Mange af dem er blevet udført under



Inspektionsskibet "Beskytteren" med Lynx-helikopteren på agterdækket.

(Foto: Søværnets Fotografiser)

meget vanskelige forhold. Det gælder således den redningsaktion, som blev gennemført af helikopteren fra inspektionsskibet "Vædderen" juledag 1986. Det islandske fragtskib Sudurland var i hårdt vejr sprunget læk 330 sømil nord-nordøst af Torshavn, og den 11 mand store besætning var gået i redningsflåderne. "Vædderen", som lå i Torshavn, blev straks alarmeret, og med hjælp fra et britisk Nimrod-fly, som lokaliserede en redningsflåde og holdt øje med dens position, lykkedes det "Vædderen"s Lynx-helikopter at redde fem mand, som havde overlevet forliset. Aktionen blev gennemført med mod og dygtighed. Piloten pressede helikopteren til det yderste, overskred den normale vægtgrænse for at få alle med, og havde kun brændstof til et kvarters flyvning, da han nåede tilbage til "Vædderen". Og det er ikke meget i Nordatlanten.

Søværnets Flyvetjeneste var i de første mange år udrustet med Alouette III-helikoptere. De forsvandt med udgangen af 1982, da de nye engelske Lynx-helikoptere var blevet indfasat.

I løbet af de 25 år er 55 piloter blevet uddannet i Søværnets Flyvetjeneste, og der er fløjet mere end 55.000 flyvetimer, heraf 15.000 timer på Lynx-helikopteren. Cirka 21.000 timer er blevet fløjet, mens helikopterne har været udstationeret på inspektionsskibe ved Færøerne og Grønland.

STATSAUTORISERET VÆJER OG MÅLER

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

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

MARINE SERVICE
 Aut. forhandler af:

DEUTZ MWM **CATERPILLAR**

SALG OG REPARATION AF ALLE TYPER MARINEMOTORER

Forhandler af: **Gates KILE REMME** **OSFALG**

ALT I MASKIN- OG SKIBS-BYGNINGSARBEJDE

ELLING & EJSING A/S
 Maskinværksted · Skibssmedie
 Nordvestkajen · 9850 Hirtshals
 TLF. 08 94 23 22
 Lager og indkøbsafd. 08 94 24 35

Færre søredninger i 1986

Kystredningstjenesten reddede 121 mennesker

Antallet af søredningsaktioner faldt i 1986 i forhold til året før. Redningscentralen ved Søværnets Operative Kommando (SOK) blev aktiveret 599 gange mod 699 gange i 1985.

Set i forhold til 1984 ser statistikken endnu bedre ud. Da blev redningscentralen aktiveret 737 gange.

Det vil sige, at antallet af søredningsaktioner på tre år er mindsket med næsten 25 procent. Denne glædelige udvikling er ikke umiddelbart forklarlig, siger SOK, men henviser til, at farvandet i 1986 var isdækket til midt i marts, og at der ikke i nævneværdigt var situationer med pludseligt opkommende dårligt vejr i fritidssejlersæsonen. SOK lægger dog også vægt på den omfattende uddannelse af borgere, der bruger havet til rekreative formål.

Søredningstjenesten har registreret 63 dødsfald i 1986 mod 79 året før. I er-

hvervsgruppen er der registreret 34 omkomne (47 i 1985) og blandt fritidssejlerne er der registreret 29 omkomne (32).

121 redet

Kystredningstjenestens 26 stationer har i 1986 modtaget i alt 267 anmodninger om assistance, hvoraf 166 er registreret i andet halvår. Redningstationernes virksomhed har i hele året omfattet: 121 mennesker i alvorlig fare på søen er blevet reddet.

236 fartøjer er udsat, assisteret eller overvåget under vanskelige forhold.

5 omkomne er ilandbragt. 2 patientevakueringer og formidling af lægehjælp i 1 tilfælde.

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

827 timer har redningsstationerne været aktiveret for at løse opgaverne.

Belønnet med legat

Oversergent i Søværnet, A. K. Frøge, er af Søofficers-Foreningen blevet tildelt legatet Voluntas Est Via (Viljen er Vejen). Det sker for hans indsats 25. december 1986 under redningen af fem søfolk fra det forliste islandske fragtskib Sudurland. Han viste usædvanligt personligt mod og ydede en ekstraordinær indsats.

De fem søfolk havde i 14 timer opholdt sig i Nordatlanten i en redningsflåde, da en Lynx-helikopter fra inspektionsskibet Vædderen nåede frem. Som Vædderens svømmedykker var det Frøges opgave at få de fem mand op i helikopteren. Det lykkedes, selvom de var meget udmattede og selvom to af dem af særlige grunde måtte tvinges til at forlade flåden. Frøge tilbød også at blive i flåden, hvis det skulle blive nødvendigt. Helikopteren opererede nemlig på grænsen af sin ydeevne, og den havde kun brændstof til et kvarters flyvning, da den nåede tilbage til Vædderen.

Legatet er tildelt som en hædersgave på 3.000 kr.

Nyt udstyr gør det muligt at se om natten

Det er sket mere end en gang, at nød-stedte er blevet fundet for sent, fordi redningsmændene trods de allerstørste anstrengelser ikke kunne finde dem. Det har næsten altid været, når eftersøgninger foregik i mørke, hvor redningsmændene intet kunne se.

Men nu er der mulighed for få hjælp fra den moderne teknik. Der findes i dag lysforstærkningsudstyr, som kan give mennesker et nattesyn, som enhver kat vil misunde dem.

Lysforstærkningsudstyr er udviklet til militært brug, men bruges i nogle lande også af politi og grænsebevogtning. Det er hævet over enhver tvivl, at det også er velegnet i redningstjenester.

De nyeste udgaver forstærker lyset så meget, at man selv på en overskyet nat vil kunne se genstande på størrelse med en mand på to kilometers afstand. Udstyret er så effektivt, at det forstærker det tilbageværende lys på nattehimmelen op til 50.000 gange.

Den seneste udvikling har desuden medført, at udstyret er blevet meget lettere end hidtil. En lysforstærkningskikkert vejer i dag ikke mere end 600 gram, og det er mindre end de fleste almindelige

kikkerter. Udstyret fåes i flere forskellige udformninger, og det fåes endda også indbygget i en dykkerhjelme, så en dykker kan se at arbejde på havbunden.

Det er ikke kun et spørgsmål om at forstærke den smule lys, der er tilbage på himlen, men også et spørgsmål om at ændre det til den bølgelængde, hvor menneskets syn er bedst. Den nyeste forskning på området har gjort det muligt at ændre bølgelængden så meget, at mennesker nu med teknikkens hjælp også kan se varmeudstrålingen fra mennesker og genstande. Dette nye varmfølsomme udstyr, som allerede findes på markedet, har den helt specielle fordel, at det i meget stort omfang kan "se" gennem tåge og regndis. Indtil videre er de varmfølsomme kikkerter dog op til ti gange så tunge som de letteste lysforstærkningskikkerter.

Der er næppe tvivl om, at lysforstærkningsudstyr også vil blive taget i brug i redningsvesenet på et eller andet tidspunkt. Almindelige lysforstærkningskikkerter kan i dag betragtes som færdigudviklede. De har kun en ulempe, og det er prisen. De koster fra 50.000 kr. og opetter.



Lysforstærkningskikkerter fåes i en række forskellige fabrikater og udgaver. De er udviklet til militært brug, men vil også være meget værdifulde i redningstjenesten.

Nye inspektionsskibe

Generalarrangementet for Søværnets nye inspektionsskibe (IS 86) er under afslutning, og projekteringen regnes afsluttet cirka 1. juni 1987. Såfremt bevilingsprocessen afsluttes midt i 1987 vil bygningen af det første skib kunne starte inden årets udgang, oplyser Søværnets Materielkommando.

Skibenes længde mellem p.p. bliver 99,75 meter, bredden 14,40 meter og

dybgangen 6,0 meter. Topfarten kommer til at ligge over 20 knob, mens den økonomiske fart bliver cirka 16 knob.

De nye inspektionsskibe giver bedre muligheder for at operere helikopter og gummibåd under marginale forhold end de nuværende inspektionsskibe. Det får ikke blot betydning for fiskereinspektionen, men også for søredningstjenesten.



Inspektionsskibet IS 86



DJURSLANDS BANK

— Den lokale bank

Redningsdragter til Island

Viking-Nordisk Gummibådsfabrik i Esbjerg har i hård konkurrence med 16 andre dragtproducenter fra en række vestlige lande tilkæmpet sig en stor ordre til Island. Den danske virksomhed skal levere 5000 redningsdragter til de islandske fiskere. Dragterne fremstilles af virksomhedens afdeling for Musk Ox beskyttelsesbeklædning.

I følge kontrakten med de islandske fiskeskibsejere skal de første 3400 dragter leveres inden udgangen af 1987, mens de resterende skal leveres inden udgangen af juni 1988.

Travle minører

Søværnets Minørhold havde travlt i 1986 ligesom i de foregående år. Der var i 1986 i alt 416 udrykninger.

Det ofte farlige, men samfundsnyttige arbejde illustreres bedst med nogle få tal fra statistikken. I 1986 tog minørerne sig af følgende: søminer, dele heraf, torpedoer m.m. i alt 73, artillerigranater, håndvåbenammunition, detonatorer og andre sprængfarlige genstande i alt 230.518 samt 25 kilo sprængstof. De store tal skal ses i lyset af politiets "frit lejde" aktion. Under udrykningerne blev der kørt 54.668 km. og sejlet 780 sømil, heraf en stor del i gummibåd.

I 1986 blev der pr. kulance for ødelagte fiskeredskaber udbetalt erstatning til fiskere på cirka 4 mio. kroner.

SKIBSELEKTRONIK - SALG - SERVICE



HIRTSHALS SKIBSRADIO I/S
SYDVESTKAJEN 1-3
9850 HIRTSHALS

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

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



A/S Vestjydsk Krystal-Isværk

Ny Fiskerihavn . 6700 Esbjerg

Tlf. (05) 12 00 66



- ★ Forlængelser
- ★ Shelterdæk
- ★ Nybygninger
- ★ Salg og service





Skippergade 7 - 6700 Esbjerg, Danmark
0045 5-12 53 99 - Telex 54 103 BYBERG dk

KNUD E. HANSEN A/S

Skibtekniske Konsulenter

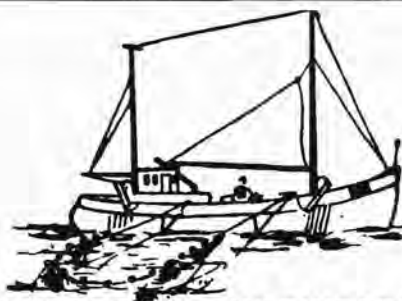
Bredgade 75 . 1260 København K

- vi er lidt friskere...

SPAREKASSEN **sds**



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

Thyborøn Dykker- og Frømandstjeneste



v. Verner Nielsen
Lærkevej 37 - Thyborøn
Tlf. 83 13 19



THYBORØN FISKEAUKTION

v/Jens Steen

HARALD IVERSEN & SØN

FISKEEKSPORT - FILETFABRIK

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



Thyborøn Skibsproviantering

v/ Birte og Søren Pedersen
Havnegade 22 · 7680 Thyborøn · Tlf. 07 83 10 05 - 07 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 50 · Bille 049 54889

TIDSSKRIFT
FOR

REDNINGSVÆSEN

Medlemsblad for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 4

JULI-AUGUST 1987

54. ÅRG.

LEMVIG BIBLIOTEK
1987

INDHOLD

Farvandsvæsenets fremtidige struktur	side 3
Årsmødet i Ringkøbing	side 5
Moderniseret redningsvæsen	side 11
Internationalt møde i Spanien	side 13
Mands minde	side 17
Ny redningsinspektør og skibssingeniør	side 18



Der skal mange gode rygge til, når redningsbåden fra Vorupør trækkes op på land.

(Foto: Ole Akhøj)



HVIDE SANDE FISKEAUKTION

v/ Leo Rønn

Telefon 07 31 10 44 - 07 31 10 89
Privat tlf. 07 31 17 26



ESSO KYSTSALG

Brændstof • Smøremidler

Esbjerg	Tlf.: 05 12 84 78
Frederikshavn	Tlf.: 06 42 11 57/08 42 27 23
Grønå	Tlf.: 06 32 13 98
Hanstholm	Tlf.: 07 95 16 90/07 95 13 35
Hirtshals	Tlf.: 08 94 14 64/08 94 94 72/08 94 19 27
Hvide Sande	Tlf.: 07 31 11 21/07 31 11 29
Lemvig	Tlf.: 07 82 02 93
Skagen	Tlf.: 08 44 11 00
Strandby	Tlf.: 08 46 12 01
Thorsminde	Tlf.: 07 49 70 90
Thyborøn	Tlf.: 07 83 10 41/07 83 12 95

Leverandør til
den danske
kystrednings-
tjeneste

SEJL (til og med store udgaver)
TOVVÆRK
BLOKKE
BESLAG
VANTSKRUER
RIGNING
PRESENNINGER
BÅDKALECHER
SPRAYHOOD
BOMTELTE



FRITIDSTØJ
SEJLERTØJ
ARBEJDSTØJ
SØMANDSTRØJER
FIBERPELS
COWBOYBUKSER
FLØJLSBUKSER
OVERTRÆKSBLUSER
JAKKER
ANORAKKER



Thyborøn Sejlmageri

v/ J. Kr. Mikkelsen, Svanegade 14, Tlf. 07 83 11 25

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:
KNUD JACOBSEN
Makholmvej 37, 7600 Struer
Tlf. 07 86 14 67, 07 85 09 00, 049 - 81 635

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

Ekspedition og tryk:
THYBORØN BOGTRYKKERI
Ærøvej 5A, 7680 Thyborøn
Tlf. 07 83 19 33

Eftertryk tilladt med kildeangivelse

ISSN 0900-3207

FORENINGEN AF DANSKE REDNINGSMÆND

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

Næstformand:
WILLIAM CHRISTENSEN
Genvej 14, 4874 Gedser
Tlf. 03 87 94 28

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

MARTIN SØRENSEN
Højvangen 12, 9850 Hirtshals
Tlf. 08 94 18 82

ÅGE VENØ JENSEN
Rønnevej 1, 9990 Skagen
Tlf. 08 44 46 34

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
HELLE ANNEGADE 17 • BILBÆRG
TELF. 05 - 12 70 44
TELEX 54 280

Farvandsvæsenets fremtidige struktur

Som det vil være kendt af de fleste redningsmænd, har der været holdt en række møder om farvandsvæsenets fremtidige struktur, hvor vi også har været indbudt.

Det har været os magtpåliggende at bidrage til, at vi fremover får et mere velfungerende farvandvæsen end hidtil.

Et at de forslag, der har været fremme i strukturudvalget, er gået ud på at inddelle landet i tre divisioner. Det er vi gået imod, idet vi mener, at flere led vil skabe en langsommelig behandling af vores sag, og den har været langsom nok hidtil.

Desuden mener vi, at en inddeling i divisioner vil skabe en skæv fordeling af ressourcerne indenfor farvandsvæsenet.

Det er ikke flere kontorer med tilhørende chefer, vi har brug for. Lad i stedet dem, vi har, arbejde effektivt og have indsigt i det, der sker ude på de forskellige stationer - og lad dem lytte til vore forslag angående driftsmidler og mandskab.

Vi har mange gode overordnede i farvandsvæsenet, som virkelig lytter til os og vore krav, men det er som om, de ikke kan komme videre, når vi forelægger dem en sag. Vi har indtryk af, at de ofte rammer panden mod en mur.

Kunne de få kompetance til en hurtigere bevillingsform, samtidig med at vi får friere hænder vedrørende den daglige drift, mener vi, at det nu foreliggende strukturforslag (der er udsendt til alle redningsmænd) vil være det bedste med den størrelse, farvandsvæsenet har i dag.

Robert Iversen

THORFISK

GRENAA - THYBORØN

FURUNO

VIGGO Jensen

FURUNO radar og ekolod
SP og SKANTI radiotelefoner
ROBERTSON autopiloter
Elektriske skibsbelysning



Grenaa Havn ApS
Strandgade 14
8500 Grenaa
Tlf. (06) 320653 - 323683

BRDR. JENSEN

Skibs- & Bådebyggeri ApS

Nordhavnsvej 15 · 8500 Grenaa

GRENAA HAVNS BRUGSFORENING

Tlf. 06 32 01 48 · 8500 Grenaa

Skibsprovantering og frilager

GRENAA FISKEAUKTION



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

BRUG BRUGSEN

ANHOLT

TLF. 06 31 90 20

H.P. PETERSENS BAADEVÆRFT

Dyrehaven · Nyborg

Tlf. 09 31 06 58



ALT I SKIBSINSTALLATIONER

T & W. El-Service ApS

THYBORØN · TLF. 07 83 12 22

Josefs Samlecentral

Kontortid 9-12 og 14-16
Thyborøn · Tlf. (07) 831800

Tilmelding af fisk fra søen

Døgnvagt
tlf. (07) 831450



Årsmødet i Ringkøbing

16 stationer var repræsenteret på årsmødet, som fandt sted lørdag 13. juni på Hotel Fjordgården i Ringkøbing.

Foreningens formand, Robert Iversen, bød velkommen til redningsmændene, til damerne og de indbudte gæster, bl. a. fra Farvandsdirektoratet.

Traditionen tro blev det vedtaget at sende et telegram til Dronning Margrethe, og det blev stående på høret. Det havde følgende ordlyd:

Foreningen af danske redningsmænd samlet til årsmøde på Hotel Fjordgården i Ringkøbing, sender hermed vore hjerteligste hilsener til Deres Majestæt med alle gode ønsker om en lykkelig gerning og fremtid.

I løbet af formiddagen indløb Dronningens svar, der lød: Hjertelig tak for den venlige hilsen. Margrethe R.

Damerne tog på udflugt i Ringkøbing, arrangeret af Inga og Mona Enevoldsen fra Hvide Sande, og derefter gik man over til selve generalforsamlingen.

Stationsleder Erik Mouritsen, Esbjerg, blev valgt som dirigent, og derefter aflagde Robert Iversen beretning. Han fortalte om arbejdet med at projektere de nye redningsfartøjer, som flere gange har været omtalt her i bladet.

Især hæftede han sig ved, at såvel Kattegat- som Nordsøtypen er vokset undervejs og er endt på godt 60 tons.

- Fartøjerne er blevet så store, at de ikke kan bruges i lavvandede områder, og vi er også bange for at få hele vort system med frivillige redningsmænd slået i stykker, hvis vi udelukkende får de meget store både, sagde han. Derfor mener vi det rigtigt også at satse på det såkaldte

pilotprojekt. Typen er afprøvet i prøvetanken, og den klarede sig godt.

- Mens udviklingsarbejdet har stået på, er tiden løbet, og de eksisterende både er blevet ældre og ældre, og der skal



Robert Iversen aflægger beretning.

(Foto: Niels Hjørnild)

ofres et hav af penge på at holde dem i forsvarlig stand. Derfor har vi ment det rigtigt at få bygget fire af de nye store både på en gang. Desværre er arbejdet igen blevet forsinket. Forsvarsministeriet stoppede projekteringsarbejdet, fordi der til projekteringen var brugt flere penge end bevilget. Vi var ellers i god tro, fordi vi vidste, at der var afsat 70 mio. til de nye skibe, men det er altså

Moderniseringsplanen

I princippet går vi ind for moderniseringsplanen. Alle redningsstationer, som er med i planen, skal have en båd, der kan bruges i stationens område. Det er naturligt, at der fra de stationer, som skal nedlægges, er modstand mod planen, men det ligger også fast, at ingen stationer bliver lukket her og nu. Og kan det bevises, at en station ikke kan undværes, skal den også opretholdes.

Løn

- Vi havde lønforhandlinger i 83 og fik rundt 70 kr. i timen. Desuden aftalte vi, at der skulle udbetales et tillæg på 5 kr. i timen ved særlige ud kald, og det vil sige ekstra hårde ture. Det har ikke fungeret særlig godt. Jeg tror ikke, der er nogen, der har fået de 5 kr. endnu.

- Lønnen er nu steget til godt 79 kr. i timen, og jeg regner med, at vi skal have en lønforhandling i nær fremtid.

- Det bliver også nødvendigt at drøfte fastansættelse på en del stationer. Med alt det nye materiel vil der blive problemer med vedligeholdelsen, hvis ikke vi får en del fast mandskab. Fast ansættelse bliver også nødvendigt for i det hele taget at kunne få stationsledere i fremtiden. Stationslederne får i dag 1400 kr. om måneden for at stå til rådighed døgnet rundt, året rundt, og når de nuværende sta-



Chr. Mose Enevoldsen (tv) og Knud Jensen lytter til beretningen.

(Foto: Niels Hjørnild)

tionsledere afgår p.g.a. alder, bliver det svært at finde afløserne.

Robert Iversen lovede, at når der ligger et forslag til aflønning af fastansatte, vil det blive sendt ud til høring på stationerne, eller også vil der blive indkaldt til en ekstraordinær generalforsamling.

Han ønskede mandskabet ved redningsstation Hirtshals velkommen tilbage i foreningen efter nogle måneders udmeldelse, og han takkede i samme forbindelse for den opbakning, han fik på stationsledermødet i Viborg.

Redningsdragter

- Der har været en del kritik af redningsdragter. De bliver utætte under brug, og det skete ikke med de gamle dragter. Derfor har vi forlangt, at Helly-Hansen dragterne, som mange stationer havde før, bliver prøvet af og godkendt af skibstilsynet, og det er de nu.

- De årlige eftersyn af dragterne fungerer heller ikke, som de skal. Alle dragter bliver indkaldt til eftersyn på en gang, og

vi får at vide, at det vil være fjorten dage. Når der så er gået tre uger, ringer vi og spørger, hvor de bliver af. Jeg bliver ofte spurgt af stationsledere, hvad de skal gøre, og det er mit helt klare svar, at de skal melde stationen fra, når dragterne er inde til eftersyn. Vi skal ikke sejle ud uden dragter.

- Problemerne kunne løses, hvis dragter og redningsveste var hver mands personlige ansvar og han selv skulle afgøre, hvornår de skal sendes ind. Det er den løsning, vi helst ser.

Nye raketter

Robert Iversen omtalte også de nye raketter, der er indført som supplement til de små håndbårne raketter i den gule beholder. De nye raketter er virkelig gode, og der er i dag ikke længere brug for de store, gamle raketter med lang rækkevidde. Skrot dem, hvis det ikke allerede er sket og sørg for at få de nye og lette, sagde han.

Endelig kom han også ind på den nye ud-

dannelse. Der har været talt længe om den, men nu kommer den, sagde han. Robert Iversen sluttede denne del af sin beretning med rette en tak til fhv. redningsbestyrer G. Aaskov Petersen, der varetager administrationen af Martha Kirstine Lerches legat. Det er et stort arbejde, fordi myndighederne har opstillet så mange regler og krav, men arbejdet er lagt i gode hænder, sagde Robert Iversen.

Pebernødder

Folketingsmand Laurits Tørnæs var som formand for Danmarks Havfiskeriforening inviteret til at overvære årsmødet, og Robert Iversen, bad ham gøre sin indflydelse gældende, på Christiansborg, så der hurtigst muligt kan bevilges penge til de nye både.

- Det er mange penge, der skal bruges, men vi har dem til gode. Siden katastrofen med RF 2 er alt nybyggeri gået i stå, og siden da er det kun pebernødder, der er ofret på redningsvæsenet. Vi har i dag kun 5-6 gode både, mens resten ikke er bedre end at skrotte.

Nye opgaver

- Der arbejdes med en ny struktur i Farvandsdirektoratet og heri ligger også, at man overvejer at lade de nye redningsfartøjer løse flere forskellige opgaver.

- På forhånd vil vi ikke afvise det, men der er nogle opgaver, som vi allerede nu vil sige klart nej til, f. eks. fiskerikontrol. Det må også være afhængig af de lokale forhold, hvilke opgaver, vi kan påtage os. Nogle steder vil det f. eks. nok være rimeligt også at bruge redningsbådene som lods både, men det duer f. eks. ikke i Grenå, hvor lodserne skal sættes ombord fem mil fra land.

Der kan også være andre opgaver, vi kan løse, som f. eks. udtagning af vandprøver for miljømyndighederne. Men det skal være helt klart, at opgaverne i hvert tilfælde skal aftales i samråd med hver enkelt stationsleder. Det skal ikke bare

være noget, vi bliver påduttet.

Robert Iversen sluttede sin beretning med at takke for godt samarbejde og med at ønske velkommen til den nye farvandsdirektør, Torsten Kruse, som også overværede generalforsamlingen.

Debatten

Erik Mouritsen, der dirigerede generalforsamlingen dygtigt og med myndighed, og ikke uden lune, gav herefter ordet frit til debat, og der var mange, som havde ordet.

Evald Harbo, Hanstholm, var således ikke tilfreds med det foreslåede lønniveau for fast ansatte, og Aage Venø, Skagen foreslog at foreningen sætter kontingentet op.

Bestyrelsesmedlem William Christensen, Gedser, kommenterede planerne om at lade de nye redningsfartøjer løse andre opgaver end de redningsmæssige.

- Vi kan godt gå med til at udtage nogle vandprøver og lignende, sagde han. Men politikerne må forstå, at en søfartsnation som Danmark bør have råd til at oprettholde et redningsvæsen med redningsbåde, som ligger i beredskab specielt med henblik på redningsopgaver.

Havfiskerne

Laurits Tørnæs: - Ingen skal være i tvivl om, at vi fra havfiskernes side støtter moderniseringsplanen. Vi er lidt betænkelige ved at nedlægge station Slettestrand, men generelt støtter vi planen.

- Jeg er helt enig med William. Der skal ikke på noget tidspunkt herske tvivl om, at redningsvæsenets primære opgave er at redde menneskeliv. Ingen andre opgaver må gå forud. Selvfølgelig er der opgaver, som kan løses ved siden af, men jeg er enig i, at det skal være stationslederens afgørelse i hvert enkelt tilfælde.

Med et glimt i øjet fortsatte han: - Jeg vil ikke tage afstand fra at lade redningsmændene udføre fiskerikontrol. Jeg tror, at redningsmænd og fiskere i fælles-



Den nye farvandsdirektør Torsten Kruse sammen med foreningens formand, Robert Iversen.

(Foto: Niels Hjerlild)

skab kan lave en forstandig inspektion. Laurits Tørnæs sluttede med at understrege, at fiskerne er lige så bekymrede over den nuværende situation og lige så ivrige efter at redningsvæsenet skal få nyt materiel, som redningsmændene selv er. Et velfungerende redningsvæsen er en klar forudsætning for at fiskeriet kan trives og fungere, sagde han.

Med på råd

Vagn Fischer, Sønderho, fortalte om en meget langvarig og anstrengende eftersøgning, som hans mandskab for nylig havde udført i stationens LRB, og han sagde, at han og hans folk gerne vil tages med på råd, når de lade både skal sættes i vandet og udstyres.

Niels P. Nielsen, Svaneke, spurgte, hvem der skal afgøre, når en station skal nedlægges. Hvem kan bevise, hvilke stationer, der er nødvendige, og hvilke, der ikke er? Og hvem har ansvaret spurgte han.

Hvad raketter angik, sagde han, at Bornholm er i en særlig situation. Her er

der klippekyst næsten over alt, og derfor er der brug for de langtrækkende raketter. Ellers skal redningsmændene til at klatre ned af klipperne for at kunne komme tæt nok på til at affyre en raket. Han foreslog, at Tidsskrift for Redningsvæsen skal komme en gang om måneden, og han sagde, at det er godt nok med det historiske stof, men at det aktuelle må have første prioritet.

Regnskab og kontingent

Robert Iversen, der også er kasserer, oplæste regnskabet for foreningen og bladet. Begge regnskaber bringes i sin helhed i dette nummer.

- Aage efterlyste en kontingentforhøjelse, sagde han, og det har vi også drøftet i bestyrelsen. Vi foreslår, at kontingentet for aktive redningsmænd sættes op fra 5 til 10 kr. om måneden, altså 120 kr. om året. Desuden foreslår vi, at kontingentet for passive medlemmer sættes op fra 30 til 50 kr. om året, og at prisen for et



Gæsterne fra Farvandsdirektoratet. Det er fra venstre Ib Otte, Anker Nissen, Torsten Kruse, Ivan Andersen og Erik Mønnerup.

(Foto: Niels Hjerlild)




DJURSLANDS BANK
— Den lokale bank

Vi ses i den lokale bank!

NORDVESTBANK


LAUST NEES
Kolonial og skibsproviantering
Tlf. *07 83 14 00 · 7680 Thyborøn


THYBORØN ELEKTRO ApS
Nordsøkaj 4 · 7680 Thyborøn
Tlf. 07 83 18 16 · 07 83 19 11

All indenfor skibsinstallationer.
Uforbindende tilbud gives gerne.

**Hirtshals
Ny Samlecentral**
Tlf. 08 93 39 19

Kontoradresse:
Hirtshals Revisionskontor I/S
N.C. Jensensgade 2, Tlf. 08 94 22 00
Døgnvagt: 08 94 39 19
Uffe Jensen, privat: 08 94 16 25
Sigurd Jensen, privat: 08 94 91 78

Driftsregnskab for Foreningen af danske Redningsmænd for årene 1985-86

Indtægt	
Kassebeh. pr. 1/1 1985	67.986,72
Kontingent (aktive)	22.170,00
Kontingent (passive)	12.010,00
Renter af bankkonto	9.451,35
Salg af emblemer	480,00
	112.098,07
	36.750,08
	75.347,99

Kassebeholdning pr. 31/12 1986

Udgift	
Gaver + blomster	2.626,40
Porto + papir	3.170,43
Møder + rejser	11.425,25
Generalforsamlinger	15.448,00
Revision	80,00
Løn + telefon	4.000,00
	36.750,08

Overskud på driftskonto for årene 1985-1986 7.361,27

Emblemer

Beholdning pr. 1/1 1985	745,00
- salg	480,00
Beholdning pr. 31/12 1986	265,00

Regnskab for Tidsskrift for Redningsvæsen for årene 1985-1986

Indtægt	
Kassebeh. pr. 1/1 1985	1.345,74
Annonceindtægt	98.652,40
Moms retur	4.879,00
Renter af bankkonto	975,21
	105.852,35
	101.356,86
	4.495,49

Kassebeh. pr. 31/12 1986

Udgift	
Trykning af blad	86.365,63
Bladfors.	5.198,53
Betaling af moms	4.391,00
Porto	1.680,00
Papir + billeder	1.721,70
Gaver	2.000,00
	101.356,86

Tilgode for annoncer pr. 31/12 1986 42.930,58
Skyldig til Thyborøn Bogtrykkeri for blad nr. 5 og 6 14.444,80

Thyborøn i maj 1987

Dags dato er regnskabet gennemgået og fundet i orden, kassebeholdning tilstede.

Thyborøn, den 22.5. 1987

Herluf Høj Ejnar Broun Jensen

mulighed for at lade sig repræsentere via en anden station. På dette møde er Niels Peter den eneste fra Bornholm, og han kunne godt repræsentere alle stationer på Bornholm, hvis de ikke har mulighed for selv at sende repræsentanter.

Erik Mouritsen: - Det er ihvertfald en mulighed at flytte årsmøderne rundt i landet.

Robert Iversen: - Jeg kan godt se, at de nordjyske stationer ikke er for godt repræsenteret i bestyrelsen, men det skyldes, at Martin Sørensen trak sig ud, hvorefter Chr. Mose Enevoldsen fra Hvide Sande indtrådte som suppleant.

- Vi lurede længe på, hvor årsmødet skulle holdes i år, og når vi valgte Ringkøbing, var det fordi, vi regnede med, at Nordsøværftet skulle bygge en af de nye både, og at arbejdet ville have været i gang nu. Men sådan gik det altså ikke.

Fremover vil sørge for at holde møderne mere geografisk fordelt. Jeg synes også, det skal siges, at forudsætningen for at få indflydelse, er at man møder op.

Ikke utilfreds med bestyrelsen

- Vi har ikke stillet forslaget, fordi vi er utilfredse med den siddende bestyrelse,

men vi havde gerne set mødet lagt et andet sted. Det er svært for os at komme ret mange fra de nordjyske stationer, når årsmødet holdes i Ringkøbing. Hvorfor ikke holde dem forskellige steder i landet.

William Christensen: - Den sammensætning, bestyrelsen har i dag, skyldes tilfældigheder og historiens gang. På det sidste årsmøde var der et forslag fra station Hirtshals om at stemme pr. fuldmagt, men det blev ikke vedtaget.

- Hvis vi skal lave om på det, hvorfor så ikke lade hver station få 1 stemme med mulighed for at lade sig repræsentere via en anden station. På dette møde er Niels Peter den eneste fra Bornholm, og han kunne godt repræsentere alle stationer på Bornholm, hvis de ikke har mulighed for selv at sende repræsentanter.

Erik Mouritsen: - Det er ihvertfald en mulighed at flytte årsmøderne rundt i landet.

Robert Iversen: - Jeg kan godt se, at de nordjyske stationer ikke er for godt repræsenteret i bestyrelsen, men det skyldes, at Martin Sørensen trak sig ud, hvorefter Chr. Mose Enevoldsen fra Hvide Sande indtrådte som suppleant.

- Vi lurede længe på, hvor årsmødet

skulle holdes i år, og når vi valgte Ringkøbing, var det fordi, vi regnede med, at Nordsøværftet skulle bygge en af de nye både, og at arbejdet ville have været i gang nu. Men sådan gik det altså ikke. Fremover vil sørge for at holde møderne mere geografisk fordelt. Jeg synes også, det skal siges, at forudsætningen for at få indflydelse, er at man møder op.

En stemme pr. station ?

Vagn Fischer: - Forslaget om 1 stemme pr. station er godt. En station er en enhed, og vi kan lokalt diskutere problemerne igennem og nå frem til en fælles holdning. Hver station vil desuden have mulighed for at sende ihvertfald 1 mand.

Erik Mouritsen: - Hvis dette forslag skal gennemføres, må forslag indsendes så tidligt, at de kan offentliggøres i bladet eller også skal de sendes direkte til stationerne så tidligt, at man kan nå at tage stilling til dem.

Erik Mouritsen drog som dirigent den konklusion af debatten, at generalforsamlingen henstiller til bestyrelsen at sikre en bedre geografisk fordeling af møderne, og ligeledes at der søges en geografisk dækning ved valg af bestyrelse.

abonnenter på tidsskriftet (for ikke-medlemmer af foreningen) skal sættes op fra 50 til 75 kr. om året. Det er prisen for alle 6 numre. De foreslåede forhøjelser blev vedtaget.

Forslag fra Skagen

Fra mandskabet ved station Skagen var der indkommet et skriftligt forslag om en bedre geografisk fordeling af bestyrelsesposterne og et forslag om at begrænse antallet af stemmeberettigede pr. station til f. eks. 2. Desuden foreslog stationen, at det skal sikres, at redningsmænd ikke sætter penge til, når de tager ud på en redningsaktion i arbejdstiden.

Aage Venø begrundede forslagene med, at mange stationer har for lidt indflydel-

se i foreningen, bl. a. fordi man ikke kan affolke stationerne for at tage til årsmøde, og han understregede ønsket om en bedre geografisk spredning i bestyrelsen.

Erik Mouritsen kommenterede forslaget om at sikre redningsmændene mod at sætte penge til.

- Jeg kan ikke se, hvordan det kan lade sig gøre. Forslaget kan kun gennemføres ved at give hver enkelt mand sin egen lønsats, og det vil aldrig kunne fungere.

- Den geografiske spredning har vi til dels i forvejen, idet vedtægterne siger, at øerne skal have en repræsentant i bestyrelsen, sagde Erik Mouritsen.

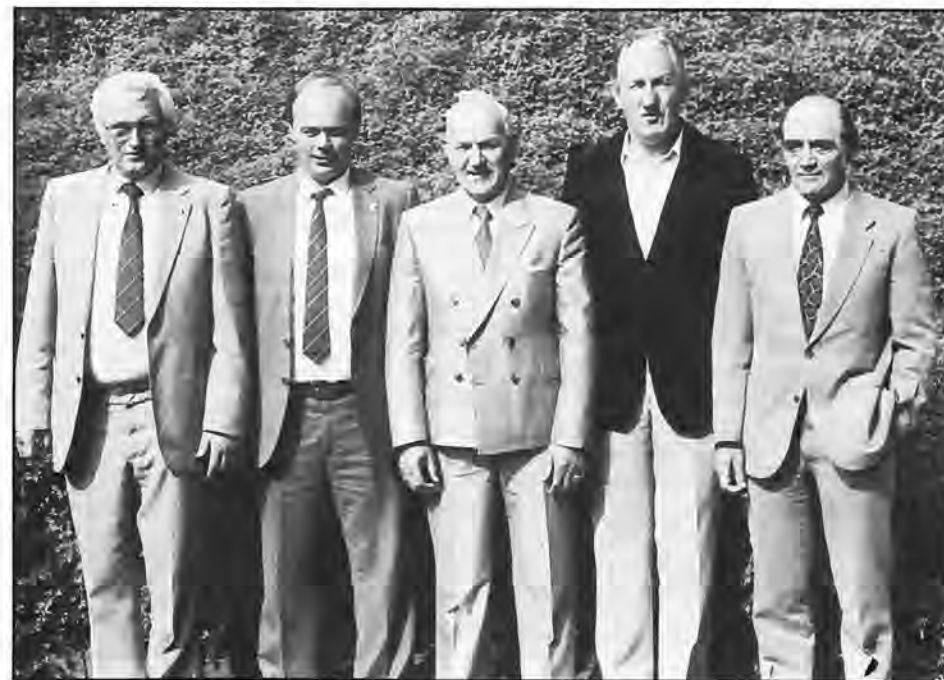
- Har I gjort jer tanker om den geografiske fordeling af pladserne i bestyrelsen, spurgte William Christensen.

Ikke utilfreds med bestyrelsen

- Vi har ikke stillet forslaget, fordi vi er utilfredse med den siddende bestyrelse, men vi havde gerne set mødet lagt et andet sted. Det er svært for os at komme ret mange fra de nordjyske stationer, når årsmødet holdes i Ringkøbing. Hvorfor ikke holde dem forskellige steder i landet.

William Christensen: - Den sammensætning, bestyrelsen har i dag, skyldes tilfældigheder og historiens gang. På det sidste årsmøde var der et forslag fra station Hirtshals om at stemme pr. fuldmagt, men det blev ikke vedtaget.

- Hvis vi skal lave om på det, hvorfor så ikke lade hver station få 1 stemme med



Foreningens nye bestyrelse. Fra venstre formand og kasserer Robert Iversen, Thyborøn, Aage Venø, Skagen, Martin Sørensen, Hirtshals, William Christensen, Gedser, og Knud Jensen, Nr. Vorupør.

(Foto: Arne Billesten)

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

MOLLERUP & BROE
Kolonial og Skibshandel

THYBORØN HAVN
TLF. 07 83 12 11

ESBJERG GENSIDIGE SKIBSFORSIKRING
Havdigevej 31 · 6700 Esbjerg

Ikke ballade

Robert Iversen: - Er det årsmøderne, der holdes de forkerte steder, eller er det bestyrelsesmedlemmerne, der er valgt de forkerte steder?

Aage Venø: - Det er ikke for at lave ballade, vi har stillet vores forslag, men vi er så mange stationer oppe nordpå, og vi tror, at vi kan få en bedre orientering om alle de ting, der sker i øjeblikket, hvis vi har en mand med i bestyrelsen.

Efterlyser debat om vedtægterne

Erik Mouritsen: - Løsningen må være, at vi får gennemført en revision af vedtægterne, og at den bliver forberedt, så den kan vedtages på næste årsmøde.

William Christensen: - Ja, og lad os så få en diskussion om dette spørgsmål gennem bladet. Det er lettere at tage stilling til et forslag, når man ser det på skrift.

Erik Mouritsen: - Jeg er enig, og lad os så håbe, at mange vil give udtryk for deres mening i bladet.

Helmer Nielsen, Torup Strand: - Jeg går ind for, at hver station får 1 stemme. Stationslederne skulle gerne have så god kontakt med deres besætninger, at de kan stemme på deres vegne.

Erik Mouritsen: - Problemet er jo stadig, at stationerne ikke på forhånd ved, hvil-

ke forslag, der vil komme på generalforsamlingen.

Valgene

Derefter gik man over til valgene. William Christensen, Gedsler, og Knud Jensen, Nr. Vorupør, var ikke på valg, mens følgende afgik efter tur: Chr. Mose Enevoldsen, Hvide Sande, Robert Iversen, Thyborøn og Harald Bachmann, Grenå. Bachmann modtog som den eneste ikke genvalg, fordi han falder for den uofficielle aldersgrænse på 70 år.

Der skulle altså vælges tre mand til bestyrelsen, og i alt blev syv foreslået.

Der var 40 stemmeberettigede på generalforsamlingen, og da hver skulle stemme på tre, skulle der i alt afgives 120 stemmer.

De fordelte sig som følger:

Robert Iversen, Thyborøn, 24

Martin Sørensen, Hirtshals, 21

Aage Venø, Skagen, 18

Chr. Mose Enevoldsen, Hvide Sande, 17

Evald Harbo, Hanstholm, 13

Vagn Fischer, Sønderho, 9

Aksel Buchardt, Rønne, 3

Ugyldige 12

Blanke 3

Robert Iversen, Martin Sørensen og

Aage Venø var altså valgt, mens Chr. Mose Enevoldsen gled ud.

Under eventuelt takkede Martin Sørensen for valget, og Chr. Mose Enevoldsen takkede for den tid, han har været betroet en bestyrelsespost.

Erik Mouritsen takkede på egne og generalforsamlingens vegne Chr. Mose Enevoldsen for det store arbejde, han har udført, ikke mindst i udvalget for materiel m. v.

Robert Iversen takkede for tilliden og takkede Chr. Mose Enevoldsen for den indsats han har gjort, og bød velkommen til Martin Sørensen og Aage Venø.

Generalforsamlingen sluttede med, at Robert Iversen udnævnte Harald Bachmann til æresmedlem af Foreningen af danske Redningsmænd som tak for mange års utrættelig indsats til gavn for redningsmændene.

På et efterfølgende bestyrelsesmøde konstituerede bestyrelsen sig med Robert Iversen som formand og kasserer og med William Christensen som næstformand.



HANSTHOLM FISKEAUKTION

Auktionsmester IB HOLM SØRENSEN
(statsautoriseret)



AUKTIONSGADE 11
7730 HANSTHOLM
Tlf. 07 96 11 66
Telex 60 857



Sparekassen THY

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



Lemvig Skibsforsikring

Bredgade 14 · 7680 Thyborøn
Tlf. 07 83 13 53 · Privat: 07 83 10 73

Moderniseret redningsvæsen kun 10 pct. dyrere i drift

Det er urimeligt dyrt for Farvandsdirektoratet at holde de gamle, forældede og udslidte redningsbåde i drift.

Det fremgik af en beregning, som fungerende redningsinspektør Erik Monnerup fremlagde på årsmødet i Ringkøbing.

I 1987 koster det eksisterende redningsvæsen 4,6 mio. kr. i løn og 6,4 mio. kr. i drift, altså i alt 11 mio. kr. sagde han.

Når moderniseringsplanen til 220 mio. kr. er gennemført, og et betydeligt antal redningsmænd i forbindelse hermed er blevet fastansat, vil de samlede årlige driftsudgifter (udregnet i 1987-priser) kun beløbe sig til 11,8 mio. kr. Nemlig 7,8 mio. kr. til løn og kun 4 mio. kr. til selve driften.

Det er en merudgift på mindre end 10 procent, og så får vi et redningsvæsen med tidssvarende fartøjer, sagde Erik Monnerup.

I følge moderniseringsplanen skal 40 redningsmænd fastansættes, mens 128 skal være frivillige. Det giver et samlet antal redningsmænd på 168 mod nu 186.

I indværende år bliver der ikke mulighed for at udvide antallet af faste ansættelser, fordi vore bevillinger ikke strækker til det i år, sagde Monnerup. Men i løbet af det kommende halve år, vil spørgsmålet om faste ansættelser blive afklaret. Det er vigtigt både for direktoratet og for foreningen.

Erik Monnerup kom også ind på spørgsmålet, om redningsvæsenet fremover skal løse andre opgaver end de rent redningsmæssige.

Vi skal ikke afvise det på forhånd. Der kan udmærket være en række opgaver, vi kan løse, uden at de kolliderer med redningsopgaver, sagde han.

Vi skal også være realistiske. I dag bruges samtlige stationer tilsammen kun 1000 timer om året, og vi går til politikkerne og beder om 220 mio. kr. til moderniseringsplanen og skal derudover bruge knap 12 mio. om året til driften. Så må vi også være villige til at påtage os andre opgaver, som kan udføres, uden at det går ud over redningsvæsenet. Der er

trods alt kun et sted at hente pengene, nemlig hos os selv som skatteborgere.

Abonnement for lystsejlere

En af mulighederne er indførelse af en forsikring for lystsejlere i lighed med den, det norske redningsselskab har så stor succes med, sagde han.

46 procent af vore udrykninger gælder lystsejlers, og det vil ikke være urimeligt at opkræve et abonnement på f. eks. 350 kr. om året af lystsejlere. Medlemmer af ordningen skal så kunne få assistance til halv pris, mens alle andre skal betale fuld pris for bugseringer og lignende.

Det vil give os lejlighed til at få fartøjerne rørt noget mere, og som min personlige mening vil jeg tilføje, at det måske også vil kunne hjælpe os til at få fartøjerne slidt hurtigere op, så de kan blive udfaset, når de ikke længere er tidssvarende, og så vi undgår at komme i samme situation som i dag.

Erik Monnerup, der har været fungerende redningsinspektør i halvandet år, blev på mødet spurgt, hvornår en ny redningsinspektør udnævnes.

Efter alle sølemærker at dømme tror jeg, der kommer en ny redningsinspektør 1. august, svarede han.

STATSAUTORISERET VEJER OG MÅLER
 S.Å. Leth Jensen
Statsautoriseret vejer og måler
Østhavnen i Hirtshals
Telefon 08 94 13 12

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

MARINE SERVICE
Aut. forhandler af:
 SALG OG REPARATION AF
ALLE TYPER MARINEMOTORER
Forhandler af:
 ALT I MASKIN- OG SKIBS-
BYGNINGSARBEJDE
 ELLING & EJSING A/S
Maskinværksted Skibssmedie
Nordvestkajen · 9850 Hirtshals
TLF. 08 94 23 22
Lager og Indkøbsafd. 08 94 24 35



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, 7680 Thyborøn
Tlf. 07 83 18 44

Kontortid:

Daglig kl. 9,00-12,00
Auktionshallens tlf. 07 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 · Postboks 13
3730 Neksø · Tlf. 03 99 21 99

 Skibsselektronik
07 31 12 57
Otto Pedersvej 3 6960 Hvide Sande

Levorsen & Jørgensen A/S

Stataut. installationsfirma
Tlf. 08 94 10 11 - 08 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

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

Internationalt møde i Spanien om redningsvæsen

Af afdelingsleder Anker Nissen, Farvandsdirektoratet

Det er en kendt sag, at der indenfor de fleste erhverv og specialer finder et internationalt samarbejde sted for at udveksle erfaringer og lære af hinanden. I den sammenhæng er redningsvæsen ingen undtagelse. Lige siden 1924, hvor International Lifeboat Conference (ICL) blev grundlagt på initiativ af det britiske Royal National Lifeboat Institution har der regelmæssigt været afholdt internationale redningsmøder. Blandt de otte lande, der deltog i det første og grundlæggende møde, var Danmark. Det er derfor naturligt, at Danmark fortsat deltager i ILC, hvis 15. møde blev holdt i La Coruna, Spanien, i dagene 1.-6. juni 1987. Fra Farvandsdirektoratet deltog værkfører Ib Otte, kontorchef Bent Davidsen og undertegete forfatter af nærværende beretning. Der var repræsentanter for mere end 30 nationer, og blandt dem, der markerede sig med de fleste indlæg, var USA (US Coast Guard), Storbritannien (Royal National Lifeboat Institution) og Norge (Det norske Redningsvesen). Blandt dem, der kom længst borte fra, kan nævnes New Zealand, Kina, Japan og De hollandske Antiller.

I det følgende vil jeg omtale nogle af de emner, der blev behandlet, og som jeg finder kan være af interesse i relation til vor egen kystredningstjeneste og de problemer, vi her tumler med til daglig.

Fartøjsudvikling

Som det er tilfældet i Danmark, beskæftiger man sig mange steder i den øvrige verden med udvikling af egne fartøjer. Ingen vil vel hævde, at de har den ideelle løsning på, hvad der er det bedste fartøj, men alle søger efter den. Det, man først og fremmest bemærker, er, at alle i dag stræber efter høj fart uden at ofre på kravene til sikkerhed. De nye materialer (f. eks. glasfiber/sandwich konstruktion) er tydeligt under indførelse. Men der spores også forsigtighed, for ikke at sige skepsis. Norge gav udtryk for stor tilfredshed med deres nye fartøj, SKOMVÆR III, som netop er bygget i dette materiale. Fra norsk side påpegede man, at der nu var skibe i glasfiber, som havde klaret sig udmærket i 20 år. Derfor havde man på intet tidspunkt haft betænkeligheder ved materialevalget. Det skal bemærkes, at SKOMVÆR III var sejlet fra Norge til La Coruna i anledning af konferencen, og vi havde lejlighed til at

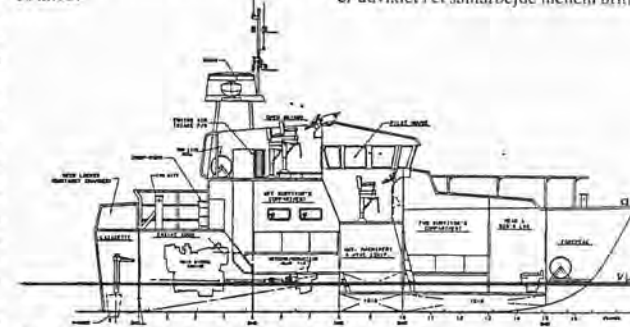
være med på en tur. Bådens dimensioner er ikke meget mindre end Nordso-type, men displacementet er kun 33,5 tons ved fuld last, og farten ved samme kondition 26 knob.

Nyt fartøj til US Coast Guard

Et andet interessant projekt er iværksat af US Coast Guard med henblik på udskiftning af deres nu 30 år gamle 44 fods MRB. Falder prototypen, hvoraf der bygges fem, heldigt ud, vil der blive bygget over 100 både af den nye type, kaldet 47 fods MRB, hvorefter generationsskiftet kan finde sted i løbet af meget kort tid. Det fremgik af debatten, at de amerikanske ingeniører var stærkt tiltrukket af moderne glasfibermaterialer, men at man i de besluttende led endnu ikke var modne til et så voveligt skridt. I USA er man derfor nu på vej fra stål til aluminium, hvilket nok efter manges opfattelse er en dyr omvej til de helt nye materialer. Den nye 47 fods båd får en fart på ikke mindre end 28 knob.

Lavere fart på danske fartøjer

Lad mig for en ordens skyld her bemærke, at det er fuldt bevidst, vi i Danmark ikke har prioriteret farten så højt i de projekterede nybygninger. Vi har, særlig på den jyske vestkyst, lagt hovedvægten på et højt beredskab, hvor der erfaringsmæssigt er mest brug for det. Det vil sige tæt ved havnene og under hensyn til de vejrforhold, der hyppigt i sig selv sætter den øvre grænse for fart til vel under 10 knob.



US Coast Guard viste dette projekt på redningsmødet i La Coruna. Der skal bygges over 100 fartøjer af denne type, hvis prototypen falder heldigt ud. Skibet er 47 fod langt og kan skyde en fart af 28 knob.



Anker Nissen

Men jeg mener, vi skal have for øje, at kan vi i fremtiden opnå højere fart og stadig beholde sikkerheden, bør vi tage farten med som et ekstra gode. Der forekommer da trods alt også redningsaktioner, hvor vejret ikke sætter fartgrænsen, og hvor hurtig udrykning er påkrævet.

Nye projekter

Det vil føre for vidt at komme ind på detaljer om samtlige de på ILC præsenterede projekter, men det kan nævnes, at bl. a. følgende lande har konstrueret eller er i gang med projekter, der er præget af moderne teknologi: Storbritannien (såvel en afløser for ARUN-klassen som en ny strandredningsbåd) og Sverige (SKEPPSKÅR, søsat 1986, fart 26 knob, 10 meter lang og sejlet til La Coruna til ILC). Specielt skal nævnes den såkaldte MEDINA-type, der oprindeligt er udviklet i et samarbejde mellem briti-



Redningsmødet i La Coruna viste, at der i mange lande er stor interesse for redningsfartøjer af Medina-typen.



De små fartøjer af LRB-typen blev omtalt med meget stor respekt på redningsmødet i La Coruna.

ske og hollandske fabrikker, men som nu er i anvendelse flere steder, bl. a. i Norge og Canada. Skønt typen må betegnes som en mellemting mellem den type fartøjer, vi her i landet kalder LRB og et egentligt "helårsfartøj", må den efter de meget positive udsagn nærmest henregnes til de "rigtige" redningsbåde. Som det fra norsk side blev fastslået, var det dog ikke et altvejsfartøj: "men næsten".

Lette Redningsbåde

Hvad angår de lette redningsbåde (LRB) var der ikke egentligt nyt at hente for os. Men det var bemærkelsesværdigt, hvor stor respekt der fra flere sider blev tillagt disse fartøjers særlige egenskaber. Således var US Coast Guard interesseret i at høre om erfaringer fra andre og udarbejde et regelsæt, før man var parat til rigtigt at slippe dem løs. Der blev i denne forbindelse lagt vægt på, at der her var

tale om en fartøjstype, der bare pludselig var dukket op, og ikke en type, hvis udvikling havde baggrund i egentlige gradvise erfaringer. Intensivt kursus og træning af personel var en af forudsætningerne for en generel anskaffelse af LRB til brug i US Coast Guard.

Fem franske redningsmænd omkom ved redningsbåds forlis

Særlige redningsaktioner

Fra fransk side berettes om en ulykke i august 1986, hvor fem redningsmænd mistede livet. De nærmere omstændigheder var i korthed: En lystbåd var strandet ud for kanalen mellem Lampaul-Ploudalmézeau og halvøen Saint-Marguerite de Landéda. Nødraketter var opsendt og observeret fra land. Før redningsbåden fra L'Aber Wrac'h nåede frem, fik de fem redningsmænd ombord over radioen oplysning om, at alle fra lystbåden var kommet vel i land, idet de havde kunnet vade ind på grund af lavvande. Redningsbåden meldte til redningscentralen (Cross-Corsen), at man ville fortsætte og forsøge at bjerge havaristen. Siden hørte man ikke mere til redningsbåden. Der er klippekyst på stedet, og vejret var relativt godt, sø 5-6, men med dønning. Der var tale om en natlig aktion, og da redningscentralen havde tillid til den pågældende veltrænede besætning, varede det nogen tid, før man blev urolig over manglende radiokontakt. Båden blev fundet næste morgen med overbygningen havareret, men intakt skrog. Samtli-

ge fem redningsmænd var omkommet. Sagen undersøges nu af en kommission, men det skønnes, at båden er rullet rundt og er blevet kastet hårdt mod klipperne. Det spørgsmål blev rejst ved konferencen, om ulykken skyldtes, at fartøjet havde haft for lidt maskinkraft i et afgørende øjeblik. Det var der flere, som mente måtte have været tilfældet. Bådens dimensioner: 14,35 m lang, 4,28 m bred, dybgang 1,32 m og displacement 26 tons. Maskinkraft 140 HK. En kort diskussion på denne sørgelige baggrund viste, at mange var af den opfattelse, at overskydende maskinkraft er af helt afgørende betydning i vanskelige situationer, uanset om fartøjet i øvrigt er konstrueret til høj fart.

Katastrofen ved Zeebrugge

Fra den belgiske repræsentation blev redningsaktionen i forbindelse med den katastrofale kæntring af færgen HERALD OF FREE ENTERPRISE gen-

nemgæet, og erfaringerne omsat til generelle råd i forbindelse med søredning ved større skibskatastrofer. Det blev fremhævet, at medens redningsaktionen gik i gang - og det skete omgående - måtte redningsmandskabet handle nøgternt, skønt under betydelig stresspåvirkning ved bevidstheden om, at hvert minut kostede nye døds ofre i havaristen. Indsatsen fra de mange fartøjer, der straks stævnedes mod ulykkesstedet, stillede store krav til ledelsesmæssig koordinering. Principielt bør større skibe i en sådan situation holde sig på afstand, så de ikke kommer i vejen for mindre og mere manøvreedygtige fartøjers indsats. Da ulykken skete om natten opstod der hurtigt mangel på belysningsmidler. Pludselig kan en almindelig lommelampe og lignende være af den største betydning. Der kom hurtigt et stort opbud af pressefolk til stede, men de var generelt uvillige til samarbejde og der var eksempler på, at TV-hold afslog anmodninger om at stille deres gode og hårdt tiltrængte lysudstyr til rådighed for selve redningsarbejdet. Rådet lød derfor, at

mekanord marinegear

Optimal økonomi:

- med indbygget servo for C.P.-propeller
- kompakt og let konstruktion
- mulighed for P.T.O.'s med egen hydraulisk kobling
- godkendt af klasseseiserne
- omfattende referencer med alle gængse dieselmotorer



mekanord aps
ENGINEERING

Nordre kaj 31
9900 Frederikshavn
Tlf. 08 42 03 11

SEAVIEW KLARSIGTRUDE



360 graders udsyn ved centermotor. Alle spændinger til jævn- og vekselstrøm. Motor, 60/120 watt, 1700-2100 omdr. Støjsvag. Indbygget varmeelement mod dug og isdannelse. Motor og varmeelement arbejder uafhængigt.

Type 250/293, lysåbning 250 mm, totaldiameter 293 mm
Type 300/343, lysåbning 300 mm, totaldiameter 343 mm
Type 350/393, lysåbning 350 mm, totaldiameter 393 mm
Type 400/443, lysåbning 400 mm, totaldiameter 443 mm



Tver C. Weillbach & Co.

Toldbodgade 35 1253 København K
Tlf. 01-135927 Telex 19709



Redningsaktionen efter kæntringen af Herald of Free Enterprise ved Zeebrugge var en forfærdene oplevelse, sagde aktionens leder på redningsmødet i La Coruna.

pressen bør holdes på afstand, mens redningsarbejdet pågår.

Følgende konklusion blev draget:

Kæntingen af HERALD OF FREE ENTERPRISE var ulykken, der aldrig kunne ske. Redningsoperationen var, skønt øjeblikkelig, massiv og effektiv, en forfærdelig oplevelse. Skulle en sådan ulykke nogensinde ske igen, må det frygtes, uanset enhver indsats, at mange liv vil gå tabt på ny.

Det skal bemærkes, at der fra britisk side blev udtalt påskønnelse og ros til såvel den belgiske ledelse af redningsaktionen som redningsmandskabet fra Zeebrugge.

Hvornår standses en eftersøgning

(Indlæg fra US Coast Guard)

Faste retningslinjer for, hvornår det er tiden at opgive eftersøgning, herunder ved anvendelse af tabeller vedrørende underafkøling, kan ikke fastlægges. Vigtige momenter for bedømmelsesgrundlaget er kendskab til hvilket udstyr, de eftersøgte er - eller kan være - i besiddelse af. Endvidere om de er i god fysisk form og ikke mindst i hvilket omfang, de har vilje til at overleve (psykisk energi). Der findes altså ingen baggrund for et automatisk "Nu er det nok". Redningscentret skal altid være parat til at genoptage en eftersøgning, hvis nye informationer giver det mindste håb. I øvrigt skal man være nærmærksom på det pres, der kan være fra pårørende, og være realistisk i sine vurderinger.

Redning fra off-shore installationer

Den norske repræsentation konstaterede, at problemet var betydeligt og ikke endeligt løst. Fra hollandsk side anbefaledes at bruge "hængebro-princippet", dvs. udspænding af to tæve med net imellem fra platformen eller havaristen til redningsfartøjets agterende.

Jeg vil slutte her med at oplyse, at 16. International Lifeboat Conference er berammet til afholdelse i Oslo i 1991. Lad os håbe, at Danmark og danske redningsmænd til den tid kan deltage aktivt samt fremvise materiel og videregående gode erfaringer til andre redningstjenester, offentlige såvel som private.

Anker Nissen



DANTRAWL A/S

Telefon 08 94 17 11

ANDELSBANKEN er anderledes

Hirtshals · Hanstholm · Thyborøn

MALERMESTER
JØRGEN JEPPESEN
Cort Adeløvej 6 · 9850 Hirtshals · Tlf. 08 94 10 33
Skibsmaling * Sandblæsning * Sandvask
Bygningsmaling * Autolakering

selvfølgelig!
LOKALBANKEN
HIRTSHALS

Hirtshals Fiskeriforening
LOSSEAFD. - ØSTHAVNEN
9850 HIRTSHALS

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

HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals
Tlf. 08 94 12 27

Sejl · Presenninger · Tovværk



Hirtshals Sparekasse

MANDS MINDE



Ansættelser

Pr. 1.5. 1987

Bådmand på prøve C.M. Pedersen, redningsstation Nørre Vorupør, som bådmand.

Pr. 1.6. 1987

Bådmand på prøve B. Christensen, redningsstation Skagen Havn, som bådmand.

Runde fødselsdage

50 år

Fhv. betjeningsmand J.R. Andersen, Søndervig, 25/8-87.

Fhv. bådformand K.G. Sørensen, Østerby, 15/9-87.

55 år

Fhv. betjeningsmand H. Nissen, Hennegaard, 22/9-87.

Bådmand (reserveret mtp.) B. Hansen, Grenå Havn, 27/9-87.

60 år

Fhv. betjeningsmand J.P. Holm, Hasle, 5/8-87.

Betjeningsmand M.C.B. Andersen, Vester Agger, 19/9-87.

65 år

Fhv. betjeningsmand P.A. Gravensen, Nymindøgab, 27/8-87.

70 år

Fhv. bådformand O.C. Madsen, Odden Havn, 6/8-87.

Fhv. betjeningsmand M.G. Laursen, Vester Agger, 23/8-87.

Fhv. betjeningsmand P.A. Hansen, Gudhjem, 5/9-87.

Fhv. betjeningsmand J.E.Ø. Madsen, Ferring, 10/9-87.

75 år

Fhv. bådmand H. Jensen, Manø, 29/8-87.

80 år

Fhv. opsynsmand O.S. Lambertsen, Esbjerg, 13/9-87.

Fhv. opsynsmand, J.A. Larsen, Odden Havn, 23/9-87.



Vil have ansat skibssingeniør før kontrakt på nye redningsfartøjer underskrives

Kontrakterne på de to nye redningsfartøjer af Nordsø-typen og de to af Kattgat-typen er endnu ikke underskrevet - og de bliver det heller ikke, før Farvandsdirektoratet har fået ansat en skibssingeniør.

Selvom det er konsulentfirmaer, der har konstrueret de nye fartøjer, og selvom vi skal have konsulentfirmaer til at føre tilsyn med byggeriet, er der ingen tvivl om, at de nye fartøjer er direktoratets ansvar, siger farvandsdirektør Torsten Kruuse.

Men i øjeblikket har vi ikke noget at have det ansvar i. Vi har for tiden ingen skibssingeniører i direktoratet. Derfor vil jeg have tilføjet den nødvendige ekspertise, før vi går videre, siger han.

Vi har haft stillingen opslået, og vi har fundet den helt rigtige mand til jobbet.

Vi kan ikke bruge hvem som helst. Det skal være en mand med erfaring. En ung, nyuddannet ingeniør har ikke de nødvendige forudsætninger. Ham, vi skal bruge, skal bl. a. have erfaring i at beregne vægt, fordi det er så vigtigt når det gælder redningsfartøjer, og han skal også have god forstand på økonomi. Vi må ikke overskride bevillingerne med en krone. Det er et lodret krav til direktoratet.

Flere aktioner i første halvår 1987

Antallet af redningsaktioner steg stærkt i første halvår 1987 i forhold til samme periode sidste år, fremgår det af halvårsberetningen fra Søværnets Operative Kommando.

Der blev i første halvår 87 gennemført 277 aktioner mod kun 220 i første halvår 86.

Kun i 1984 og i 1985 har der været flere aktioner i første halvår. De to år var der henholdsvis 286 og 305 aktioner i første halvår.

Selvom isen i årets første måneder i år

- Det er som sagt den rigtige mand, vi har fundet til jobbet, og vi har afsendt en indstilling. Jeg håber vi får den godkendt meget hurtigt.

- Det kan godt være, at nogle redningsmænd synes, det er noget pjat, at jeg vil have ansat en ingeniør før vi går videre med de nye fartøjer. Det kan jo desværre ikke undgås, at det vil give yderligere forsinkelse.

- Vi forbereder dog så meget, som vi på nogen måde kan. Når den nye mand har gennemgået projekterne for de to fartøjstyper og har sagt god for dem, går vi i gang.

- Så skal vi have skrevet i alt fire kontrakter. En med hver af de to konstruktionsfirmaer om at føre tilsyn med byggeriet og en med hver af de to værfter om bygning af to fartøjer hver.

- Trods den nye forsikrelse er målsætningen stadig, at de første fartøjer skal leveres i august næste år. Men jeg tør ikke love, at det nås. Tiden går jo, siger Torsten Kruuse.

Den nye redningsinspektør er heller ikke ansat endnu. Men manden til posten er fundet. Vi har også sendt en indstilling om denne ansættelse, og jeg venter, den går i orden inden længe, siger Torsten Kruuse.

forhindrede sejlsd med mindre skibe, tegner fritidssejlerne sig alligevel for 95 af aktionerne, mens professionelle søfolks færden kun gav anledning til 84 aktioner. Hertil kom 98 aktioner, som dels viste sig at være falsk alarm, dels kunne afblæses, fordi situationen kom under kontrol.

Antallet af omkomne ved søulykker er i første halvår opgjort til 25. Kystredningstjenesten har i første halvår udført i alt 93 aktioner.



THYBORØN BOGTRYKKERI 1/5
/Erovej 5A · 7880 Thyborøn · Telefon 07 83 19 33

Ny redningsinspektør og skibssingeniør

Kort før dette nummer af tidsskriftet gik i trykken, kunne farvandsdirektør Torsten Kruuse meddele, at to nøgleposter i Farvandsdirektoratet nu er blevet besat. Det er stillingerne henholdsvis som redningsinspektør og som direktoratets skibsbygningsingeniør.

Posten som redningsinspektør er blevet besat med den 47-årige Gunner Wolf Lorentzen, og han er allerede tiltrådt. Han startede som fisker fra Esbjerg, og tog sætteskippereksamen af 1. grad. Han har fisket fra Esbjerg, Skagen og Kerteminde, og han fiskede indtil først i 70'erne.

I en moden alder besluttede han sig for at læse jura på Aarhus Universitet og i 1985 fik han sin eksamen som jurist.

Under studierne har han undervist på aftenskole, bl. a. til yachtskipper-eksamen, og han har senere også undervist på voksenundervisning. Efter sin eksamen har han været sagsbehandler på et socialkontor og i børnevæsenet og har været tilsynsførende ved kriminalforsorgen.

- Det er en meget usædvanlig baggrund,

vores nye redningsinspektør har, men den er som skabt til jobbet, siger Torsten Kruuse. Den nye redningsinspektør har praktisk erfaring, han har lært at klare paragrafferne og han er vant til at under-vise og har erfaring i at bringe et budskab ud.

- Han er nu ved at blive sat ind i arbejdet af Monnerup, og han vil blive præsenteret på stationsledermødet, som holdes sidst i august måned, siger Kruuse.

Gunner Wolf Lorentzen skal desuden ud for at besøge samtlige redningsstationer.

Ny skibssingeniør

Som ny skibssingeniør er ansat den 60-årige Nikolaj Hansen, der kommer fra en stilling i Søværnets Materielkommando. Han ventes at tiltræde 15. august.

Nikolaj Hansen har bl. a. en fortid på Orlogsværftet, og Torsten Kruuse understreger, at han er en mand med præcis den erfaring, der er brug for på den kræ-vende post. Han har således erfaring i at bygge mindre fartøjer, han har erfaring med værftskontrakter, og han har i kraft af sit arbejde i Søværnets Materielkom-

mando stor erfaring i at styre økonomi og budgetter. Altsammen noget, der er brug for på den nye post.

- Desuden er han sin alder til trods en mand som har fulgt med i alt det nye. Han er en af de bedste specialister, vi har, i anvendelsen af nye materialer, specielt plast og sandwich-konstruktioner, siger Kruuse.

Stationsledermøde 26. august

25. august holdes der møde i det særlige udvalg for materiel m. v. og dagen efter, 26. august, holdes der stationsledermøde i København. Her vil redningsinspektør Gunner Wolf Lorentzen blive præsenteret, og der skulle også blive lejlighed til at se de nye lette redningsbåde, der er konstrueret af firmaet Unisafe.

I gang med ny uddannelse

Redningsstation Hvide Sande bliver som tidligere meddelt den første station, der får den nye uddannelse i nødbehandling. Stationens mandskab starter på uddannelsen i weekenden 22.-23. august.

SKIBSELEKTRONIK - SALG - SERVICE



HIRTSHALS SKIBSRADIO I/S
SYDVESTKAJEN 1-3
9850 HIRTSHALS

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

Jørgen Jensen & Søn

v/ Johs. Jensen

Kolonial - Isenkram - Skibsproviantering
6960 Hvide Sande - Tlf. 07 83 31 18

RACAL-DECCA

RACAL

København: 01 - 12 83 10

Esbjerg: 05 - 12 85 00

Hirtshals: 08 - 94 30 22



KNUD E. HANSEN A/S

Skibtekniske Konsulenter

Bredgade 75 . 1260 København K

- vi er lidt friskere...

SPAREKASSEN **sds**

VIKING

NORDISK GUMMIBÅDSFABRIK

- ★ Opblæsbare gummiredningsflåder
- ★ Evakueringsslidsker
- ★ Redningsdragter og branddragter
- ★ Redningsveste
- ★ Andet maritimt redningsmateriel

P.O. Box 3060
6710 Esbjerg V

Telefon 05 15 06 44
Telex: 541 14 Vikng DK

THORSMINDE FISKEAUKTION

v/ Johannes Dahl Knudsen

Spovevej 7
Thorsminde
6990 Ulfborg

Tlf. 07 49 71 23

Tegn abonnement på redningsbladet

Henvendelse:
Thyborøn Bogtrykkeri
Tlf. 07 83 19 33

A/S Vestjysk Krystal-Isværk

Ny Fiskerihavn . 6700 Esbjerg

Tlf. 05 12 00 66

Thyborøn Dykker- og Frømandstjeneste



v/ Verner Nielsen
Lærkevej 37 - Thyborøn
Tlf. 07 83 13 19

HARALD IVERSEN & SØN

FISKEEKSPORT - FILETFABRIK

Tlf. 07 83 13 00 - 07 83 17 40
7680 Thyborøn Havn



**Thyborøn
Skibsproviantering**

v/ Birte og Søren Pedersen
Havnegade 22 - 7680 Thyborøn - Tlf. 07 83 10 05 - 07 83 13 20



**THYBORØN SKIBS- &
MOTORREPARATION**
APS

TLF. 07 83 15 50 - 07 83 11 11



SØREN EMTKJÆR

SHELL SERVICE
ALT I AUTOTILBEHØR

7680 Thyborøn . Tlf. 07 83 11 74



THYBORØN SKIBSRADIO

MARITIMT ELEKTRONISK UDSTYR
Henning Byrskov - Havnen 7680 Thyborøn - Tlf. (07) 83 11 60 - Billef. 048 54589



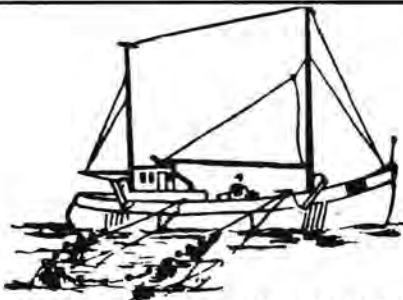
THYBORØN FISKEAUKTION

v/ Jens Steen

**A/S Thyborøn Isværk
&
Kølehus**

Tlf. 07 83 10 03

7680 Thyborøn Havn



THYBORØN TRAWLBINDERI I/S

Havnegade 42 . 7680 Thyborøn
Tlf. 07 83 15 00

Altid de nyeste modeller i Trawl og Vod



7680 Thyborøn . Tlf. (07) 83 14 44

TIDSSKRIFT
FOR
REDNINGSVÆSEN

Medlemsblad for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 5

SEPTEMBER-OKTOBER 1987

54. ÅRG.



INDHOLD

Leder	side 3	Ny minister har ansvaret	side 16
Stationsledermøde	side 5	Legatannoncer	side 17
Ny redningsstation i Hvide Sande	side 13	Mands Minde	side 19
Ny redningsinspektør	side 15	For 60 år siden	side 21
		Ulykken i Feldsted Kog	side 22

Den nye redningsstation er blevet indviet i Hvide Sande. Læs side 13.

(Foto: E. Monnerup).



HVIDE SANDE FISKEAUKTION

v/ Leo Renn

Telefon 07 31 10 44 - 07 31 10 89
Privat tlf. 07 31 17 26



ESSO KYSTSALG

Brændstof • Smøremidler

Esbjerg	Tlf.: 05 12 84 78
Frederikshavn	Tlf.: 08 42 11 57/08 42 27 23
Grenå	Tlf.: 06 32 13 99
Hanstholm	Tlf.: 07 96 16 90/07 96 13 35
Hirtshals	Tlf.: 08 94 14 04/08 94 04 72/08 94 19 27
Hvide Sande	Tlf.: 07 31 11 21/07 31 11 29
Lemvig	Tlf.: 07 92 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 41/07 83 12 35

Leverandør til
den danske
kystrednings-
tjeneste

SEJL (og, og moderne udgave)
TOVVÆRK
BLOKKE
BESLAG
VANTSKRUER
RIGNING
PRESENNINGER
BÅDKALECHER
SPRAYHOOD
BOMTELTE



FRITIDSTØJ
SEJLERTØJ
ARBEJDESTØJ
SØMANDSTRØJER
FIBERPELS
COWBOYBUKSER
FLØJLSBUKSER
OVERTRÆKSBLUSER
JAKKER
ANORAKKER



Thyborøn Sejlmageri

v/ J. Kr. Mikkelsen, Svanegade 14, Tlf. 07 83 11 25



Ansvarende redaktør:
KNUD JACOBSEN
Makholmvvej 37, 7600 Struer
Tlf. 07 86 14 67, 07 85 09 00, 049 - 81 635

I redaktionen:
Opsynsmænd
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 19 33

Eftertryk: tilladt med kildeangivelse

ISSN 0900-3207

FORENINGEN AF DANSKE REDNINGSMÆND

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

Næstformand:
WILLIAM CHRISTENSEN
Genvej 14, 4874 Gedser
Tlf. 03 87 94 28

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

MARTIN SØRENSEN
Højvangen 12, 9850 Hirtshals
Tlf. 08 94 18 82

ÅGE VENØ JENSEN
Rønnevej 1, 9990 Skagen
Tlf. 08 44 46 34

Redningsmænd fra Oksbøl er nu optaget i foreningen

Efter stationsledermødet 26. august i København blev der holdt bestyrelsesmøde.

Der forelå en ansøgning fra mandskabet ved station Oksbøl om optagelse i Foreningen af Danske Redningsmænd. Bestyrelsen vedtog enstemmigt at imødekomme ønsket, og mandskabet i Oksbøl er med virkning fra 26. august optaget i foreningen.

Når de ikke automatisk har været medlem, skyldes det stationens særlige forhold. Den er bemandet med personel fra Oksbøl-lejren, og stationen anvender militære køretøjer. Mandskabet er dog redningsmænd på lige fod med de ansatte ved de øvrige stationer.

I forbindelse med generalforsamlingen i Ringkøbing tidligere i år blev Martin Sørensen, Hirtshals, indvalgt i bestyrelsen for Martha Lerches Legat. En nærmere granskning af vedtægterne har dog vist, at dette ikke var helt lovligt, og derfor tog bestyrelsen til efterretning, at Harald Bachmann, Grenå, fortsætter i legat-bestyrelsen.

Bestyrelsen havde en drøftelse af spørgsmålet om de enkelte stationers repræsentation på generalforsamlingen. Det var det spørgsmål, der blev rejst på generalforsamlingen i Ringkøbing. Bestyrelsen måtte konstatere, at spørgsmålet kræver en vedtægtsændring, og derfor besluttedes det at udsætte sagen til et senere bestyrelsesmøde, hvor den så skal drøftes i sammenhænge med et forslag til reviderede vedtægter.

Der var i bestyrelsen også enighed om, at vedtægterne skal underkastes en kritisk gennemgang, blandt andet med henblik på den udvikling, der sker i redningsvæsenet. Vedtægterne skal svare til den nye situation, der opstår, når foreningen inden længe omfatter såvel fast ansatte som frivillige redningsmænd. Forslaget fra Farvandsdirektoratet om at give hver enkelt station et rådighedsbeløb til betaling af småreparationer og mindre anskaffelser blev drøftet. Bestyrelsen finder, at det er en god ide, men stillede spørgsmålstegn ved, om 2.000 kr. er nok. Den bedste løsning vil nok være, at beløbet fastsættes efter hver stations behov.

Endelig drøftedes vederlaget til formand og kasserer. Det besluttedes at forhøje det fra 1000 kr. til 2500 kr. om året til hver.

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 60 352.

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
BELLERØS ANS PARALLEL 17, ESBYEN
TELF. 05-12 70 44
TELEX-54 280

THORFISK

GRENAA - THYBORØN

FURUNO

VIGGO Jensen

FURUNO radar og akkolyd
SP og SKANT i radiotelefoner
ROBERTSON autopiloter
Elektriske skibeangiv



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

BRDR. JENSEN

Skibs- & Bådebyggeri ApS

Nordhavnsvej 15 · 8500 Grenaa

GRENAA HAVNS BRUGSFORENING

Tlf. 06 32 01 48 · 8500 Grenaa

Skibsproviantering og frilager

GRENAA FISKEAUKTION



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

BRUG BRUGSEN

ANHOLT

TLF. 06 31 90 20

H.P. PETERSENS BAADEVÆRFT

Dyrehaven · Nyborg

Tlf. 09 31 06 58



ALT I SKIBSINSTALLATIONER

T. & W. El-Service 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



Stationsledermødet i København 26. aug. 87



Stationslederne fotograferet ved stationsledermødet.

Farvandsdirektøren: Vi er professionelle

- Vi er de professionelle, og de andre er til støtte for os. Det skal vi lade omverdenen vide, sagde farvandsdirektør Torsten Kruuse på stationsledermødet 26. august.

Udtalelsen faldt på baggrund af to aktuelle ulykker, hvor politiet (eller SOK) enten undlod at tilkalde redningsvæsenet - eller gjorde det alt for sent.

Den ene ulykke fandt sted i Nissum Bredning. Her omkom en ung mand, da en jolle kæntrade, og politiet i Holstebro, som modtog alarmerne, tilkaldte Falck fra Struer og Falck fra Lemvig, og underrettede SOK, som sendte en helikopter og en marinehjemmeværns-kutter fra Struer. Redningsvæsenet fra Thyborøn blev derimod ikke tilkaldt, selvom stationen med sin lette redningsbåd kun-

ne have været først fremme på ulykkesstedet.

Kort tid efter skete der noget tilsvarende ved Bjerregaard Strand. Her omkom en tysk turist. Politiet tilkaldte Falck, og først 20 minutter senere blev redningstationen i Hvide Sande alarmet.

Farvandsdirektør Torsten Kruuse kom på stationsledermødet ikke ind på de konkrete eksempler, men han sagde, at det var et generelt problem. Han vil rejse det overfor rigspolitichefen, så de lokale politistationer får helt klare retningslinjer.

Stationerne får rådighedsbeløb

Som et led i opbygningen af en ny struktur lægger Farvandsdirektoratet vægt på mere decentralisering og selvbestemmelse, sagde kontorchef Bent Davidsen på stationsledermødet i København.

- Som et første led i denne decentralisering vil vi give hver station et rådighedsbeløb, så stationslederen selv kan betale småregninger, og ikke behøver at skrive en rekvisition for at købe en elektrisk pære.

- Vi har diskuteret, hvor stort beløbet skal være, men er blevet enige om, at 2.000 kr. må være passende som udgangspunkt, sagde Bent Davidsen. Farvandsdirektoratet vil nu udarbejde vejledende bestemmelser for anvendelse af forskudsbeløbet, så ændringen kan træde i kraft fra 1. januar 1988.

Problemer med de norske LRBer

- Der har været en del problemer med de 5 lette redningsbåde, vi fik fra Norge sidste år, sagde Ivan Andersen på stationsledermødet i København.

- Det viste sig, at der var en defekt ved motorfundamentet, og det blev kasseret af skibstilsynet. Vi tilkaldte producenten, som erkendte, at det var et garanti spørgsmål. Han ville udbedre fejlene, men ville lave bådene på eget værft.

- Det medførte en række forsinkelser, og først for nylig er den sidste båd blevet stationeret ved redningsstation Østerby. Selvom vi er uforskyldt, så er det beklageligt med de mange forsinkelser, sagde Ivan Andersen.

Han fortalte, at der på de norske LRBer også har været problemer med lægaker i brændstofforløbet, og at det altsammen er noget, som direktoratet vil se at få hånd i hanke med.

Stationsleder Erik Sørensen, Østerby, sagde, at det håndværksmæssige arbejde på bådene er for dårligt.

Stationsleder Arne Kristensen, Neksø, sagde, at generatoren på den nye LRB er alt for lille. Den kan slet ikke levere strøm nok til natoperationer.

- Det er vi for nylig blevet gjort opmærksom på, og vi vil søge at finde en generel løsning, svarede Ivan Andersen.

Stationsleder Ib Andersen, Odden, sagde, at fejl på Oddens LRB ikke var blevet rettet, selvom de var blevet påpeget af skibstilsynet. Da vi hentede båden, virkede læsepumpen ikke, sagde han. En anden station oplyste, at den havde haft problemer med kølesystemet, som tog pakningerne. I begge tilfælde er fejlene dog afhjulpet.

Stationsleder Bjarne Carlsen, Anholt: - Vores problem er, at vi slet ikke har nogen båd.

Ivan Andersen: - Vi måtte flytte en båd til Neksø, efter at deres store båd blev kasseret. Det gik desværre ud over jer, men til gengæld lånte vi en båd fra Søværnet til jer.

Bjarne Carlsen: - Ja, og den burde have været i orden, da vi fik den, men det var den ikke.

Ivan Andersen: - Det skulle gå stærkt, og det kom nok til at gå lidt for stærkt.

Gelænder på LRB eller ej?

På stationsledermødet var der en del debat om udrustningen af de mange LRBer, der efterhånden er kommet ud på stationerne.

Jacob Pedersen, Hirtshals, sagde således, at man på stationens LRB mangler mere dækslys til brug under natoperationer. LRBen har kun en håndprojektor.

- Det er en sag, der er rejst af mange, sagde Erik Monnerup fra Farvandsdirektoratet, og den er nu gået videre til teknisk afdeling.

- Vi ønsker også et stativ i stævnen, sagde Jacob Pedersen. Når vi skal lægge til siden på et skib, og en mand skal hoppe ned til os, har han kun ankerkassen at hoppe ned på. Der er ikke noget at gribe fast i, og det er svært at tage imod en mand, som hopper ned.

- Det er en sag, vi vil vurdere i forbindelse med den nye redningsbåd fra Uni-Safe, svarede Monnerup.

Ib Andersen, Odden havn: - Vi er godt tilfreds med vores LRB, men vi mangler et gelænder, der går hele vejen rundt.

Monnerup: - Hvad siger man på de øvrige stationer? Ønsker alle et gelænder? Jacob Pedersen: - I Hirtshals vil vi helst have stævnen fri. Fremfor et gelænder vil vi hellere have et stativ i hoftehøjde.

Ib Otte, farvandsdirektoratet: - Vi har drøftet om LRBerne skulle udrustes med gelænder, men har ikke fundet det opportunt. Måske skal vi drøfte det igen.

Monnerup: - Vi kan ikke lave bådene så individuelle, at de ikke kan bruges på andre stationer. Vi skal altså finde en fælles løsning.

Kaleche

Erik Sørensen, Østerby: - Kan vi ikke få bådene udstyret med en kaleche, så vi har noget at lægge reddede ind under.

Chr. Mose Enevoldsen, Hvide sande: - Det er et forslag, vi vil støtte. I Hvide Sande har vi lige haft kursus i nødbehandling, og her lærte vi, at det gælder om at beskytte reddede mod træk og kulde.

Monnerup: - Jeg kan godt forstå de mange ønsker, men vi skal hele tiden huske på, at der er tale om lette redningsbåde, som skal kunne sejle stærkt og nå hurtigt frem. Hver gang vi sætter en ny ting om bord, øger vi vægten, og farten går ned.

Jeg var med ude for at afprøve den nye båd til Læsø efter at den har fået forskelligt udstyr. Den kunne ikke gå mere end 22,5 knob, og det er for langsomt. Farten må ikke komme under de 25 knob. Går vi ned i fart er hele ideen med de lette både væk.

Dansk konstrueret LRB ud til afprøvning på flere stationer

En let redningsbåd af dansk konstruktion vil i den kommende tid blive sendt til afprøvning på en række redningsstationer.

Båden er konstrueret af Uni-Safe på Amager på baggrund af et glasfiberskrog fra det engelske firma Osborne.

I første omgang vil Farvandsdirektoratet leje båden, og først efter en afprøvning ved en række stationer vil direktoratet tage stilling til et køb.

Båden har fået betegnelsen Uni-33 C. S. Twin. Den er bygget efter de nye regler for lette redningsbåde, og den er fra starten godkendt af Statens Skibstilsyn.

Uni 33 C.S. Twin har en vægt på godt 3 tons og en topfart på 30 knob. Længden over alt er 9,5 meter, mens bredden over alt er 3,0 meter. Dybgangen er 0,62 meter.

Den har to dieselmotorer med tilsammen 380 HK, og med en tankkapacitet på 340 liter har den en aktionsradius på 250 sømil.

Det er den første lette redningsbåd i Danmark, der har to indenbords motorer og to waterjet-aggregater. Det er to BMW dieselmotorer på hver 180 HK.

Waterjet-aggregaterne kan styres hver for sig, hvilket giver båden meget stor manøvrerdygtighed. Renselemmene til jettene er i øvrigt anbragt indenbords,



En delegation på seks islandske redningsmænd har været i Danmark for at studere Uni-33 redningsfartøj. De ses her sammen med direktør E. Meyer og Kim Nilsson (th), begge fra Uni-Safe.

hvilket gør evt. rensning langt sikrere. Den dobbelt motorinstallation giver i sig selv større sikkerhed, og der er desuden den fordel, at man ved svigt i styresystemerne kan nødstyre med motorene.

Et totalt svigt i styresystemerne skulle dog høre til de absolutte undtagelser. Der er servostyring af skovlene, og i tilfælde af svigt på dette system kan det omstilles til manuel styring.

Selve skroget har en dyb V-form og dermed en forholdsvis blød gang i søen. Den dybe V-form giver mulighed for høj fart, selv i svær sø.

Rundt om hele skroget, også agterkanten, er der en luftfyldt ponton, som optager indtrykning bedre end massivt skum med lukkede celler. Den er modstandsdygtig mod skamfilning og kræver ikke vedligeholdelse. Pontonen rundt om ag-

Redningsmændene vil have Shipmate

Redningsmændene foretrækker Shipmates navigator fremfor den tilsvarende fra AP. Det blev resultatet, da der på stationsledermødet i København blev holdt afstemning om valg af navigator til LRBerne.

Samtidig blev det fra flere sider understreget, at LRBerne skal udrustes med den samme Shipmate-navigator som er installeret i flere af de store redningsbåde. Det duer ikke med forskellige typer, som skal betjenes på vidt forskellig måde. På en redningsaktion er der hverken tid eller mulighed for at slå op i brugsvejledningen.

På mødet oplyste Ivan Andersen fra Farvandsdirektoratet, at der i øjeblikket udføres forsøg med såvel en AP-navigator som Shipmates RS 4100. Når forsøgene er afsluttet, vil de LRBer, der endnu ikke har fået det, blive udrustet med et positioneringssystem, sagde han.

- APs navigator er et godt instrument, men ikke god nok til vores brug, sagde stationsleder Aage Venø, Skagen. Vi har været udsat for, at AP'en stod af i dårligt vejr, mens Shipmaten har fungeret under alle forhold.

Stationsleder E. Priis Rasmussen, Christiansø: - Vi har en AP-model, men den nytter ikke, hvis alle fiskerne har købt Shipmate. Vi må bruge det samme grej som fiskerflåden, så folk umiddelbart kan gå ud og bruge navigatoren. Er typerne forskellige, kan folk ikke huske, hvordan de skal bruges. Vi må følge fiskerflåden, og hvis de skifter til et andet system, må vi også gøre det.

Fra station Grenå blev der givet udtryk for det samme og efter lidt mere debat spurgte Ivan Andersen, om han med det samme kunne få en tilkendegivelse af, om det er Shipmate, man ønsker. Der blev holdt afstemning, og alle stemte for Shipmate.



Uni-33 i Københavns havn.

terenden modvirker, at søen skyller ind over agterdækket i medløbende sø og under bakmanøvrer, og den beskytter desuden waterjettene effektivt.

I modsætning til de andre LRB'er har den forhøjet bak, som afviser sø og medvirker til at holde fartøjet tørt, selv i hårdt vejr.

Båden er beregnet til en besætning på tre mand, som sidder fremme foran motorerne. De to mand sidder forrest side om side bag en vindskærm, og den tredje sidder bag dem midt i båden. De to mand forrest skal henholdsvis have jobbet som fører og navigatør.

Radar og navigator er anbragt umiddelbart foran navigatøren, men radaren kan også ses fra førerens plads. Manøvre-håndtagene kan betjenes af såvel fører som navigatør, og VHF-radiotelefonen er anbragt, så den kan betjenes af fører, navigatør og tredje mand.

Bag ham ligger de to motorer, som er skjult af en motorkasse. Den er hængslet i agterkanten og kan åbnes helt, så der er uhindret adgang til motorerne.

I forbindelse med stationsledermødet i København 26. august blev der aflagt besøg på fabrikken, hvor stationslederne havde lejlighed til at se båden. Der blev stort set udtrykt tilfredshed med den, men de fleste tog det forbehold, at de



Uni-33 i fart i Øresund.

gerne vil se, hvordan opfører sig i vandet, og herunder især i hård sø.

23. september var der møde i det særlige udvalg for materiel m. v., og her havde udvalgets medlemmer lejlighed til at prøve båden.

Den vil nu blive sendt ud til afprøvning på en række stationer. På stationsledermødet opfordrede E. Monnerup rejningsmændene til at afprøve fartøjet

godt og grundigt. Prøv bare, om I kan splitte det ad. Afprøvningen skal vise, om det er det fartøj, vi skal have, sagde han.

I øvrigt har der allerede fra flere udlændet været interesse for båden. Uni-Safe har således haft besøg af lederen af det islandske redningsvæsen og fem islandske stationsledere, som ønskede at afprøve båden.

Endnu ingen kontrakt på de nye redningsfartøjer

Der er endnu ikke skrevet kontrakt om bygning af de nye redningsfartøjer, og det skyldes flere forskellige forhold.

På stationsledermødet 26. august, redegjorde civ. ing. Nikolaj Hansen for situationen, som den så ud på dette tidspunkt:

Vedrørende Nordsøprojektet, som er udarbejdet af det rådgivende firma Knud E. Hansen A/S (KEH), kan anføres, at fartøjet er 20 meter langt, vejer mellem 60 og 70 tons, har en maksimal dybgang på 1,8 meter og en maksimumfart på ca. 11 knob.

Den lave fart kan tolereres, fordi fartøjet hovedsageligt kommer til at operere omkring den havn, hvor det er baseret, og fordi der er relativ kort afstand mellem redningsstationerne langs vestkysten.

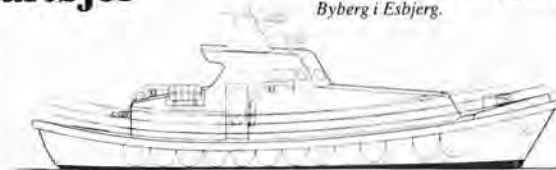
Projektet kan imidlertid ikke betragtes som afsluttet, da nogle væsentlige og mange mindre væsentlige punkter fortsat henstår uafklarede.

Farvandsdirektoratet mener dog, at projektet vil kunne færdiggøres til kontraktunderskrivning den 1. oktober 1987, hvis det prioriteres over Kattegatprojektet, og hvis nogen hjælp indhentes fra et (tredje) privat konsulentfirma.

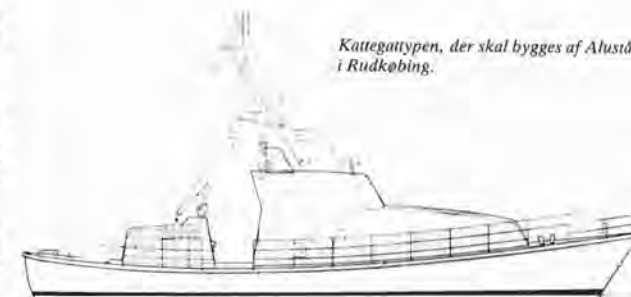
Om Kattegatprojektet, som er udarbejdet af Dvinger Marineconsult A/S (DMC), kan anføres, at fartøjet er godt 23 meter langt, vejer knap 60 tons, har en dybgang på ca. 1,6 meter og en maksimumfart på godt 16 knob.

Projektet er mere "kritisk" end Nordsøprojektet på grund af større fart og lavere vægt. Som følge heraf er projektet også mere usikkert på nuværende stadi. Projektet vil med hjælp fra privat konsulentfirma kunne færdiggøres til kontraktunderskrivning i december 1987.

Nordsøtypen, der skal bygges af Raun Byberg i Esbjerg.



Kattegatypen, der skal bygges af Alustål i Rudkøbing.



VIKING

NORDISK GUMMIBÅDSFABRIK

- ★ Opblæsbare gummiredningsflåder
- ★ Evakueringsskudsker
- ★ Redningsdragter og branddragter
- ★ Redningsveste
- ★ Andet maritimt redningsmateriel

P. O. Box 3060
6710 Esbjerg V

Telefon 05 15 06 44
Telex: 541 14 Vikng DK

THORSMINDE FISKEAUKTION

v/ Johannes Dahl Knudsen

Spovevej 7
Thorsminde
6990 Ulfborg Tlf. 07 49 71 23

Tegn abonnement på redningsbladet

Henvendelse:
Thyborøn Bogtrykkeri
Tlf. 07 83 19 33



LAUST NEES

Kolonial og skibsproviantering
Tlf. *07 83 14 00 . 7680 Thyborøn

DANTRAWL A/s

Telefon 08 94 17 11

ANDELSBANKEN

er anderledes

Hirtshals · Hanstholm · Thyborøn

MALERMESTER
JØRGEN JEPPESEN
Cort Adelervej 6 · 9850 Hirtshals · Tlf. 08 94 10 33
Skibsmaling * Sandblæsning * Sandvask
Bygningsmaling * Autolakering



selvfølgelig!
LOKALBANKEN
HIRTSHALS

Redningsbåd fra Esbjerg flyttes til Neksø i vinter

Esbjerg må klare vinteren uden at have en stor redningsbåd. Farvandsdirektoratet er på grund af mangelen på fartøjer nødt at flytte MRB 30 fra Esbjerg til Neksø i vinterperioden, oplyste E. Monnerup fra direktoratet på stationsledermødet i København.

- Skibstilsynet har i år kasseret den sidste store redningsbåd, vi havde på Bornholm, og hvis ikke vi foretager os noget,

vil vi stå i en vintersituation uden fartøj på Bornholm, sagde han.

- Det kan vi ikke forsvare, når en meget stor del af den danske fiskerflåde i vintermånederne sejler til Østersøen for at fiske torsk. Derfor må vi foretage denne rokering.

- Overflytningen af MRB 30 sker efter aftale med stationen i Esbjerg, som selv vil sejle båden til Gedser, hvor den bli-

ver afhentet af station Neksø.

- Vi er i en vanskelig situation, indtil vi får de første både i nybygningsprogrammet ud på stationerne, men vi må prøve at holde det gående indtil da. Vi må proppe de værste huller og så ellers pumpe for at holde skuden læns, sagde Monnerup.



MRB 30, der i vinter flyttes fra Esbjerg til Neksø.

Beskyttelsesdragter bliver nu hver enkelt eget ansvar

Efter megen kritik af alt for langvarige eftersyn af redningsdragterne og efter kritik af Musk-Ox dragten, indfører Farvandsdirektoratet nu nye regler for "beskyttelsesdragter", som de officielt skal hedde.

Fremover bliver det den enkelte redningsmands personlige ansvar at sende sin dragt til eftersyn, når han mener, det er nødvendigt. Skibstilsynet har givet dispensation fra kravet om et årligt eftersyn til faste terminer.

På stationsledermødet i København redegjorde Ib Otte for de nye regler, og samtidig præsenterede han de nye typer beskyttelsesdragt.

Farvandsdirektoratet har fået skibstilsynets godkendelse af en dragt fra Helly Hansen og en dragt fra Musk-Ox. Redningsmændene vil selv kunne vælge hvilken type, de vil have, og det er ikke noget valg, som afgøres stationsvis. Den enkelte redningsmand kan frit vælge mellem de to godkendte typer, så han får den dragt, han føler sig bedst tilpas i.

Skibstilsynet har givet dispensation, så det ikke kræves, at dragten skal kunne vende en bevidstløs mand i vandet. I stedet skal der udleveres en rednings-

vest til hver enkelt redningsmand, som han kan tage på i hårdt vejr. Der er valgt en opustelig Secumar-vest med stor halsåbning, så den er behagelig at have på. Den har kun et flydekammer. Vesten bliver forsynet med en ny og kraftigere sikkerhedsline og et forstærket sele-tøj.

På stationsledermødet blev de nye dragter og de nye regler hilst med stor tilfredshed. Som redningsmænd kan vi ikke få det bedre, når vi selv kan vælge, sagde Chr. Mose Enevoldsen fra Hvide sande.

Farvandsdirektør Torsten Kruuse sagde på mødet, at udskiftningen af dragter vil koste knap 2 mio. kr., og at direktoratet har søgt Forsvarsministeriet om bevilgning til formålet.

- Når vi har indført valgfrihed, hænger det sammen med, at vi på stationerne kan se dragter, der står i den originale pakning, de blev leveret i. De har aldrig været brugt, fordi manden ikke tror på den og i stedet bruger sin gamle dragt. Det er en situation, vi ikke kan leve med, og derfor har vi indført frit valg mellem de typer, vi har fået godkendt af skibstilsynet.

Saltvandsbatterier virker ikke i Østersøen

- Man skal ikke stole på, at de automatiske lys på en redningsvest virker i Østersøen. Vandet er for fersk til at saltvandsbatterierne kan fungere, sagde stationsleder Arne Kristensen, Neksø, på stationsledermødet i København. Han fremkom med oplysningen i forbindelse med præsentationen af den nye Secumar-vest, der nu indføres i redningsvæsenet.

Den er forsynet med et glimtlys med saltvandsbatteri, som automatisk går i gang, når det kommer i saltvand.

- De almindelige saltvandsbatterier kræver et saltindhold på 3,5 procent i vandet for at gå i gang, sagde Arne Kristensen. Det har vi ikke i Østersøen, og det har før kostet menneskeliv. For et par år siden mistede vi således tre unge mennesker fra Søværnet, fordi deres saltvandsbatterier ikke gik i gang.

Efter den ulykke gjorde vi selv et forsøg. Vi lagde et lys med batteri ned i en spand havvand fra Østersøen. Der skete ingenting. Så smed vi en håndfuld salt i vandet, og så virkede lyset.

- I Østersøen skal vi have specielle saltvandsbatterier, som går i gang ved et lavere saltindhold, og disse batterier findes i handelen, sagde Arne Kristensen.



Musk-Ox dragten.



Helly-Hansen dragten.

Tre stationshuse renoveres i år

Henning Rasmussen fra Farvandsdirektoratet oplyste på stationsledermødet, at alle redningshuse skal gøres igennem, og at der skal udarbejdes en prioriteringsrækkefølge. Den vil sikre, at de huse, der trænger mest, bliver sat i stand først.

- Der skal udarbejdes en moderniseringsplan for hver station - og i den forbindelse vil hver enkelt station blive taget med på råd, sagde han.

E. Monnerup oplyste, at tre stationshuse bliver renoveret i år. Det bliver enten stationshuset i Rønne eller i Neksø og desuden bliver husene i Odden Havn og på Anholt renoveret.

- Vi har kun penge til tre huse i år, og vi er begyndt de steder, hvor der trængs mest, og hvor vi har færdige projekter liggende, sagde Monnerup.

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

Grenaa gensidige Forsikring for Fiskefartøjer

Tlf. 06 32 16 22 - 06 38 60 50



Lemvig Skibsforsikring

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

Plan om at opdele Farvandsdirektoratet i flere divisioner

På stationsledermødet i København fremlagde farvandsdirektør Torsten Kruuse forslaget til den fremtidige organisationsplan for direktoratet.

Det foreslås opdelt i en række divisioner:

Farvandssikring (bl. a. afmærkning og radionavigation)

Lodsning og redning

Søkort

Rederi

Teknisk konsulent

Økonomi og planlægning

Projekt-administration.

Torsten Kruuse oplyste, at der i forbindelse med den nye organisation skal ud-

delegeres ansvar og gives meget større selvbestemmelse. Eksempelvis er det tanken at lade division Søkort selv stå for det hele lige fra opmåling til salg af søkort.

Han oplyste også, at division Rederi ikke oprettes nu, så længe direktoratet ikke har så mange skibe.

Om division Lodsning og Redning sagde han, at tanken bl. a. var en fælles udnyttelse af fartøjerne.

Den tekniske konsulent-funktion skal første og fremmest være udviklingsorienteret, mens drift og vedligeholdelse skal foregå indenfor den enkelte divisions rammer.

Redningsmænd overgik instruktørerne ved nødbehandling til søs

De første kurser i nødbehandling har været en stor succes, men de har også vist, at redningsmændene er suveræne på deres felt.

Da kurset blev holdt i Høstholm, tog redningsmændene sammen med Falck-instruktørerne ud med C. B. Claudi for at øve hjertemassage til søs. Her viste det sig, at redningsmændene var bedre til det end de meget rutinerede Falck-instruktører, som ikke kunne holde balancen. Enten trykkede for lidt eller for hårdt. Redningsmændene derimod var i stand til at give hjertemassage med et

passende tryk, selvom de kun lige havde lært det. De er vant til at arbejde på et skib.

Redningsstation Hvide Sande var den første som fik det nye kursus i nødbehandling, og stationsleder Chr. Mose Enevoldsen sagde på stationsledermødet i København, at han var meget imponeret over den måde, som instruktørerne fra Falck tog det på. Vi fik lært utroligt meget, og nu har vi virkelig følelsen af, at vi kan vore ting. Jeg kan anbefale alle, at tage godt imod de nye kurser, sagde han.

Kan give en besked via personsøgeren

Alle 15 (snart 16) stationer med tilkaldelanlæg vil nu få udleveret en bærbar Stornophone CPQ 4000. Det er et lille apparat af form og udseende som en bærbar VHF, og det er som denne forsynet med en lille antenne.

Udstyret blev af Henning Littau præsenteret på stationsledermødet i København, og han demonstrerede, hvordan man fra denne CPQ 4000 kan aktivere stationens tilkaldelanlæg.

Udstyret kan desuden bruges til envejskommunikation. I forbindelse med et

udkald kan man fra CPQ 4000 give en meddelelse, som kan høres på almindelige personsøgere, der er inden for senders rækkevidde. D.v.s. sige indenfor en radius på op til 20 kilometer.

Med det nye udstyr vil stationslederen således kunne orientere redningsmændene om den forestående opgave allerede ved udkaldet.

Derimod vil der ikke kunne foretages kommunikation fra de almindelige personsøgere til CPQ 4000.

Hirtshals Ny Samlecentral Tlf. 08 93 39 19

Kontoradresse:
Hirtshals Revisionskontor I/S
N.C. Jensensgade 2 . Tlf. 08 94 22 00
Døgnvagt: 08 94 39 19
Uffe Jensen, privat: 08 94 16 25
Sigurd Jensen, privat: 08 94 91 78



ESBJERG GENSIDIGE
SKIBSFORSIKRING
Havdigevej 31 . 6700 Esbjerg

MOLLERUP & BROE Kolonial og Skibshandel


THYBORØN HAVN
Tlf. 07 83 12 11

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

Ny redningsstation indviet i Hvide Sande

En ny redningsstation blev fredag 21. august indviet i Hvide Sande. Den er opført som en del af et nyt havne- og slusekontor lige ved siden af den nye sluse mellem Hvide Sande Havn og Ringkøbing Fjord.

terfølgelse, hvor det er muligt. Ikke blot får vi en bedre udnyttelse af de økonomiske midler, men vi får også mulighed for at hjælpe hinanden til daglig.

Formanden for havnerådet i Hvide Sande, direktør for statshavnadministrati-



Farvandsdirektør Torsten Kruuse ønskede tillykke med det nye byggeri. Her sker det ved afsløring af en skulptur foran havnekontor og redningsstation. (Foto: E. Monnerup)

Indvielsen skete under festlige former og med deltagelse fra en række myndigheder og fra store dele af Hvide Sande.

For redningsmændene i Hvide Sande var det en stor dag. I mange år har de måttet klare sig med en træbarak. Nu har de fået en moderne og tidssvarende redningsstation.

Den officielle indvielse startede kl. 10, men forinden havde stationsleder Chr. Mose Enevoldsen nedlagt en krans ved mindestenen for de fem redningsmænd, som omkom, da Hvide Sandes redningsbåd kæntrerede i 1951.

- Det er jo ikke kun os, som er her i dag, det drejer sig om. Vi skal huske, at der også kom nogen før os, siger han.

Redningsvæsenet er en naturlig og helt nødvendig del af livet i Hvide Sande, og det kommer til udtryk i det nye byggeri. Det giver mulighed for et tæt samarbejde mellem redningsvæsen og havnekontor i det daglige, og samarbejdet er også kommet til udtryk under selve byggeriet. Farvandsdirektoratet har betalt en trediedel af byggeriet, mens statshavnadministrationen har betalt to trediedele.

- Jeg vil sige tak for et godt samarbejde, sagde farvandsdirektør Torsten Kruuse ved indvielsen. Det er et eksempel til ef-



Farvandsdirektør Torsten Kruuse ønskede tillykke med det nye byggeri. Her sker det ved afsløring af en skulptur foran havnekontor og redningsstation. (Foto: E. Monnerup)

onen i Esbjerg, V. V. Leisner, roste også samarbejdet. I Hvide Sande er der et godt lokalt samarbejde, og det giver mange lettelse i hverdagen, sagde han. Havnedirektøren overrakte nøgler til de myndigheder, som skal bo i det nye byg-



Chr. Mose Enevoldsen er sprunget i havnen for at give sine folk lejlighed til at demonstrere opsamlings af en forulykket. (Foto: E. Monnerup)

geri. En nøgle gik til Torsten Kruuse, en til havne- og slusemester Jørgen Jensen, Hvide Sande, og en til havneingeniøren i Hvide Sande, Jan Christiansen.

Torsten Kruuse lod omgående sin nøgle gå videre til stationsleder Chr. Mose Enevoldsen. Jeg skal ikke have den med til København. Det er jer, der skal bruge stationen, sagde han.

Jørgen Jensen understregede også det gode samarbejde, som i Hvide Sande er dikteret af nødvendigheden. Vi har brug for hinanden, sagde han.

Jan Christiansen og byggeriets arkitekt, Flemming Bay Jørgensen, Ringkøbing, havde også ordet, og derefter talte formanden for de danske redningsmænd, stationsleder Robert Iversen, Thyborøn.

- I redningsvæsenet er vi inde i en opbygningsfase, sagde han. Mange steder rundt om i landet har vi nogle dårlige huse, som trænger til at blive moderniseret eller skiftet ud. Men kan vi få rammer, som her i Hvide Sande, er vi godt hjulpet. Her er der gode forhold for redningsvæsenet, og fra havnekontorets vagtlokale er der udsigt over hele indsejlingen. Med sådanne forhold er det lettere at komme søens folk til hjælp, sagde han.

Robert Iversen opfordrede Farvandsdirektoratet til at fortsætte samarbejdet med havnemyndighederne og bygge i fællesskab de steder, hvor det er muligt. Robert Iversen ønskede Chr. Mose Enevoldsen tillykke og overrakte stationen en gave fra foreningen.

Nautisk konsulent i Farvandsdirektoratet, E. Monnerup, der har været fungerende redningsinspektør mens byggeriet stod på, ønskede som de øvrige talere tillykke med byggeriet, men kunne samti-



Ved hjælp af kranen køres den lette redningsbåd af redningshuset. (Foto: E. Monnerup)



Båden føres ned og sættes i vandet. (Foto: E. Monnerup)



Og sekunder senere er den på vej ud gennem slusen og ud i havnen. (Foto: E. Monnerup)

dig ikke bare sig for en lille drilagtig kommentar. Udkigstårnet på toppen af den fire etager høje bygning er primært redningsvæsenets - men I må godt låne det, sagde han til havnekontorets personale.

I forbindelse med indvielsen blev der holdt åbent hus, og i løbet af dagen mødte mange hundrede mennesker op for at se havnekontor og redningsstation. Det var et godt tilrettelagt arrangement med festlige indslag. Bl.a. var der lavet en kæmpe kage af form som det nye byggeri.

Om eftermiddagen underholdt Hvide Sandes FDF/FPF-orkester og der blev afsløret en skulptur foran byggeriet.

Redningsstationen

Redningsstationen er godt indrettet. Den består bl. a. af et stort hus til den lette redningsbåd. Herfra er der en port direkte ud til slusen, hvorfra man kan sejle lige ud i havnen. I loftet er der en elektrisk kran, som kan køres ud, og den kan på et par minutter sætte den lette redningsbåd. Hvis strømmen svigter, kan den køres ud med håndkraft.

I dette hus er der også varmeskab til redningsdrakter, og lige ved siden af er der opholdsstue med tekøkken. Der er omklædningsrum og bademuligheder, og der er også en garage, m.m.

I forbindelse med indvielsen blev udsætning af den lette redningsbåd demonstreret mange gange, og redningsmændene viste, hvordan de samlede forulykkede op. I ført redningsdrakt sprang Chr. Mose Enevoldsen selv i havnen, og på rekordtid blev båden sat ud, hvorefter han på sekunder blev hevet indenbords. Det nye byggeri ligner overhovedet ikke en traditionel redningsstation. Bygningen er beklædt med marineblå stålplader, og på grund af højden er den da også allerede døbt "blåtårn" i folkemunde.

Men redningsvæsenet holder fast ved traditionerne. På redningsstationen er opsat det gamle symbol med de korslagte dannebrogsslag på grøn bund. De er malet af stationens egen kunstner, redningsmand Svend Erik Christiansen. Til indvielsen kom han også med et maleri af stationens store redningsbåd, MRB 34.

Under indvielsen var MRB 34 på land til den årlige kølhaling. Den vil fremover få en ny fast liggeplads lige ved siden af slusen foran havnekontor og redningsstation.

STØT
VORE ANNONCØRER
- DE STØTTER OS!

Ny redningsinspektør har været fisker i 12 år



Gunner V. Lorentsen.

Den nye redningsinspektør Gunner V. Lorentsen er uddannet jurist, men han har en fortid som fisker. Gunner Lorentsen, der er 47 år, fiskede sammenlagt i 12 år, før han gik i land og gav sig til at læse jura.

- Jeg begyndte at fiske fra Esbjerg for 30 år siden, siger han. Det var mest med snurrevodskuttere. Senere fiskede jeg også fra Skagen og Kerteminde.

- Har du i din tid som fisker haft brug for hjælp fra kystredningstjenesten?

- Nej, men jeg har prøvet et blive eksorteret hjem af dem gamle "F. V. Mortensen", fordi vi var læk, og jeg har også været med til at blive slæbt hjem af "Nordsoen", fordi vi havde fået en vod i skruen, siger han.

I 1966 tog Gunner Lorentsen eksamen

som kystskipper og i 1968 som sætteskipper af 1. grad.

Da han var fyldt tredive, gik han i land og tog studentereksamen på kursus. Derefter gav han sig til at læse jura på Århus Universitet. Han havde forskelligt erhvervsarbejde ved siden af og midt i 70'erne lagde det efterhånden beslag på så meget af hans tid, at han afbrød studiet efter første del.

I en periode var han sagsbehandler på et socialkontor og senere tilsynsførende ved kriminalforsorgen. Desuden underviste han i navigation og samfundsfag på aftenskole. Fra 1975 underviste han på voksenniveau i fag som samfundslære, økonomi og social- og miljøret, samtidig med at han fortsatte sin undervisning i navigation på niveau til yachtskippereksamen af 1. grad.

I 1983 genoptog han studierne og fik sin juridiske embedseksamen i januar 85. Under og efter sidste del af studiet var han igen tilknyttet arbejdsmarkedet samtidig med at han fortsatte sin undervisning.

Gunner Lorentsen er gift og har et barn. Den første tid som redningsinspektør har været hektisk. Han har blandt andet gjort en stor indsats for at komme rundt og besøge så mange redningsstationer som muligt. På nuværende tidspunkt har han allerede besøgt 18 af de 26 stationer.

Opbakning

Udnævnelsen af Gunner Lorentsen blev kritiseret af Farvandsforeningen, som helt så bort fra hans erfaring som fisker og hans uddannelse som navigatør. Foreningen udnævnte ham til at være "pædagog fra Århus".

På stationsledermødet i København gav denne reaktion anledning til stærkt kri-

tik. Stationsleder E. Priis Rasmussen, Christiansø, sagde således, at Farvandsforeningen blandede sig i noget, som den ikke har noget med at gøre. Efter hans opfattelse er den nye redningsinspektør velkvalificeret til jobbet. Dette synspunkt blev bl. a. støttet af stationsleder Erik Mouritsen, Esbjerg.

Ny skibssingeniør

Samtidig med udnævnelsen af Gunner Lorentsen blev den 60 årige skibssingeniør Nikolaj Hansen udnævnt til skibssingeniør i Farvandsdirektoratet. Set fra redningsmændenes side er det en utrolig vigtig post, og den er i dag vigtigere end nogen sinde. Der skal en mand med viden og erfaring til at træffe de rigtige beslutninger i forbindelse med det omfattende bygningsprogram og til at give et modspil til konsulentfirmaer og værfter.

I følge farvandsdirektør Torsten Kruuse er Nikolaj Hansen den helt rigtige mand til jobbet. Han har bl. a. arbejdet på Orlogsværftet og kommer fra en stilling i Søværnets Materielkommando. Han har stor erfaring i bygning af mindre fartøjer, erfaring i værftskontrakter og i at styre økonomi og budgetter.



Nikolaj Hansen





DJURSLANDS BANK

— Den lokale bank

Vi ses i den lokale bank!



Ny minister har ansvaret for redningsvæsenet

Regeringsomdannelsen efter folketingsvalget medførte, at en ny minister nu har ansvaret for redningsvæsenet. Hans Engell trådte tilbage fra posten



Bernt Johan Collet

som forsvarsminister og blev afløst af Bernt Johan Collet.

Den nye forsvarsminister er 45 år, født i København, godsejer og civiløkonom. Collet blev student fra Herlufsholm i 1960, premierløjtnant af reserven i Livgarden i 1964, fik uddannelse ved landvæsen i 62-64 og var året efter på driftslederkursus.

I 1967 overtog han Lundbygård gods, og i 1968 blev han civiløkonom fra handelshøjskolen. Fra 1968 til 71 blev han uddannet i General Mills inc. i USA.

Hjemme i Danmark igen kom han ind i organisationsarbejde, blev formand for den lokale landboorganisation og formand for Det kgl. Landhusholdningselskab, og han fik en række bestyrelsesposter i erhvervslivet.

I 1981 blev han første gang indvalgt i Folketinget for de konservative, og siden 1984 har han været medlem af finansudvalget.

I anledning af ministerskiftet retter formanden for Foreningen af Danske Redningsmænd, Robert Iversen, en tak til



Hans Engell

Hans Engell for godt samarbejde. Han har været minister i en vanskelig periode for redningsvæsenet, og han har været med til at skaffe midler til en modernisering af redningsvæsenet. Samtidig byder Robert Iversen Bernt Johan Collet velkommen på posten som den øverste politisk ansvarlige for redningsvæsenet.

- Jeg håber, den nye minister også vil være lydhør overfor vore krav. Vi er kun lige begyndt på moderniseringen, og det er et stort arbejde, der skal føres videre i de kommende år, siger Robert Iversen.

Fast vederlag skal ikke modregnes i understøttelsen

Direktoratet for Arbejdsløshedsforsikring fastslår, at det faste månedlige vederlag, som redningsmændene modtager, ikke skal modregnes i en eventuelt arbejdsløshedsunderstøttelse. Farvandsdirektoratet har spurgt arbejdsministeriet, som har ladet spørgsmålet gå videre til Direktoratet for Arbejdsløshedsforsikring.

Af svaret fremgår det, "at det er direktoratets opfattelse, at de omhandlede faste vederlag ikke har betydning for beregning af dagpenge".

Samtidig siger Direktoratet for Arbejdsløshedsforsikring, at det er de enkelte statsanerkendte arbejdsløsheds-kasser, der i første omgang træffer afgørelse i sådanne sager. Hertil følger Arbejdsministeriet, at afgørelser fra arbejdsløsheds-kasserne kan indbringes for Direktoratet for Arbejdsløshedsforsikring, og at afgørelsen herfra igen kan indbringes for ankenævnet.

Det korte af det lange er altså, at en redningsmand, der bliver arbejdsløs, ikke skal trækkes i understøttelsen, fordi han får det faste månedlige vederlag fra redningsvæsenet. Sker det alligevel, bør han klage.

Af »Professor Leopold Rosenfeldts Legat«

vil der i december måned 1987 kunne uddeles et antal portioner til:

- 1) Mænd i Det danske Redningsvæsen, der i årets løb under farefulde eller vanskelige omstændigheder har udvist særligt mod, beslutsomhed og dygtighed.
- 2) Trængende enker og/eller uforsørgede børn efter redningsmænd, der er omkommet under udførelse af redningsarbejde.
- 3) Redningsmænd, som på grund af alvorlig sygdom eller tilskadekomst under udførelse af redningsarbejde har måttet udtræde af tjenesten, og hvis kår derved er blevet så forringet, at de er i økonomisk trang.

De, der mener sig berettiget til at komme i betragtning ved uddelingen, vil kunne få ansøgningsskema tilsendt ved henvendelse til:

Farvandsdirektoratet
Postbox 19
1001 København K

hvertil skemaerne tilbagesendes inden 15. november 1987.

Legatbestyrelsen

»Fru Martha Kirstine Lerches Legat«

under Foreningen af danske Redningsmænd kommer til uddeling i februar måned.

Legatet kan tildeles:

- A) Redningsfolk, der i indeværende år har sat livet på spil ved redningsaktioner på Vesterhavet (strækningen Skagen-Rømø).
- B) eller enker eller livsarvinger (under 21 år) efter redningsmænd, som er omkommet på Vesterhavet under arbejde for at redde andre.

Ansøgningsskema rekvireres hos:

G. Aaskov Petersen
Louislund 20
5700 Svendborg
Tlf. 09 22 14 88

Oplys antal og hvilken kategori (ovennævnte A eller B, eller begge). Ansøgningstristen udløber den 31. december 1987.

P. b. v.
Robert Iversen
Formand for legatets bestyrelse og Foreningen af danske Redningsmænd

Tegn abonnement på redningsbladet

Henvendelse:
Thyborøn Bogtrykkeri
Tlf. 07 83 19 33

Af »Emile Robin m.fl.s Legat til fordel for redningspersonel og dets slægt«

vil der i december måned 1987 kunne uddeles et antal portioner til:

- 1) Økonomisk svagt stillet redningspersonel, der er kommet til skade i tjenesten, 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.
- 2) Slægt efter redningspersonel, der er omkommet i tjenesten.

De, der mener sig berettiget til at komme i betragtning ved uddelingen, vil kunne få ansøgningsskema tilsendt ved henvendelse til:

Farvandsdirektoratet
Postbox 19
1001 København K

hvertil skemaerne tilbagesendes inden 15. november 1987.

Legatbestyrelsen

Af »Kasserer Gottlieb Ølstedts Legat«

vil der i december måned 1987 kunne uddeles et antal portioner til:

- 1) Gamle, afgåede medlemmer af bådmandskabet ved stationerne under det tidligere »Nørrejydske Redningsvæsen«.
- 2) Midlertidig hjælp til enker eller børn af medlemmer af nævnte bådmandskab, fortrinsvis medlemmer, som er omkommet under udførelse af redningsarbejde.

De, der mener sig berettiget til at komme i betragtning ved uddelingen, vil kunne få ansøgningsskema tilsendt ved henvendelse til:

Farvandsdirektoratet
Postbox 19
1001 København K

hvertil skemaerne tilbagesendes inden 15. november 1987.

Legatbestyrelsen

Af »Fru Anna Elisabeth Rorbyes Legat«

vil der i december måned 1987 kunne uddeles et antal portioner til:

- 1) Trængende, danske kystboere, som har sat livet i vove ved redning af menneskeliv på søen.
- 2) Enker eller børn efter danske kystboere, der ved redningsforsøg har tilsat livet.

De, der mener sig berettiget til at komme i betragtning ved uddelingen, vil kunne få ansøgningsskema tilsendt ved henvendelse til:

Farvandsdirektoratet
Postbox 19
1001 København K

hvertil skemaerne tilbagesendes inden 15. november 1987.

Legatbestyrelsen

SEAVIEW KLARSIGTRUDE



360 graders udsyn ved centermotor. Alle spændinger til jævn- og vekselstrøm. Motor, 60/120 watt, 1700-2100 omdr. Støjsvag. Indbygget varmeelement mod dug og isdannelse. Motor og varmeelement arbejder uafhængigt.

Type 250/293, lysåbning 250 mm, totaldiameter 293 mm
Type 300/343, lysåbning 300 mm, totaldiameter 343 mm
Type 350/393, lysåbning 350 mm, totaldiameter 393 mm
Type 400/443, lysåbning 400 mm, totaldiameter 443 mm



Iver C. Weillbach & Co.

Toldbodgade 35 1253 København K
Tlf. 01-135927 Telex 19709

mekanord marinegear

- Optimal økonomi:
- med indbygget servo for C.P.-propeller
 - kompakt og let konstruktion
 - mulighed for P.T.O.'s med egen hydraulisk kobling
 - godkendt af klasseselskaberne
 - omfattende referencer med alle gængse dieselmotorer



mekanord aps
ENGINEERING

Nordre kaj 31
9900 Frederikshavn
Tlf. 06 42 03 11

Otte rensat

Værkmester Ib Otte fra Farvandsdirektoratet er ved en tjenestemandssag blevet rensat for en anklage i forbindelse med RF 2 sagen. Otte var anklaget for ikke at have ladet en oplysning om mangler ved RF 2 gå videre til sine overordnede, men blev i tjenestemandssagen pure frifundet.



THYBORØN ELEKTRO ApS
Nordsøvej 4 - 7680 Thyborøn
Tlf. 07 83 18 16 - 07 83 19 11

All indenfor skibsinstallationer.
Uforbindende tilbud gives gerne.



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, 7680 Thyborøn
Tlf. 07 83 18 44

Kontortid:
Daglig kl. 9,00-12,00
Auktionshallens tlf. 07 83 19 88


BORNHOLMS KONSERVEFABRIK A/S
LEVERANDØR TIL DET KØL DANISKE HOF
3730 NEKSØ - BORNHOLM



Fiskesalgforeningen
ØSTBORNHOLM A.m.b.a.
Sdr. Hammer 2 · Postbox 13
3730 Neksø · Tlf. 03 99 21 99

HSR Skibselektronik
07 31 12 57

Otto Pedersvej 3 6960 Hvide Sande

Levorsen & Jørgensen A/S

Stataut. installationsfirma
Tlf. 08 94 10 11 - 08 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

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

MANDS MINDE



Ansættelser

Pr. 1.7. 1987

Vagn Pedersen, f. 20.11. 1947, som bådmand på prøve ved redningsstation Thorsminde.

Pr. 1.8. 1987

Bådmand på prøve P. Bzorek, redningsstation Gedser, som bådmand.
Bådmand på prøve P.N. Jensen, redningsstation Hirtshals, som bådmand.

Pr. 1.9. 1987

Bådformand O.V. Nielsen, redningsstation Rønne, som bådmand.
Bådmand N.O. Mogensen, redningsstation Rønne, som bådformand.

Pr. 1.10. 1987

Bådmand T. Mikkelsen, redningsstation Thorsminde, som bådmand.

Afsked

Pr. 31.7. 1987

Bådformand P.M. Hansen, redningsstation Neksø, efter ansøgning.

Pr. 30.9 1987

Opsynsmand K.F. Lauritsen, redningsstation Lønstrup, efter ansøgning.
Bådmand P.V. Hansen, redningsstation Skagen, efter ansøgning.
Bådmand E. Christensen, redningsstation Rønne, efter ansøgning.
Bådmand J. Andersen, redningsstation Rønne, efter ansøgning.

Runde fødselsdage

50 år

Fhv. bådmand (mtp) S.Å.M. Martzak, Hirtshals, 6.10. 1987.
Fhv. bådmand F.S. Dahl, Lildstrand, 15.10. 1987.

55 år

Fhv. betjeningsmand E.B. Henriksen, Tisvildeleje, 7.10. 1987.
Bådmand N. Kjærgaard, Esbjerg, 14.10. 1987.

65 år

Fhv. bådformand S.M. Sørensen, Esbjerg, 4.10. 1987.
Fhv. bådmand (reserve mtp) H.A. Jensen, Odden Havn, 24.10. 1987.

70 år

Fhv. opsynsmand Aa. Jørgensen, Hals, 2.10. 1987.
Fhv. bådformand J.N. Hjermitzlev, Lønstrup, 7.10. 1987.

Fhv. betjeningsmand T.T. Nielsen, Tusker, 14.10. 1987.
Fhv. betjeningsmand U.H. Marcher, Christiansø, 22.11. 1987.

Dødsfald



75 år

Fhv. bådformand N.P.J. Munk, Stenbjerg, 8.10. 1987.
Fhv. opsynsmand E. Hansen, Manø, 17.10. 1987.
Fhv. betjeningsmand K.A. Petersen, Allinge, 7.11. 1987.
Fhv. betjeningsmand V.V. Larsen, Stevns, 12.11. 1987.

80 år

Fhv. bådmand N.J. Pedersen, Blokhus, 4.10. 1987.
Fhv. bådmand S.M. Pedersen, Blokhus, 4.10. 1987.
Fhv. betjeningsmand A.H. Tranbjerg, Gudhjem, 23.10. 1987.

85 år

Fhv. opsynsmand A.M. Pedersen, Neksø, 7.10. 1987.

95 år

Fhv. bådformand N.S. Nielsen, Nørre Tornby, 5.10. 1987.

Fhv. redningsbestyrer Niels Hansen, Brønshøj, er død, 93 år.
Som styrmands søn fra Svendborg var han så at sige født til en sømands-karriere. Han kom til søs som 15-årig i 1909, blev styrmand og skibsfører i 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 fra 1943 til 1963, da han faldt for aldersgrænsen, var han redningsvæsenets leder.

Hirtshals Fiskeriforening

LOSSEAFD. - ØSTHAVNEN
9850 HIRTSHALS

Skibsinstallationer · Dynamoer · Motorer · Generatorer
Radio · Radar · Ekkolod



**HIRTSHALS
SKIBSELEKTRONIK A/S**

Nordvestkajen · Tlf. 08 94 18 44 - 08 94 12 56

HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals
Tlf. 08 94 12 27

Sejl · Presenninger · Tovværk



Hirtshals Sparekasse



S.Å. Leth Jensen
Statsautoriseret væjer og måler
Osthavnen 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 godt formlid at tage Nordhavn med på råd - helt fra starten. Fordi vi har erfaringen fra hundrevis af opgaver af denne karakter. Opgaver, som når omfattet ved forskellige skibstyper og ved forskellige forhold. Det betyder, at Nordhavn aldrig tager sig noget med sin standardisering, men løser hver eneste opgave ud fra de givne premisser. Dette giver sikkerhed for et optimalt resultat, maksimal ydeevne, god økonomi - og mindre betyng for skibet. Men er der behov for service, så kan man stole på, at Nordhavn er hurtige fremme - adgange rundt - altså rundt. Med de rigtige værktøjer og med folk, der ved, hvad der skal gøres. Nordhavn går aldrig på kompromis. Vi ved, hvad sikkerhed i søs betyder.



MASKINFABRIKEN NORDHAVN A/S
Torsøvej 7 DK-8240 Risskov Århus Tlf. (06) 21 34 00 Danmark Telex 60194 dnoev dk

MARINE SERVICE

Aut. forhandler af:



SALG OG REPARATION AF ALLE TYPER MARINEMOTORER

Forhandler af:



ALT I MASKIN- OG SKIBS-BYGNINGSARBEJDE



ELLING & EJSING A/S
Maskinværksted, Skibssmedie
Nordvestkajen, 9850 Hirtshals
Tlf. 08 94 23 22
Lager og Indkøbsafd. 08 94 24 35



MRB 14 som den så ud, da den for 60 år siden blev afleveret til stationen i Esbjerg.

For 60 år siden

Tidsskrift for Redningsvæsen, oktober 1927, fortæller om indvielsen af den nye motorredningsbåd i Esbjerg. Det var MRB 14, der endte sine dage i Neksø, hvor den for få måneder siden blev kasseret af skibstilsynet.

Tirsdag 13. september 1927 blev den nye motorredningsbåd indviet i Esbjerg ved en lille højtidelighed, som havde samlet en del tilskuere. Til stede ved indvielsen var kommen forsvarsminister Brorsen, som på regeringens og rigsdagens vegne afleverede den store, nye redningsbåd. Endvidere var der redningsbestyreren, kaptajn Fabricius, kommandør Topsøe-Jensen, borgmester Jæger, havnemester Jes Kromann, havneingeniør Skadhede og formanden for Esbjerg Fiskerforening Ole Christiansen samt opsynsmanden, bådformanden og hele mandskabet. I en tale til mandskabet, som i fuld søpåkledning stod opstillet foran den nye båd, udtalte forsvarsministeren: Jeg vil først rette en tak til alle, som er kommen her til stede ved denne lejlighed, hvor jeg på rigsdagens og regeringens vegne skal aflevere redningsvæsenet denne båd, der er den største og kraftigste, som nogensinde er leveret. Når det netop blev redningsstation Esbjerg,

der fik denne båd, er det meget naturligt med henblik på den udvikling, der gennem årene er foregået med havnen og den mægtige fiskerflåde. Og hvis man taget redningsvæsenets historie i grove rids eller ser på et kort over redningsstationerne her i landet, så vil man også se at det særlig er på Jyllands vestkyst de er nødvendige, og der er ligesom en bræmme af redningsstationer langs med hele kysten. For at disse redningsstationer virkelig skal være til tjeneste er det naturligvis nødvendigt, at de er forsynede med det bedst mulige materiale. Dette er hele rigsdagen og regeringen klar over, men det koster selvfølgelig en del penge at skaffe det bedste materiale, og redningsvæsenet fylder allerede godt på budgettet, og ligesom på alle andre områder, må man også her tænke på økonomien. Men jeg er glad ved at kunne aflevere denne båd, og jeg vil håbe, at den i de særlige øjeblikke, hvori den skal bruges, må være til tjeneste for søfolkene og fi-

skerne, thi det er jo netop til disse, den er beregnet. Så vil jeg til sidst ønske held og lykke til det mægtige arbejde, der skal udføres. Med disse ord afleverer jeg båden til Esbjerg station. Da forsvarsministeren havde sluttet sin korte tale, blev den nye redningsbåd sat i vandet for at sejle en lille præsentationstur. De særlig indbudte gæster steg ombord i båden, og drevet af den 50 hestes sterke motor gled den store båd ud fra molen. Båden sejlede et lille stykke udenfor havnen, inden man satte kursen mod land for at bringe gæsterne på det tørre igen. Snart efter trak det elektriske spil redningsbåden op på plads i bådhuset. Efter prøveturen på havnen samledes man på centralhotellet til kaffebord. Her bød forsvarsminister Brorsen velkommen. Han talte derefter for de interesserede parter, idet han motiverede en lykønskning til det nye redningsvæsen.

HANSTHOLM FISKEAUKTION

Auktionsmester **IB HOLM SØRENSEN** (statsautoriseret)



AUKTIONSGADE 11
7730 HANSTHOLM
Tlf. 07 96 11 66
Telex 60 857



Han takkede Søren Hansen, som i 20 år havde haft med redningsvæsenet at gøre. Ligeledes takkede han hele redningsmandskabet for dets virksomhed. Desuden vendte han sig til de øvrige tilstedeværende, navnlig til borgmester Jæger. Borgmester Jæger takkede for de smukke ord og rettede en tak til ministeren. Ole Kristiansen takkede de forskellige faktorer, idet han navnlig dvælede ved departementschef Topsøe-Jensen og chefen for redningsvæsenet, kaptajn Fabricius.

Forsvarsministeren talte for pressen. Søren Hansen takkede for de smukke ord, der var rettet til ham og redningsmandskabet.

Derefter hævdes bordet. Den nye redningsbåd måler 12 meter i længden og er 3 meter bred. Den er udstyret med en 50 HK Dixen og Hetchinon motor samt en dynamo, der giver strøm til projektøren. Endvidere er båden forsynet med årer og sejl og en sænkekøl.

I bådhuset er der et elektrisk ophalerspil til brug ved landsætningen af båden.

Selve bådens udsætning foregår let og hurtigt, idet den er anbragt på en beddingsvogn, og i det hele taget er alt tip-top moderne, intet er sparet for at kunne gøre alt så praktisk og tidssvarende som vel muligt, og det er derfor også at ønske og håbe, at den nye båd må, når den skal træde i virksomhed for at frelse menneskeliv, kunne virke tilfredsstillende i enhver henseende til største glæde for de nødstedte og til største ære for ikke alene bygmesteren Orlogsværftet og redningsmændene i Esbjerg, men for hele det danske redningsvæsen og ikke mindst for dets ledelse, redningsbestyreren, som sikkert her har fået et af de formål og ønsker, som han har med hensyn til moderniseringen af det danske redningsvæsen og dets materiale opfyldt.

Gid lykke og held må følge den nye båd på dens færd.

Politiet ventede 20 minutter med at tilkalde redningsvæsen

Weekenden den 26-27. september blev en sort dag for sikkerheden til søs. I alt omkom 11 mennesker ved drukneulykker.

I Feldsted Kog ved Nissum Fjord druknede 4 mennesker da båden, de var ombord i, kæntrade. 4 andre blev reddet. Redningsstation Thorsminde kunne med sin hurtige LRB have været først fremme på ulykkesstedet, men kom sidst. Politiet i Holstebro ventede nemlig 20 min. med at tilkalde redningsvæsenet. Politiet i Holstebro fik selv alarmen kl. 13.30, og først kl. 13.50 blev redningsvæsenet i Thorsminde underrettet.

Hele stationens mandskab var samlet på Thorsminde skole til et kursus i nødbehandling, og fra det øjeblik, vi fik alarmen, til vi var i Feldsted Kog, gik der nøjagtigt 16 minutter, siger stationleder Harry Madsen, Thorsminde. Da var helikopteren allerede på stedet, og så var vi klar over, at vi var blevet tilkaldt langt senere de andre.

Politiinspektør Niels Jørgen Lundsgaard forklarer, at redningsvæsenet i Thorsminde blev kaldt så sent, fordi politiet først ville have en patruljevogn ud på stedet for at danne sig et indtryk af situationen. Desuden, siger han, må man give den vagthavende et vist spillerum.

Det er altid et skønsspørgsmål, hvem der skal tilkaldes, og det kan naturligvis altid diskuteres, hvem der skal kaldes først. Det er ikke udtryk for nogen nedvurdering, når vi først tilkaldte redningsvæsenet 20 minutter efter, at vi selv fik alarmen. Jeg har selv overværet en demonstration i Thyborøn, og jeg synes bestemt, redningsmændene er meget professionelle, siger Niels Jørgen Lundsgaard.

Jeg synes, det er en alvorlig sag, siger formanden for Foreningen af Danske Redningsmænd, stationsleder Robert Iversen, Thyborøn. Jeg har gang på gang sagt til politiet i Holstebro, at de skal tilkalde redningsvæsenet, når de får en alarm på en ulykke til søs. Vi er de professionelle sø-reddere, og vi har det bedste udstyr.

Vi vil ikke acceptere at blive tilkaldt 20 minutter efter at alarmen er gået ind. Så kan man lige så lade være med at kalde på os. Ved ulykker til søs, skal der ydes en indsats her og nu, og vi rykker hellere ud 99 gange forgæves end en gang for lidt, slutter Robert Iversen.

Fratræder efter 42 år i redningsvæsenet

Opsynsmand Knud Lauritsen, Lønstrup, fratrådte 30. september. Dermed havde han været nøjagtig 42 år i redningsvæsenet, idet han blev ansat 1. oktober 1945.

Knud Lauritsen har i forbindelse med sin afsked fra redningsvæsenet fået et diplom og en personlig hilsen og tak fra farvandsdirektør Torsten Kruse.



THYBORØN BOGTRYKKERI 1/s
Erevej 5A, 7680 Thyborøn. Telefon 07 83 19 33

SKIBSELEKTRONIK - SALG - SERVICE



HIRTSHALS SKIBSRADIO 1/S
SYDVESTKAJEN 1-3
9850 HIRTSHALS

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

Jørgen Jensen & Søn

v/ Johs. Jensen

Kolonial - Isenkram - Skibsproviantering
6960 Hvide Sande - Tlf. 07 83 31 18

RACAL-DECCA
RACAL

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



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

Nybygning Ombygning



Raun Bybergs Skibsbyggeri A/S
Skippergade 7 - 6700 Esbjerg
Tlf. 05 12 53 99

KNUD E. HANSEN A/S

Skibtekniske Konsulenter

Bredgade 75 . 1260 København K

- vi er lidt friskere...

SPAREKASSEN sds

A/S Vestjydsk Krystal-Isværk

Ny Fiskerhavn . 6700 Esbjerg

Tlf. 05 12 00 66

Thyborøn Dykker- og Frømandstjeneste



v/ Verner Nielsen
Lærkevej 37 - Thyborøn
Tlf. 07 83 13 19

HARALD IVERSEN & SØN

FISKEEKSPORT - FILETFABRIK

Tlf. 07 83 13 00 - 07 83 17 40
7680 Thyborøn Havn



Thyborøn Skibsproviantering

v/ Birte og Søren Pedersen
Havnegade 22 - 7680 Thyborøn - Tlf. 07 83 10 05 - 07 83 13 20



THYBORØN SKIBS- & MOTORREPARATION APS

TLF. 07 83 15 50 - 07 83 11 11



SØREN EMTKJÆR

SHELL SERVICE
ALT I AUTOTILBEHØR

7680 Thyborøn . Tlf. 07 83 11 74



THYBORØN SKIBSRADIO

MARITIMT ELEKTRONISK UDSTYR
Henning Byskov Havn 7680 Thyborøn Tlf. (07) 83 11 50 Buxif. 049 54655



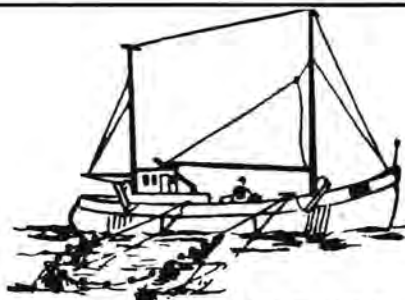
THYBORØN FISKEAUKTION

v/ Jens Steen

A/S Thyborøn Isværk & Kølehus

Tlf. 07 83 10 03

7680 Thyborøn Havn



THYBORØN TRAWLBINDERI I/S

Havnegade 42 . 7680 Thyborøn
Tlf. 07 83 15 00

Altid de nyeste modeller i Trawl og Vod



7680 Thyborøn . Tlf. (07) 83 14 44

TIDSSKRIFT
FOR

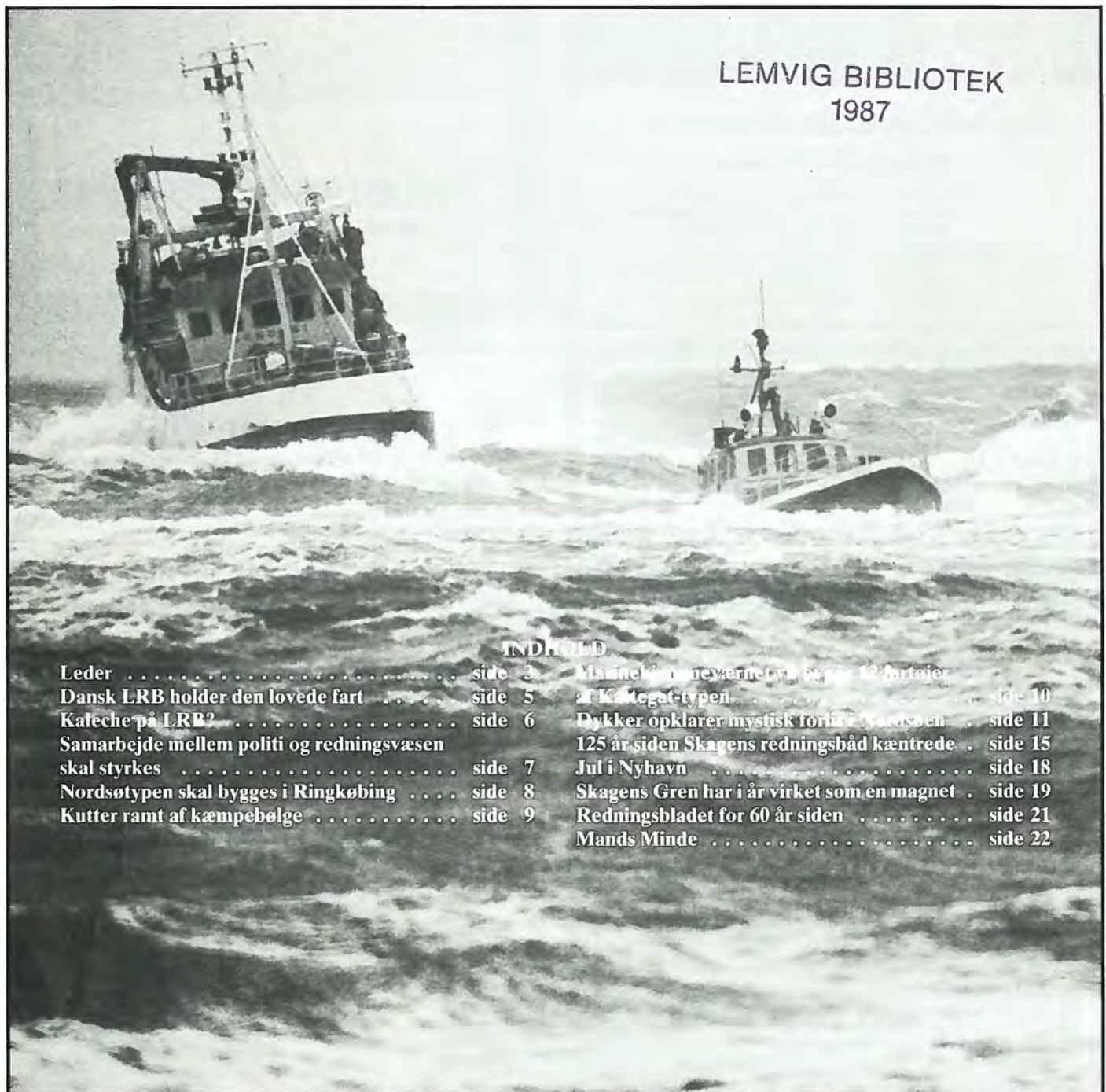
REDNINGSVÆSEN

Medlemsblad for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 6

NOVEMBER-DECEMBER 1987

54. ÅRG.



INDHOLD

Leder	side 3	Mannet i nyværnet vil bygge 12 fartøjer af Køllegat-typen	side 10
Dansk LRB holder den lovede fart	side 5	Dykker opklarer mystisk forlis i Vadsøen	side 11
Kateche på LRB?	side 6	125 år siden Skagens redningsbåd kæntrade	side 15
Samarbejde mellem politi og redningsvæsen skal styrkes	side 7	Jul i Nyhavn	side 18
Nordsøtypen skal bygges i Ringkøbing	side 8	Skagens Gren har i år virket som en magnet	side 19
Kutter ramt af kæmpebølge	side 9	Redningsbladet for 60 år siden	side 21
		Mands Minde	side 22

MRB 34 hjælper 7. august den skotske trawler »Sundari« ind til Hvide Sande i kuling.

(Foto: John Randeris Hansen)



HVIDE SANDE FISKEAUKTION

v/ Leo Rønn

Telefon 07 31 10 44 - 07 31 10 89
Privat tlf. 07 31 17 26



ESSO KYSTSALG

Brændstof • Smøremidler

Esbjerg	Tlf.: 05 12 84 78
Frederikshavn	Tlf.: 08 42 11 57/08 42 27 23
Grenå	Tlf.: 06 32 13 99
Hanstholm	Tlf.: 07 96 16 90/07 96 13 35
Hirtshals	Tlf.: 08 94 14 64/08 94 94 72/08 94 19 27
Hvide Sande	Tlf.: 07 31 11 21/07 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 41/07 83 12 35

Leverandør til
den danske
kystrednings-
tjeneste

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



Thyborøn Seilmageri

v/ J. Kr. Mikkelsen · Svanegade 14 · Tlf. 07 83 11 25

FRITIDSTØJ
SEJLERTØJ
ARBEJDSSTØJ
SØMANDSTRØJER
FIBERPELS
COWBOYBUKSER
FLØJLSBUKSER
OVERTRÆKSBLUSER
JAKKER
ANORAKKER



Ansvarhavende redaktør:
KNUD JACOBSEN
Makholmvej 37, 7600 Struer
Tlf. 07 86 14 67, 07 85 09 00, 049 - 81 635

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 19 33

Eftertryk tilladt med kildeangivelse

ISSN 0900-3207

FORENINGEN AF DANSKE REDNINGSMÆND

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

Næstformand:
WILLIAM CHRISTENSEN
Genvej 14, 4874 Gedser
Tlf. 03 87 94 28

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

MARTIN SØRENSEN
Højvangen 12, 9850 Hirtshals
Tlf. 08 94 18 82

ÅGE VENØ JENSEN
Rønnevej 1, 9990 Skagen
Tlf. 08 44 46 34

BRUG SÆRNUMMERET

Flere redningsstationer har haft problemer i samarbejdet med det lokale politi. Der har været situationer, hvor politiet enten har glemt at tilkalde redningsvæsenet eller har gjort det alt for sent.

Det skyldes næppe ond vilje, men snarere manglende viden om redningsvæsenets kunnen.

Det er der nu mulighed for at råde bod på. Foreningen har sammen med Farvandsdirektoratet udsendt et særnummer af Tidsskrift for Redningsvæsen, som fortæller om kystredningstjenesten, de enkelte stationer og hvordan de kan alarmeres. Det er udsendt til alle stationer, og der er mulighed for at rekvirere ekstra eksemplarer hos redningsinspektøren.

Brug dette særnummer i oplysningarbejdet. Sørg for at det kommer det lokale politi og andre myndigheder i hænde, som I har brug for at arbejde sammen med. Gør selv en indsats for at få lokale aftaler med politi og havnemyndigheder, så I bliver tilkaldt til de aktioner, I skal tilkaldes til.

Det er også vort eget ansvar at politi og andre myndigheder ved, hvilken indsats, vi kan yde.

Robert Iversen

Thyborøn i december 1987

Til alle i Forsvarsministeriet og i Farvandsdirektoratet ansatte - og til mandskabet ved alle redningsstationer - samt til de afgåede 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

Skibsinstallationer · Dynamoer · Motorer · Generatorer
Radio · Radar · Ekkolod



HIRTSHALS SKIBSELEKTRONIK A/S

Nordvestkajen · Tlf. 08 94 18 44 - 08 94 12 56

HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals
Tlf. 08 94 12 27

Sejl · Presenninger · Tovværk



Hirtshals Sparekasse

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.

Frydendahl
no. 1 KVALITET

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.

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

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

THORFISK

GRENAA - THYBORØN

FURUNO

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

VIGGO Jensen

Grenaa Havn ApS
Strandgade 14
8500 Grenaa
Tlf. (06) 320683 - 323663

BRDR. JENSEN
Skibs- & Bådebyggeri ApS
Nordhavnsvej 15 · 8500 Grenaa

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

GRENAA
FISKEAUKTION



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

BRUG BRUGSEN
ANHOLT
TLF. 06 31 90 20

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



ALT I SKIBSINSTALLATIONER
T. & W. El-Service 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



Dansk LRB holder den lovede topfart på 30 knob

Uni-33 CS Twin, der er den første danskbyggede LRB, er et godt og sødygtigt fartøj, viser afprøvningen på en række redningsstationer.

Dog bliver den ikke modtaget uden forbehold. De stationer, der har den store norske GTC, foretrækker denne båd i stedet, og de stationer, der går ind for Uni 33 påpeger en række fejl eller mangler ved bådens indretning.

Uni-33 er en prototype, udviklet af Uni-Safe på Amager på baggrund af et glasfiberskrog fra det engelske firma Osborne, og båden har i cirka to måneder været lejet af Farvandsdirektoratet, som ønskede at få den afprøvet på en række stationer.

Båden blev først sendt til Gedser, derefter Læsø, Thyborøn, Hvide Sande og Rømø. Under vejs har også station Sæby fået lejlighed til at prøve båden.

Tidsskriftet var med, da båden blev sejlet fra Hals til Thyborøn og senere fra Thyborøn til Hvide Sande, og vi kan ud fra egen erfaring konstatere, at der er tale om en meget sødygtig båd. Med de

to motorer, hver på 180 HK, older Uni-33 den lovede topfart på 30 knob, og selv med håndtagene i bund har den en forholdsvis blød gang i søen.

Skal man gøre plusserne op er det følgende:

Det er et godt og sødygtigt fartøj, og det er heller ikke for stort som let redningsbåd.

Det holder den lovede topfart på 30 knob, og farten kan holdes, selv med nogen sø.

Båden er meget manøvreduktig.

Mandskabets placering langt fremme i båden medfører, at de kun undtagelsesvis får vand ind over sig. Den forhøjede flydering på bådens forreste del er med til at holde båden tør.

Afprøvning i Thyborøn viste, at den har meget stor slæbekraft. Den kunne slæbe MRB 35 med en fart af 8 knob.

Flyderingen agter, der går ud over water-jettene, beskytter ikke blot disse, men forhindrer også, at båden kører agterenden ned, når den bugserer.

Minusserne er der en del af, men de fle-

ste af dem hører til i småtingsafdelingen og kan rettes forholdsvis enkelt.

Instrumenter og betjeningsgreb er ikke anbragt særlig godt. Man kan støde knæene på håndtagene, og man kan eksempelvis ikke aflæse kompasset, når man sidder ned.

Der mangler "tørt" stuverum.

Håndlinerne er anbragt oven på flyderingen, selvom de burde sidde på siden og hænge helt ned i vandet.

Det hvide navigationslys kan virke blændende om natten.

Der mangler et stativ foran til at gribe fat i, når man hopper ned i båden.

Alt det her nævnte er småting, som let kan rettes. Værre er det med den sidste og væsentligste indvending mod båden.

Pladsforholdene er meget knebne, fordi der skal være plads til de to store dieselmotorer bagved betjeningsmandskabet, og der er kun siddeplads til to mand. Er der flere med, må de holdes sig fast som de bedst kan.

Det er næppe så lige en sag at løse dette problem, men der er tale om en god, hurtig og sødygtig båd, så Uni-Safe bør forsøge at skabe bedre plads om bord. Det vil gøre den til en god og meget anvendelig let redningsbåd.

Flere stationer har allerede sagt, at de gerne vil have den.



Uni-33 under afprøvning i redningsvæsenet.

(Foto: Andreas Vrist)

Spørgsmålet om kaleche på LRB skal også vurderes ud fra patientens tarv

Det nytter ikke, at ride over saltens sø med raket fart, hvis den »reddede« dør inden ankomsten, fordi der ikke er mulighed for at behandle i læ.

Teknisk konsulent i Falck Redningskorps A/S, Bo Sander, er projektleder for den nye uddannelse i nødbehandling, som alle redningsmænd skal gennemgå. Han har gennem dette arbejde fået et indblik i redningsvæsenets lette redningsbåde, og han går med dette indlæg ind i den debat, der allerede var oppe på stationsledermødet i København i august, nemlig om de lette redningsbåde skal forsynes med kaleche eller ej.



Bo Sander skriver:

Speed-båd eller redningsskib?

Kombinationen sødygtighed, hastighed, manøvrevevne, arbejdsforhold for mandskab og behandlings-/transportfaciliteter for forulykkede er nogle af de problemer, der melder sig, når debatten drejer sig om konstruktion af nye redningsfartøjer.

Det vil således være nærliggende, at søge en fællesnævner i så kompleks en problemstilling, hvis det er muligt.

Det overordnede mål for ambulancen til søs er det samme som til lands, nemlig en vellykket redning, fulgt op af en professionel behandling, der forhåbentlig munder ud i en snarlig udskrivning af den/de reddede.

Et rimeligt krav må derfor være, at redningsfartøjet fremføres med den størst opnåelige hastighed »på turen til havaristenen«.

Helt anderledes stiller det sig på turen hjem med en eller flere forulykkede. Her er det altoverskyggende problem: *Patientens tarv.*

I dag er det alment kendt, at den største trussel for de overlevende efter havari til søs, er *kulde*. Derfor må mulighederne for nødbehandling vurderes mindst lige

sa grundigt, som de tekniske detaljer på et nyt fartøj.

Det nytter ikke, at ride over saltens sø med raket fart, hvis hastighed + vind + temperatur = ækvivalenttemperatur (afkølingsfaktor) bliver den direkte årsag til, at den »reddede« dør inden ankomsten, fordi der ikke er mulighed for at behandle i læ.

Ved den landbaserede ambulance er udviklingen specielt gennem de sidste 3-4 år gået i retning af en fællesnævner, som hedder »*professionalisme*«. Det giver sig udslag, blandt andet i valg af køretøjstyper, indretning og uddannelse således, at alle elementer forsøges afstemt i forhold til de krav, mange patientsituationer byder på.

De samme krav kan stilles til kystredningstjenesten. Det er derfor vigtigt, at apering og materiel, som f.eks. læsejl til LRB'erne, nøje bør vurderes ud fra et patientmæssigt hensyn, så vel som det skibstekniske.

Husk, at når vi engang imellem redder et medlem af menneske op fra det våde element i live, er de forulykkede ofte i gang med at tære på de absolut sidste ressourcer således, at selv små fejltrin i akutbehandlingen kan slukke den sidste gnist af liv.

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



ESBJERG GENSIDIGE
SKIBSFORSIKRING

Havdigevej 31 · 6700 Esbjerg

Hirtshals
Ny Samlecentral

Tlf. 08 93 39 19

Kontoradresse:

Hirtshals Revisionskontor I/S
N.C. Jensensgade 2 · Tlf. 08 94 22 00

Døgnvagt: 08 94 39 19

Uffe Jensen, privat: 08 94 16 25

Sigurd Jensen, privat: 08 94 91 78

MOLLERUP
&
BROE
Kolonial og
Skibshandel

THYBORØN HAVN
TLF. 07 83 12 11

Samarbejde mellem politi og redningsvæsen skal styrkes

Efter flere drukneulykker, hvor de vestjyske redningsstationer enten blev alarmeret for sent eller slet ikke, er politi og redningsvæsen på et møde i Holstebro enedes om at styrke samarbejdet. Forsøg herpå har tidligere været gjort, men uden nævneværdigt held. Men nu skal det være alvor.

Mødet blev holdt 26. oktober og var en direkte følge af drukneulykken i Feldsted Kog 26. september (omtalt i sidste nummer), hvor politiet i Holstebro tilkaldte Falck og alarmerede SOK, men ventede 20 minutter med at tilkalde den lette redningsbåd fra Thorsminde. Heller ikke SOK tilkaldte RST Thorsminde. Den lette redningsbåd var på stedet 16 minutter efter alarmeringen, og da holdt 7-8 politi- og Falckbiler på land, og helikopteren hang allerede over stedet.

Efter ulykken forklarede politiinspektør Niels Jørgen Lundsgaard, Holstebro, at politiet havde ventet med at tilkalde RST Thorsminde, fordi man først ville have en patruljevogn ud på stedet for at danne sig et indtryk af situationen.

Fire dage senere bekræftede politimester Frantz Cohn, Holstebro, i en skriftlig redegørelse, at der var gået 20 minutter før RST Thorsminde blev alarmeret, og han sluttede med følgende ord: »De dispositioner, der den pågældende dag blev foretaget af politiet i Holstebro, er nøje analyseret, og det er min opfattelse, at det ikke har været menneskeligt mu-

ligt at gøre tingene bedre, end de blev gjort.»

Så gik der yderligere fire dage, hvorefter politiinspektør Niels Jørgen Lundsgaard kom med den rigtige forklaring: »Vi anede ikke, at de har sådan en hurtig båd i Thorsminde.»

Farvandsdirektør Torsten Kruuse reagerede omgående på denne indrømmelse. Sagen viser med al ønskelig tydelighed, at vi skal ud og fortælle, hvad redningsvæsenet kan klare i dag, sådan som jeg allerede sagde på stationsledermødet i København, fastslog han.

På stående fod besluttede Kruuse at anmode Foreningen af Danske Redningsmænd om at medvirke ved udsendelsen af et særnummer af Tidsskrift for Redningsvæsen, som fortæller, hvad redningsstationerne har og kan. Dette nummer er nu udarbejdet og udsendt, bl. a. til en række politistationer.

Mødet i Holstebro foregik på politigården, og foruden repræsentanter for politiet i Thisted, Holstebro og Ringkøbing deltog repræsentanter for Farvandsdirektoratet og SOK og stationslederne fra redningsstationerne i Thyborøn, Thorsminde og Hvide Sande.

Baggrunden var ikke blot den tragiske drukneulykke i Feldsted Kog, hvor fire mand omkom, men også en drukneulykke i Nissum Bredning, hvor politiet tilkaldte Falck og helikopter, men undlod at tilkalde RST Thyborøn. Der har i år

også været en ulykke ved Bjerregaard Strand, hvor redningsvæsenet i Hvide Sande blev alarmeret for sent.

På mødet brugte man dog ikke tiden til at bore i det, der er sket, men på at få et fornuftigt samarbejde i gang. Politiet fik en grundig orientering om det materiel, de tre redningsstationer råder over, og om det område, der kan dækkes fra hver station.

Et af problemerne i samarbejdet mellem redningsvæsen og politi er, at det altid er SOK som har det overordnede ansvar for redningsoperationer til søs, men også det blev drøftet igennem på mødet. Det blev fastslået, at politiet gerne må kalde en redningsstation ud direkte, blot SOK orienteres bagefter. På den måde kan der spares kostbare minutter.

Efter mødet sagde politiinspektør Niels Jørgen Lundsgaard, at der nu etableres et meget tæt samarbejde lokalt.



LAUST NEES

Kolonial og skibsproviantering
Tlf. *07 83 14 00 · 7680 Thyborøn

Grenaa gensidige Forsikring
for Fiskefartøjer

Tlf. 06 32 16 22 - 06 38 60 50



Lemvig Skibsforsikring

Bredgade 14 · 7680 Thyborøn
Tlf. 07 83 13 53 · Privat: 07 83 10 73

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

Nordsøtypen skal bygges i Ringkøbing

Tirsdag 17. november skrev Farvandsdirektoratet kontrakt med Nordsøværftet i Ringkøbing om bygning af to redningsfartøjer af Nordsø-typen. Den første skal leveres i oktober 1988, den anden i februar 1989.

Prisen for de to fartøjer bliver 30 mio. kroner.

De nye fartøjer er blevet stærkt forsinket, og det skyldes flere forhold. En af årsagerne har været uenighed om beregning af skibenes vægt, og netop vægten er meget vigtig i forbindelse med kravet om, at skibene skal kunne flyde under alle forhold, også med alle rum vandfyldte.

Ved den første licitation blev Raun Bybergs Bådebyggeri i Esbjerg foretrukket, men selvom der blev holdt flere møder, blev der ikke skrevet nogen kontrakt.

Tiden gik, og på grund af pris- og lønstigninger kunne tilbuddene ikke længere holde. Farvandsdirektoratet valgte at afholde endnu en licitation. I denne omgang var der seks tilbud, og Nordsøværftet blev foretrukket.

Raun Bybergs Bådebyggeri indgav ikke tilbud ved den anden licitation og har forbeholdt sig ret til at kræve erstatning. I følge de seneste oplysninger, det er lykkedes tidsskriftet at fremskaffe fra Farvandsdirektoratet, vil Nordsøtypen komme til at veje mellem 60 og 70 tons.

Nordsø-typen, der nu skal bygges af Nordsø-værftet i Ringkøbing.



Kutter ramt af kæmpebølge i orkanagtige storm

- Det er det værste, jeg har været med til, og jeg har ellers prøvet lidt af hvert, siger fiskeskipper Torben Søe, Langholmvej 3, Agger.

Han lå fredag 16. oktober i Nordsøen med sin 95 tons store kutter, L 379 "Sikator", 115 sømil nordvest af Thyborøn. Det blæste 35 sekundmeter, og "Sikator" blev ramt af en kæmpe-bølge. Den forårsagede så store skader, at man skul-

le se det for at tro på det. De færreste forestiller sig, at vand kan slå så hårdt.

Der blev slået et stort hul i skanseklædningen i stævnen. Den kraftige aluminium-bak blev slået skæv og et gelænder blev krøllet sammen, flere af de 6 tommer svære egetræs-støtter i styrbord side blev knækket og to store trawltromler blev slået skæve og revet løs fra dækket. Desuden skete der også skader på styre-

huset. I alt beløber skaderne sig til flere hundrede tusinde kroner - og alt sammen blev forårsaget af en enkelt sø.

- Vi ville op på Fladen for at fiske hummer, og vi havde regnet med at komme nord om det dårlige vejr, som vi vidste var på vej, siger Torben Søe. Men så fik vi problemer med pumperne om bord. Ingen af dem virkede, og derfor vendte vi om. Vi røg så lige ind i uvejret, og det var meget værre, end der var blevet sagt i vejrmedlingen. Vi var ikke forberedt på, at det skulle blive ren orkan.

- Kl. 14 fredag eftermiddag lå vi 115 sømil vest-nordvest af Thyborøn. Søerne var blevet så store, at vi ikke kunne sejle imod dem. Jeg måtte nøjes med at holde skibet op mod vejret. Vi lå underdrejet, som det hedder. Jeg var alene i styrehuset, og mine folk lå nede i lukafet.

- Så kom der en kæmpesø og ramte os, og jeg har aldrig set eller oplevet noget lignende. Det gav et brag i hele skibet, og da jeg kom til mig selv, lå jeg og kravlede rundt på dørken i styrehuset. Jeg var bange for, at vinduerne skulle komme bagefter - det har jeg før prøvet - men de holdt heldigvis.

- Skibet blev noget læk, men heldigvis havde vi fået pumperne igang igen, så det var ikke noget problem. Og heldigvis blev vi kun ramt af den ene sø. Det er ikke sikkert, det havde holdt til en mere af samme slags, siger Torben Søe.

- Var du bange?

- Nej. Det syntes jeg ikke. Vi lå sammen med "Kamilla Kruse" fra Thyborøn, som var på vej hjem fra Fladen med fuld last. Og hvis det var blevet nødvendigt, kunne de have samlet os op. Vi var ikke alene, og det gør en forskel i sådan en situation, siger han.



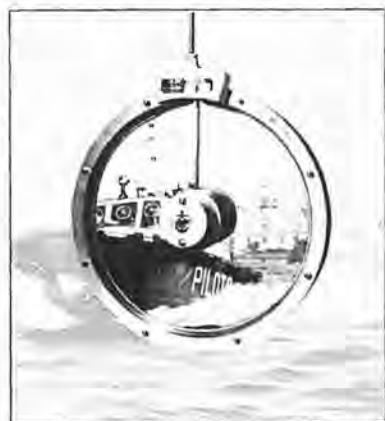
Fiskeskipper Torben Søe, Agger, kigger ud gennem det hul, som en kæmpebølge slog i hans skib under den orkanagtige storm.



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



SEAVIEW KLARSIGTRUDE



360 graders udsyn ved centermotor. Alle spændinger til jævn- og vekselstrøm. Motor, 60/120 watt, 1700-2100 omdr. Støjsvag. Indbygget varmeelement mod dug og isdannelse. Motor og varmeelement arbejder uafhængig.

Type 250/293, lysåbning 250 mm, totaldiameter 293 mm
Type 300/343, lysåbning 300 mm, totaldiameter 343 mm
Type 350/393, lysåbning 350 mm, totaldiameter 393 mm
Type 400/443, lysåbning 400 mm, totaldiameter 443 mm



Tver C. Weilbach & Co. A/S

Toldbodgade 35 1253 København K
Tlf. 01-135927 Telex 19709

mekanord marinegear

Optimal økonomi:

- med indbygget servo for C.P.-propeller
- kompakt og let konstruktion
- mulighed for P.T.O.'s med egen hydraulisk kobling
- godkendt af classeselskaberne
- omfattende referencer med alle gængse dieselmotorer



mekanord aps ENGINEERING

Nordre kaj 31
9900 Frederikshavn
Tlf. 08 42 03 11



DJURSLANDS BANK
— Den lokale bank

Vi ses i den lokale bank!

NORDVESTBANK

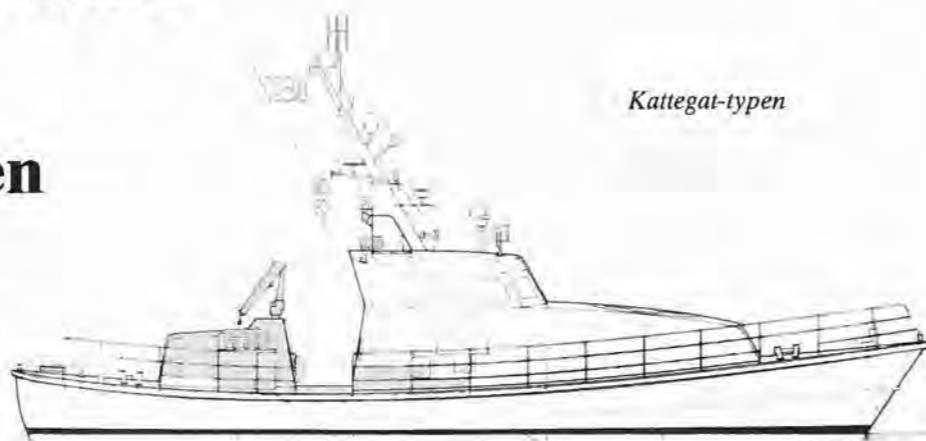
Marinehjemmeværnet vil bygge 12 fartøjer af Kattegat-typen

Marinehjemmeværnet vil bygge 12 fartøjer, som er en lidt ændret udgave af retningsfartøjet af Kattegattypen, der er konstrueret for Farvandsdirektoratet. Hjemmeværnskommandoen fik øje på projektet og fandt det så interessant, at det bad Dvinger Marine Consult gå videre med det og tilføje det en række ændringer. Hjemmeværnet har brugt 700.000 kr. på projekteringsarbejdet, og har derefter holdt licitation på to fartøjer med option på yderligere 10. Prisen for samtlige 12 fartøjer vil blive 110 millioner. Pengene er ikke bevilget endnu og ansøgningen fra Hjemmeværnet skal behandles i forbindelse med forhandlingerne om et nyt forsvarsforlig.

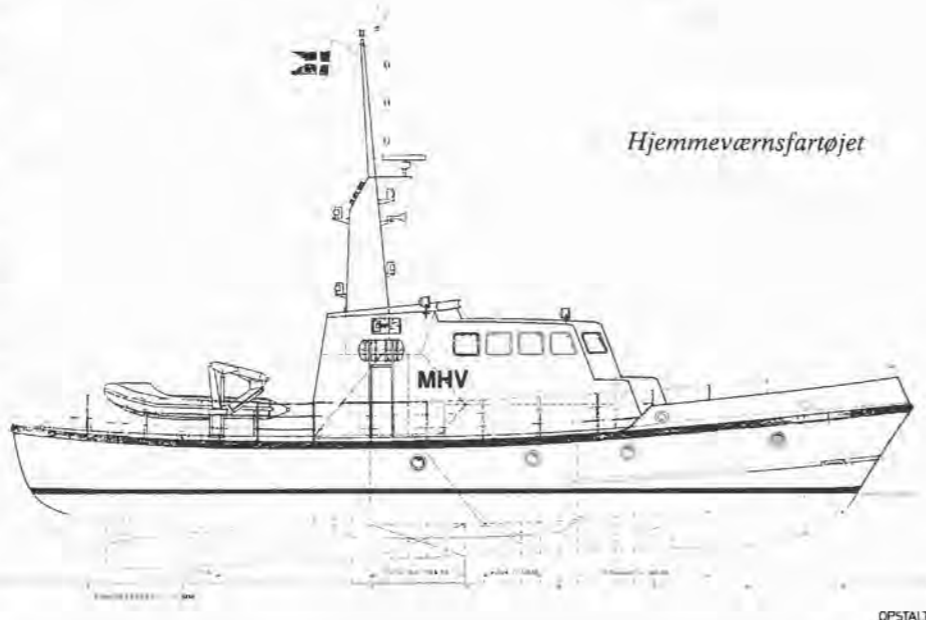
Hjemmeværnet understreger, at man har stort behov for en udskiftning af den eksisterende flåde, som på grund af alder nu koster 15 mio. om året i vedligeholdelse. Hjemmeværnets fartøjer har ikke kun militær betydning, men udfylder også vigtige huller i forbindelse med civile opgaver, bl. a. når det gælder søsikkerhed og assistance til kapsejladser, hedder det i en meddelelse fra Hjemmeværnskommandoen.

Hjemmeværnsfartøjet er i forhold til retningsfartøjet ændret på en række områder. Skibet er gjort en halv meter dybere, der er et andet styrehus og en anden aptering. Desuden er motorkraften reduceret til to gange 350 HK, hvilket vil give en topfart på 12 knob.

Slægtskabet mellem de to fartøjer er dog så udpræget, at man skal se godt efter på tegningerne for at se ændringen i skrogets form.



Kattegat-typen

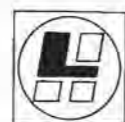


Hjemmeværnsfartøjet

ANDELSBANKEN
er anderledes

Hirtshals · Hanstholm · Thyborøn

MALERMESTER
JØRGEN JEPPESEN
Cort Adelervej 6 · 9850 Hirtshals · Tlf. 08 94 10 33
Skibsmaling * Sandblæsning * Sandvask
Bygningsmaling * Autolakering



selvfølgelig!
LOKALBANKEN
HIRTSHALS



Dykker opklarer mystisk forlis i Nordsøen

Dampskibet Hermod forsvandt med mand og mus i Nordsøen - nu er det fundet, 60 år for sent.

3. oktober 1927 hørte man for sidste gang fra dampskibet "Hermod" af København. I en orkanagtig storm tikkede skibets morsenøgle et nødsignal ud i æteren: SOS - Vi har skader på lugerne. Skibe i nærheden venligst stand-by.

Signalet blev opfanget af Blåvand Radio, og det var det sidste, man hørte til skibet og dets 21 mand store besætning. I de følgende dage blev der søgt efter skibet på den sidst opgivne position, der lå tæt ved Thorsminde, men heller ikke det gav resultat.

Da retningsbåde, vragele og lig fra "Hermod" begyndte at drive i land, havde man vished for, at skibet var gået ned, og at alle 21 var omkommet. Men hvad der var sket, fik man aldrig at vide.

Nu har dykker Gert Normann fra Holstebro opklaret mysteriet. I sommer har han sammen med to dykkerkammerater fundet vraget fire timer vest af Thyborøn på en helt anden position, end skibet selv opgav i den sidste meddelelse.

Det er gået lige ned og står på bunden på 34 meter vand. Skibets kaptajn har forsøgt at ankre, og man kan se, det er gået ned med forstævnen først, fordi ankerkæderne ligger slæk på havbunden.

Beretningen om skibet kan man læse i en bog, som Gert Normann har udsendt på Bollerups Boghandels Forlag i Ringkøbing. Den hedder "Skibsvrag ved Vestkysten" og fortæller historien om en række spændende vrag, som Gert Normann har undersøgt på strækningen mellem Thyborøn og Fjaltring. Næste bind er allerede planlagt og skal udkomme i 1988. Det beskriver skibsvrag mellem Fjaltring og Nymindegab.

Foruden historien om "S/S Hermod", som afgjort er bogens store nyhed, fortæller Gert Normann om en række andre vrag. Bl. a. vraget af den tyske ubåd U 20, der sænkede passagerskibet "Lusitania" og dermed var stærkt medvirkende årsag til, at USA gik ind i første verdenskrig. Resterne af U 20 ligger nu ud for Vrist. Han fortæller om den russiske fregat "Alexander Newsky" og redningen af den store besætning, om den dramatiske redning af "Arctic"s besætning, om barken "Luisiana", hvis last af dukker nu kan ses på Lego-museet, og om mange, mange flere skibe, der nu ligger som vrag langs kysten.

Bogen er velskrevet, og den giver ikke blot historiske oplysninger, som han har gravet frem af forskellige arkiver, men fortæller også om spændingen - og farerne - ved at dykke ned til et hidtil ukendt vrag.

Vi bringer her Gert Normanns beretning om "S/S Hermod", som han har kaldt:

Fundet 60 år for sent

S/S Hermod -

Den 3. oktober 1927 hersker der en orkanagtig storm fra nordvest. Kl. 05.15 GMT modtager Blåvand radio følgende radiotelegrafiske nødsignal:

S.O.S. - S.O.S. - S.O.S.
S/S HERMOD AF KØBENHAVN - KENDINGSBOGSTAVER G.R.D.W. STOP.

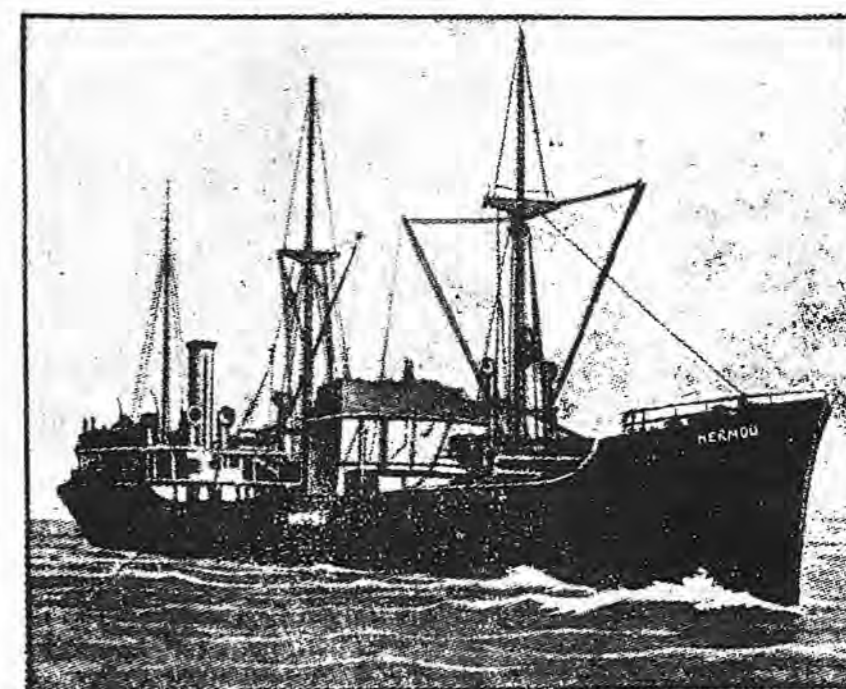
SKADER PÅ LUGER STOP. SKIBE I NÆRHEDEN VÆR VENLIGST STAND BY PÅ POSITIONEN 56.25 NORD 07.55 ØST STOP.

På forespørgsel fra Blåvand radio, om HERMOD behøver hurtig hjælp, svares benægtende.

Kl. 05.40 kaldes HERMOD. Der opnås ingen radiokontakt.

Endnu intet Livstegn fra Dp. „Hermod“

Damperen maa nu antages at være forlist i Vesterhavet udfør Holmslands Klit



Endnu Fredag Eftermiddag foreligger der ikke Livstegn fra Dp. »Hermod«. Dens Skæbne synes besejlet. Om Besætningens Skæbne foreligger intet. Ved Nymindegab er der, som omtalt paa Side 4, i Nat inddrevet et Lig, men om det hidrorer fra »Hermod« kan endnu ikke afgøres. Vraggodset, som indriver langs Kysten, tyder paa, at ogsaa andre Skibe er gaaet ned under Orkanen.

»Hermod« blev for 6 Aar siden bygget paa Orlogsværftet som Kulskib til Marinen, men Skibet har i de sidste 4 Aar været timechartret til C. K. Hansens Rederi. Admiral Rechnitzer betegner »Hermod« som et ualmindeligt stærkt og godt Skib.

»Hermod« er forsikret hos de private Assurandører og ialt dækket for 650,000 Kr. Hvad Ladningen er forsikret for, rides ikke.

Artikel i Ringkøbing Amts Dagblad 5. oktober 1927.

Dagen igennem kaldes HERMOD på nødfrekvensen, uden at der opnås kontakt med skibet.

HERMOD eftersøges nu af bjergningsdamperne WOTAN og SIGYN, der begge er udstyret med radiotelegrafi. Alle oplysninger om skibet indhentes. Skibet er hjemmehørende i København og tilhører marineministeriet, men skibet er for tiden chartret ud til C.K. Hansen ved rederiet DANNEBROG i København. Det er bygget af stål på orlogværftet år 1922. Har en bruttotonnage på 1949 tons, er 80 m langt, 11,5 m bredt. Udstyret med en tregangsdampmaskine på 800 indicerende hestekræfter. Klassificeret i Norske Veritas. Er bygget med 7 vandtætte skot. Udstyret med radiotelegrafi og har fire redningsbåde. Ombord er der en besætning på 20 mand, og skibet bliver ført af kaptajn H. Rasmussen.

Den 4. oktober

På forespørgsel meddeler rederiet C.K. Hansen: Den 30. september afgik HERMOD fra Helsingborg på rejse til Cardiff med malm og ertsbriketter. Den 1. oktober kr. 14.00 passerede skibet Skagen. Besætningen, der tæller 21 mand, består af 18 danskere, 2 færingere og 1 tysker. Fra Thorsminde meddeles det, at ca. 50 dæksler og planker af skibsluger samt en redningsbåd mærket HERMOD er drevet i land her.

Fra Bjerghuse meddeles det, at man har observeret en damper ca. 1 mil. sydvest for Bjerghuse. Da dette er en usædvanlig rute, har man antaget, at det er en damper, som er ude at søge efter fiskere, men det kan ikke udelukkes, at det er den savnede damper, der, selv om den har mistet mange dæksluger, godt kan have klaret sig. Der er langs kysten givet

besked om, at den nævnte damper er set, så redningsmandskabet kan være opmærksomme på den.

Bjergningsdamperne WOTAN og SIGYN, som har eftersøgt HERMOD, meddeler radiotelegrafisk, at man intet har observeret.

Vinden er nu aftaget til nordlig kuling med byger.

Den 5. oktober

Fra Thorsminde meddeles det: Der er nu inddrevet ca. 100 lugedæksler, omtrent lige mange på hver side af mindet. Desuden er der nu inddrevet 1 redningsbåd mere, således at der nu er fundet 2 redningsbåde. Ingen af bådene havde navn, men i det ene fandtes et stykke sejl, der var mærket HERMOD.

Fra Redningsstationen i Bjerrehuse meddeler man: I nat er der kastet 2 redningsbåde i land fra HERMOD. I ingen af dem er der spor af, at der har været mandskab ombord. Redningsbåden har forsøgt at gå ud, men har måttet opgive på grund af den voldsomme sø. Alt holdes parat til udrykning, og stormen er nu ved at løje af.

Admiral Rechnitzer fra marineministeriet meddeler: Man har ladet inspektionsskibet FYLLA afgå til HERMOD's sidste opgivne position. FYLLA, der afgik fra Hull mandag aften, ventes at kunne være på positionen sent i nat.

Formanden for sømændenes forbund, B. Bak, udtaler, at HERMOD i forhold til skibets bygning har en alt for lille besætning. Skibet har en dårlig konstruktion og har ikke et godt navn blandt søfolk.

Den 6. oktober

Rederiet C.K. Hansen meddeler: I til-

slutning til de fremkomne meddelelser angående damperen HERMOD har det vist sig, at alle skibets 4 redningsbåde nu er drevet i land på vestkysten mellem Thorsminde og Sønder Lyngvig. Da de luger, som samtidig er fundet, sandsynligvis også må være fra HERMOD, kan der nu næppe være megen tvivl, om at der er sket HERMOD en katastrofe.

Marineministeriet meddeler: Inspektionsskibet FYLLA har nu afpatruljeret stedet, hvor HERMOD rapporterede sig sidst, men uden resultat. FYLLA opholder sig på stedet endnu. Man overvejer at lade HERMOD eftersøge med flyvere, når stormen og havet har lagt sig.

Den 7. oktober

Det meddeles nu fra Ringkøbing, at flere lig er inddrevet på kysten af Holmsland's klit ved den jyske vestkyst.

C.K. Hansen's havarieksperter, kaptajn C.A. Jensen, og lederen af rederiets forhyringskontor, V. Nielsen, samt en ung mand fra Hee, der i 7 år har sejlet med HERMOD, og som kender 10 af HERMOD's besætningsmedlemmer, er ankommet til vestkysten for om muligt at identificere ligene, der er drevet ind på kysten.

En af de omkomne er nu identificeret som HERMOD's tyske fyrbøder.

Den 10. december 1927 afholdes søforhør i København, som afsluttes med meddelelsen: Det må herefter formodes, at HERMOD er forlist, og at alle besætningsmedlemmer er omkommet. Vragets plads er ukendt.

HERMOD

fundet sommeren 1987

Vi havde dykkerundersøgt et par af de vrag, som lå 4 timers sejlads ud for Bovb-

jerg, uden dog at kunne identificere disse. Det ene var en coaster, som lå med bunden i vejret. Det andet var et stort dampskib, som var meget gammelt. Alle jernplader var tæret væk, og kun det svære jern som kedler, maskine, skrue og ankre var tilbage. Af indholdet i lasten var der ingen spor, ligesom der absolut intet fandtes, som kunne fortælle noget om skibet eller dets nationalitet.

Den 13. august 1987 skulle vi igen ud til et af »firetimers-vragene«. Vi var 3 dykkere ombord, og som så mange gange før var det skipper P.C. Mikkelsen fra Thorsminde, som sejlede skibet.

Da vi kom til positionen, fandtes vraget på skibets ekkolod, hvorefter vi hurtigst fik smidt en bøjle.

Bent var den første dykker. Han skulle binde en tyk ankertrosse ned i vraget, så vi kunne fortøje overfladefartøjet. Dybden på stedet var 34 m, så for at undgå dykkersyge blev dykkertiden sat til 20 minutter.

Efter at Bent havde klaret ankertrossen, skulle han få så meget overblik over vraget, som han kunne på den resterende dykkertid. Da han kom op, kunne han fortælle, at det var et stort dampskib, som var lastet med malm, som var presset i briketter, ankertrossen havde han bundet fast i vragets forende.

Kim og jeg skulle derefter også i vandet. Vi havde hver vore opgaver. Kim skulle søge efter spor, der kunne identificere vraget, og jeg skulle bruge tiden på at filme vragdelene med et undervandsvideokamera.

Vandet var meget klart i vandoverfladen, vi kunne se ca. 15 m, hvilket jo var fantastisk her i danske farvande. Men da vi svømmede ned af ankertovet, blev vandet mere usigtbart, og da vi nåede bunden 34 m nede, var sigtet kun 4 til 5 m, og lyset var svundet til tussmørke. Vragdelene stod op i vandet som en stor mørk skygge. De øverste jerndelev var overgroet med sønemoner. Store torsk og en del lys sej svømmede rundt over vraget og ind i de mange hulrum, som fandtes i det gamle skib.

Vi tændte vore lygter og svømmede igennem et stort hul ind i forskibet, det var skibsgods, der lå her, tovværk, wiretaljeblokke med mere. Helt ude foran lå en kobberlanterne. Jeg skulle have overblikket over vraget med videokameraet på under 20 minutter, så jeg fortsatte ind over vraget og hen over det forreste lastrum. Hele dækket var stort set tæret væk, dele af det var faldet ned over lasten af briketter. Skibssiderne stod endnu, men var meget tærede og møre, så man skulle være uhyre forsigtig med at svømme ind, hvor der var huller, idet vragdelene let kunne styrte sammen.

Da jeg kom hen til kommandobroen



Gert Normann med skibsklokken fra dampskibet "Hermod", som blev fundet 60 år for sent. Klokkeren har han foræret til fiskeskipper P. C. Mikkelsen, Thorsminde, som sejlede dykkerne ud til vraget.

midtskibs, var denne helt sammenfalden og lå delvis ud over skibssiderne. Helt nede over lasten af briketter lå nogle flotte messingsceptre, som måtte have stået allerøverst på kommandobroen. Jeg svømmede videre til agterskibet, hvor vraget var bevaret op i fuld dækhøjde. Store stykker dæk sad endnu på plads, og man kunne her se rester af kahytter og messe.

Efterhånden som jeg kom fremad, flygtede torsk og sej til alle sider. Torskene søgte ly i skibets hulrum, hvorimod sejterne forsvandt ud i det mørkegrønne vand.

Jeg svømmede forsigtigt ind i et par rum, trægulvene kunne man endnu se, men alt inventar var faldet sammen og lå som uigenkendelige dynger på gulvet.

Over maskinen var det helt frit, man kunne svømme ned ved siden af den store dampmaskine. Her var alt et virvar af rør, slanger, instrumenter og nedfaldne jerndelev. Lidt foran maskinen stod dampkedlerne, som næsten var overdækket med nedfaldne jerndelev.

Mange steder på vraget sad der rester af fiskernes trawl og garn, som der også skulle passes på.

På vej tilbage fik jeg øje på en stor hummer, som sad uhjælpeligt fast i nogle garnrester. Kniven kom frem, og snart var hummeren skåret fri af det snærende garn.

Som tak lod hummeren sig villigt filme nogle sekunder, inden den langsomt kravlede væk.

Pludselig lå den der bare - skibsklokken - jeg var nu fremme ved lastrum nr. 2. En stor flot klokke med stativ, alt i bronze. På klokken stod der »Hermod af København«. Jeg huskede nu historien om dette skib, som jeg havde læst flere gange. Jeg følte mig lidt uhyggeligt til mode, tænk at svømme i ruinerne af det skib, der forsvandt med hele besætningen. Skibet var fundet nu, men 60 år for sent, og mange sømil fra det område, hvor man eftersøgte skibet dengang.

Desværre var dykkertiden nu udløbet, så jeg søgte hurtigt tilbage til ankertovet, hvor Kim ventede, hvorefter vi begyndte opstigningen.

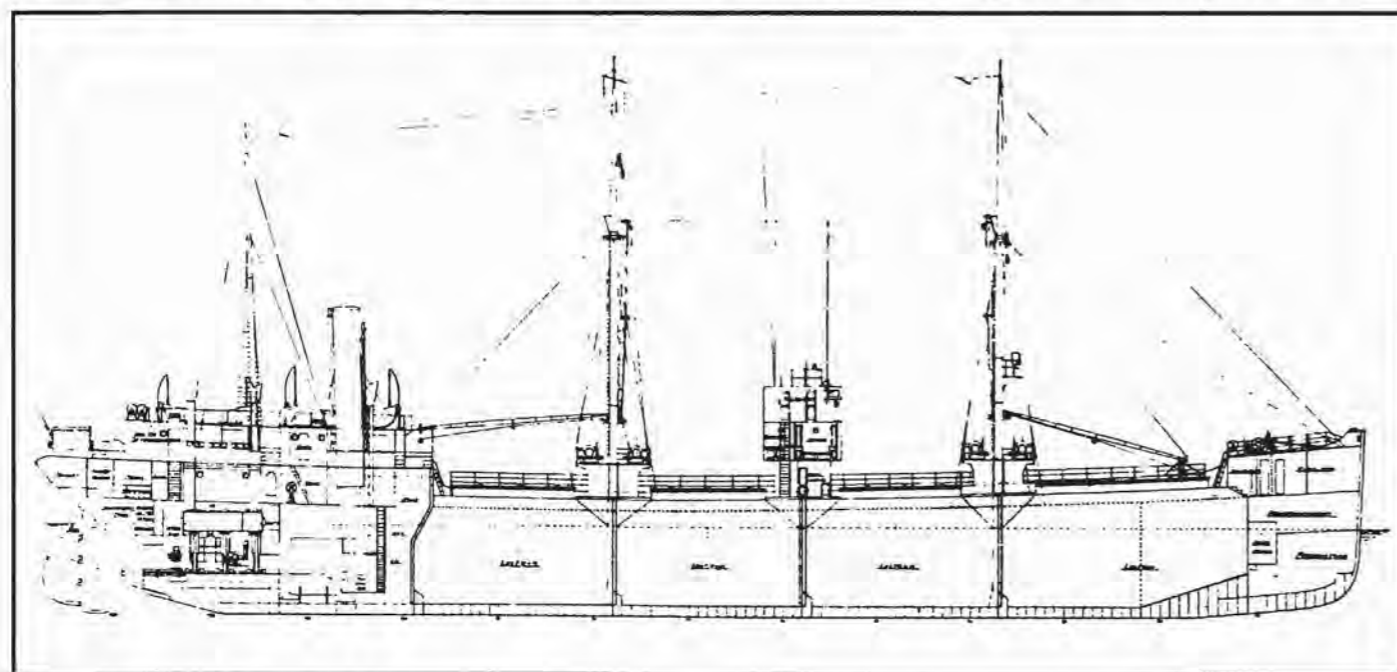
Da vi kom til overfladen, kunne vi se, at det var i sidste øjeblik. Vinden var tiltaget, og bølgerne var vokset betydeligt, hvilket vi jo ikke havde kunnet mærke så dybt nede.

Kursen blev sat mod Thorsminde, som vi nåede 5 timer senere godt rullet af de store søer.

»HERMOD's sidste minutter

Efter dykningen samledes vi for at sammenligne vore iagttagelser, og den optagne video blev gennemset flere gange for om muligt at rekonstruere skibets sidste minutter.

Vi havde fundet vraget over 21 sømil NV for det område, hvor man eftersøgte skibet i 1927. Vi kunne derfor konkludere, at da man sendte den sidste radiotelegrafiske melding, var den opgivne position ikke korrekt. Det beskadigede skib har



Tegnet længdesnit af »HERMOD«.

DANTRAWL A/S



Telefon 08 94 17 11

umuligt kunnet drive så langt med vind og strøm, inden det sank.

Under vores dykning konstaterede vi, at begge skibets hovedankre var ude, så kaptajnen må have givet ordre til ankring, da han opdagede at lugerne var beskadiget. Ved at ankre skibet op kommer der færre brådsøer ind over forskibet end ved langsom fart, og skibet ligger mere stabilt i søen. Besætningen fik så større chancer for at arbejde på dækket med at tildække de ødelagte luger. Desværre lykkedes det ikke for dem. Skibet har måske allerede ligget dybt i vandet, hvorved store brådsøer har kunnet slå

ind over dækket. Sikkert er der først kommet vand i det forreste lastrum. »Hermod« sank så dybere, og derefter kom der mere vand indover, og lugerne til næste lastrum brød sammen. Der er ingen tvivl om, at skibet er gået pludseligt og ret hurtigt ned. Det er gået ret ned med stævnen først, idet vi har kunnet konstatere, at begge ankerkæder er slækket op. Vi kunne endvidere se, at skibet stod på ret køl, og at lasten ikke havde forskubbet sig. Det vil sige, at skibet ikke som formodet er kæntræt, men er gået ret til bunds med stævnen først. Det er formodentlig gået så hurtigt, at ingen

har nået at komme i redningsbådene, og de fleste har ikke engang nået at komme ud af skibet.

Vi mangler mange oplysninger endnu, så ved vor næste dykning vil vi blandt andet se efter, om vi kan finde et af skibets ure, der kan fortælle os det nøjagtige forlidsstidspunkt. Og vi vil se efter, hvad maskintelegrafens står på og måske finde rester af besætningen inde i skibet for at få klarlagt forliset.



125 år siden Skagens redningsbåd kæntræde og otte redningsmænd omkom

Det var den tids RF-2 ulykke

Den 27. december 1987 er det 125 år siden et af de kostbareste redningsforsøg i den danske kystredningstjeneste fandt sted. Briggen "Daphne" var strandet ved Skagen Nordstrand, og under forsøg på at redde den 11 mand store besætning kæntræde Skagens redningsbåd, og otte redningsmænd og et medlem af skibets besætning omkom.

Der har været skrevet mange beretninger om ulykken, og selvom de nok har været sandfærdige, har de ikke fortalt hele sandheden. De har hæftet sig ved redningsmændenes heltemod og selve tragedien, men mindre ved årsagerne og det, der fulgte efter.

Tidsskrift for Redningsvæsen har haft lejlighed til at gennemlæse redningsstation Skagens originale redningsprotokol fra den periode, og derfor er vi nu i stand til at fortælle om ulykken i en helt ny be-

lysning. Som det vil fremgå, var der i virkeligheden tale om den tids RF-2 ulykke.

Den gamle redningsprotokol har i mange år været opbevaret af Skagens kendte lokalhistoriker, Chr. Thagaard. Han er nu over 90 år og har foræret den til stationsleder Aage Venø Jensen, Skagen, for at sikre, at den kan forblive i Skagen. Fremover skal protokollen opbevares på Skagens nye lokalhistoriske arkiv, "Tinghuset".

Oprettet i 1850

Selvom redningsvæsenet først blev oprettet ved lov af 26. marts 1852, var der allerede i 1850 ankommet en på Orlogsværftet bygget redningsbåd til Skagen, og samme år ankom også et engelsk raketapparat. Redningsbåden var 30 fod lang, 7 fod bred, 2 fod og 4/2 tomme dyb,

havde 9 tommers dybgående og vejede kun 2250 pund.

Da ulykken skete 27. december 1862 var kærner Søren Møller opsynsmand. Han havde 1. april 1858 overtaget stillingen efter fiskerikontrollør og forbjergere Bertel Andersen, og den gamle protokol starter den dag, hvor Søren Møller tiltræder.

Ulykken

De fleste indberetninger om strandinger, redningsaktioner og øvelser er ganske korte, men beretningen om "Daphne"'s forlis fylder mange sider.

Søren Møller fik melding om strandingen tredje juledags morgen kl. 7,30. Briggen "Daphne" af Gøteborg var en halv time forinden strandet på Skagen Nordstrand en lille kilometer vest for "Batteriet". Om natten havde det blæst en orkanagtig storm af VNV, men bådformand Jens Christian Jensen mente, at vinden havde lagt sig så meget, at redningsbåden kunne gå ud.

Der blev sendt bud efter mandskabet og transporthestene, og båden blev kørt til stranden. Kl. 9 blev båden sat i søen et stort stykke til luvar af strandingsstedet og blev heldigt roet ud gennem brændingen. På det tidspunkt havde "Daphne"'s kaptajn, A. F. Lindbom, beordret ma-

THYBORØN HAVNS FISKERIFORENING

Bredgade, 7680 Thyborøn
Tlf. 07 83 18 44

Kontortid:

Daglig kl. 9,00-12,00
Auktionshallens tlf. 07 83 19 88

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

HSR Skibselektronik

HSR

07 31 12 57

Otto Pedersvej 3

6960 Hvide Sande

Levorsen & Jørgensen A/S

Stataut. installationsfirma

Tlf. 08 94 10 11 - 08 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



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



"Daphne"'s strandning tegnet efter en skitse af fyrinspektør Meyer. Tegningen viser situationen efter at redningsbåden er kæntræt og opsynsmand Søren Møller forsøger at redde sine folk ved at skyde en raketline ud til dem. Nogle af redningsmændene klamrer sig endnu til kølen af den kæntræde båd, mens to driver levende i land, og reddes af folk på stranden, som danner kæde. Til venstre i billedet ses en af fiskerbådene klar til at gå ud.

sterne kappet, og de flød sammen med hele takkelagen i læsiden af skibet. Da redningsbåden nåede ud i nærheden af "Daphne", blev der kaste et ankerdræg, og det var så meningen, at båden skulle fires ned til det strandede skib for at få forbindelse. Det mislykkedes. På grund af en voldsom strøm langs med land blev båden ført forbi skibet, før dræget fik hold i bunden, og båden stoppede op.

Redningsbåden lå nu i læsiden af "Daphne", og måtte roes op mod den svære sø, der uafbrudt brød ind over båden.

I en bidende kulde, gennemblødt til skindet og iført svært og tungt tøj, som blev tungere og tungere jo mere vådt det blev, roede redningsmændene af yderste evne i en time uden at nå op til vraget.

Fra land gav Søren Møller derfor signal til, at båden skulle gå til land, for at den kunne blive kørt oven for strandingsstedet og sat ud igen til et nyt forsøg.

Mens båden blev sat på vogn og kørt op langs stranden, kørte Søren Møller med to vogne efter raketapparatet. Han håbede på, at båden måske ved hjælp af en raketline kunne få forbindelse med "Daphne". Da han kom tilbage, stillede han raketbukken op og gjorde en raket klar, hvorefter redningsbåden blev sat ud for anden gang. Igen blev den af strømmen ført ned i læ af det strandede skib, og igen forsøgte redningsmændene at ro op mod søerne for at komme de 11 nødstedte på "Daphne" til hjælp. De roede i halvanden time, og tilsidst måtte de på grund af kulde og udmattelse give op og søge land.

Endnu en gang blev der gjort klar til en nyt forsøg. Redningsbåden skulle igen køres oven for strandingsstedet for at blive sat ud, men nu var også hestene udmattede. Kun to af de faste transportheste kunne bruges, og Søren Møller måtte låne to heste af købmand Kragh og to heste af møller Sørensen.

Da båden skulle sættes ud for tredje gang, måtte fire af redningsmændene melde fra. Det var Jens Nielsen Sjøland, Iver Pedersen, Lars Møller og Niels Møller. De havde ikke kræfter til mere.

Så meldte fire frivillige sig. Det var Niels Andersen, Jacob Tønnesen, Jens Jensen Norsk og Jens Pedersen Kjelder.

Båden blev sat ud, og i det tredje forsøg lykkedes det at få bådtræget lagt så heldigt, at redningsbåden svajede op nær vraget, hvorefter der kunne skabes forbindelse med en line.

Den første af de skibbrudne fik en line om livet og blev trukket om bord i redningsbåden, men da den anden var på vej, kæntrade båden og blev liggende med kølen i vejret.

Nogle af redningsmændene fik fat i liner

og håndlister på båden, og klamrede sig fast. Søren Møller forsøgte at hjælpe dem på den eneste måde, han kunne, ved at skyde en raketline ud til den kæntrade båd. Raketbukken blev rettet ind efter båden, men da han forsøgte at affyre raketten, ville den ikke tænde. En ny måtte fremskaffes, og da den var klar til affyring, var det meste af mandskabet drevet væk fra båden. De sidste kunne dog stadig reddes, men linen faldt til læ af båden, og de havde ingen mulighed for at få fat i den.

Linien blev derefter halet i land og skudt op på stranden, men da raketapparatet var klar til affyring igen, var der ikke flere at se ved båden.

Lars A. Kruse

Kræfterne blev nu sat ind på at redde de tilbageværende på »Daphne« ved hjælp af raketapparatet. Først i det fjerde forsøg lykkedes det at kaste en line over skibet, som nu stod 180 favne fra land.



Lars A. Kruse, der ledede redningen af "Daphne"s besætning efter at redningsbåden var kæntrade.

Men dels på grund af den hårde strøm langs med land, dels fordi søfolkene ikke forstod, hvad de skulle gøre, mislykkedes alle forsøg på at redde dem med redningsstolen.

I mellemtiden var et par fiskerbåde bragt til stedet, og nu trådte den senere så kendte redningsmand, fisker Lars A. Kruse frem. Under hans ledelse lykkedes det i tre hold at redde de tilbageværende søfolk ved hjælp af fiskerbådene.

De omkomne

Så snart redningsbåden var kæntrade, gik nogle af de tilstedeværende østpå langs stranden for om muligt at redde de forulykkede, der blev ført med strømmen. Kun to blev ført levende i land. Det var

to af de frivillige, og det var næppe tilfældigt. De havde ikke slidt så længe ved årerne, som det faste mandskab, og var mindre udmattede. De reddede var Niels Andersen og Jens Jensen Norsk. Bådformand Jens Christian Jensen og bådmændene Niels Christian Simonsen, Iver Andreasen, Anders Christensen Bruun og Christen Thomsen Knep drev livløse i land, mens bådmænd Thomas Pedersen blev derude. Han havde ikke sit redningsbælte på, og det blev senere fundet på stranden.

Redningsbåden drev langs kysten ud forbi Grenen og til Sverige, hvorfra den senere blev slæbt tilbage til Skagen, og sat i stand på stedet. Den havde ikke lidt synderligt overlast.

Alle de omkomne redningsmænd, såvel faste som frivillige, var gifte, og efter ulykken var der nu otte enker med tilsammen 25 faderløse børn under 18 år. En af redningsmændene forsørgede desuden sin 67-årige mor.

Ulykken vakte stor deltagelse i hele landet, og der blev indsamlet penge til en særlig "Daphnefond", som hjalp enkerne og børnene.

Af Søren Møllers senere indberetninger fremgår det i øvrigt, at en af enkerne, hun var kun 29 år, den 8. november 1863 giftede sig med sin omkomne mands bror. Hun havde siddet alene tilbage med tre små børn på ét, fire og seks år, og det var også hende, der havde mandens 67-årige mor boende i huset hos sig. En anden af enkerne, hun var 44 år, døde 18. december 1863, efterladende tre børn på 12, 14 og 17 år.

Undersøgelsen

Efter ulykken blev der gennemført en officiel undersøgelse, og selvom den fastslog, at kæntringen nærmest var sket ved et hændeligt uheld, lagde den i realiteten skylden på mandskabet, og måske især på bådføreren. Det hed nemlig, at "grunden til ulykken nærmest måtte søges i sammenstød af tilfældige omstændigheder og ikke i nogen væsentlig fejl ved båden. Af nødvendighed var redningsbåden bragt under fortøjning både for og agter. Vel som følge heraf ikke at kunne svinge fri af det under land løbende strøg, som faldt tværs, underskar redningsbåden og kæntrade." Altså: selvom det ikke blev sagt direkte, konkluderes det, at båden var manøvreret forkert.

Senere viste det sig, at en af bådens bundventiler var skruet over, så den ikke virkede, og det halverede bådens selv-lænsende egenskab.

Allerede 1. januar blev der ansat nye redningsmænd i stedet for de omkomne, og en af dem var Lars A. Kruse, der straks blev bådførmand.

*Den 18de Decbr 1863 den 27de Decbr 1863, Morgon af de blaa Redningsmand
Daphne Redningsmand Opgjortmand sammest, ad et Østbørn
Capt. Staundahl i Nordstrøm af Skagen. - Det fandt
Lindholm
en Na han bløsthan overvæglig Skaden
Rindby fandt en logt sig betydelig, saa Rindbys
Sammant endog ad Indtægten af Besætning
de staa ved Indtægten endog alene. - Det blev
Løfter kunffil i ublittelig Samvirkning
at bringe Redningsmand Staundahl til Skagen.*

En lille bid af opsynsmand Søren Møllers beretning i den gamle redningsprotokol om "Daphne"s stranding og ulykken med redningsbåden.

Den nye besætning var tilsyneladende ikke enig i den officielle undersøgelses konklusion. Af de senere indberetninger fremgår det, at de var meget kritiske overfor den kæntrade redningsbåd og dens udstyr. Efter den første øvelse med den istandsatte båd, der fandt sted 25. september 1863, kom den første kritik. De nye årer var for store til den smalle båd, og ankerdrægene var for store og uhåndterlige.

Den 20. oktober 1863 skærpes kritikken. Nu ønsker redningsmændene i Skagen redningsdragter.

Det tunge tøj, som de er nødt til at bruge for blot nogenlunde at holde kulden ud og for at kunne modstå de søer, der bryder ind over båden under et redningsforsøg, duer ikke. Dels er de ubehaglige at have på og vanskelige at arbejde i, dels viste det sig ved "Daphne"s stranding, at tøjet bliver så tungt, at redningsbælterne ikke kan bære en mand oppe. Det var en af årsagerne til, at kun to kom levende i land.

Mandskabet ønskede derfor, hvad der svarede til den tids redningsdragter, nemlig trøjer og benklæder af molskind. De henviste til, at molskindstøj ville være en stor fordel ved redningsaktioner, hvor der skulle roes i længere tid. Med molskindstøj ville de ikke blive så forkomne.

Ansøgningen blev støttet af opsynsmand Søren Møller, men om de fik tøjet, fremgår ikke af protokollen.

Den 23. januar 1864 holdes der en ny øvelse med båden. Den foregår som sædvanlig på Nordstrand, og der er VNV vind, merssejlskuling, vestlig strøm og temmelig høj sø.

I rapporten om øvelsen skriver Søren Møller, at mandskabet vil indgive andragende om en ny båd til stationen. Ved

flere øvelser har det nu vist sig, at den eksisterende båd ikke har den fornødne stivhed til brug ved Nordstrand.

Den 23. februar kommer andragendet, underskrevet af redningsmandskabet. De siger, at redningsbåden mindre godt egner sig til brug ved Nordstrand, hvor det meste og farligste brug er for den. Den er for smal, skriver de, og understreger ordene. Derfor mangler den stivhed, og der er for lidt plads til at bruge de lange og runde årer. I stedet må de bruge små, ubekvemme og uhensigtsmæssige årer. Skal der optages en skibsbesætning i båden, er den så overfyldt, at der næsten ikke kan manøvreres med den på grund af manglende plads.

Lars A. Kruse

Lars A. Kruses egen underskrift i den gamle redningsprotokol.

Den er for lav over midten, skriver de, og disse ord bliver også understreget. Båden er så lav, at årerne på midten ikke kan bruges i høj sø. Håndtagene kan ikke sænkes langt nok ned, til at årebladet kan løftes fri af vandet.

Redningsmandskabet anmoder om i stedet at få en redningsbåd af samme type som i Ålbæk.

Men redningsvæsenet giver ikke redningsmændene i Skagen en båd, som de ud fra deres erfaring og kendskab til lokale forhold mener er den rigtige. I stedet begynder man at eksperimentere. I november 1865 bliver en ny redningsbåd, som er bygget til Rindby på Fanø slæbt ind til Skagen Sønderstrand. Den skal afprøves ved redningsstation Skagen for at afgøre, om det eventuelt er en sådan båd, de skal have.

Sammenlignet med Skagens egen båd er den nye båd et monstrum. Det var den første og sidste roredningsbåd, der blev bygget af jern. Rapporten efter afprøvelsen er da heller ikke fri for en vis sarkasme. Øvelsen foregår i storm af syd til vest, men med ringe strøm. Der er store problemer med at få båden sat ud. 10 mand kan ikke klare det. Der må fire mand ekstra til. Under forsøget på at gå over første revle knækker en åre. Den bliver skiftet, og derefter ror mandskabet af alle kræfter, men uden at kunne ro båden ud over anden og tredje revle. Båden kan ikke roes igennem med denne årekraft. Måske bør der gøres forsøg med længere årer, skriver Søren Møller. Båden kritiseres også for at være for tung. Ikke blot er den vanskelig at sætte ud, men det viser sig også, at fire heste ikke kan trække den. Måske kan seks heste klare det, men Søren Møller tror det ikke.

Der bliver holdt endnu en øvelse med

Hirtshals Fiskeriforening

LOSSEAFD. - ØSTHAVNEN

9850 HIRTSHALS

jernbåden, hvor der bliver brugt længere årer, men resultatet er ikke meget bedre end første gang. Derefter bliver båden sejlet til Rindby, som heller ikke får megen glæde af den. Allerede samme år føres båden tilbage til København.

Ulykken ved "Daphne"s forlis medførte også, at der blev nedsat et udvalg, som skulle komme med forslag til en ny redningsbåd. Udvalget bestod af en orlogskaptajn, en fabriksmester, en løjtnant i marinen, en vaterskout (embedsmand der kontrollerede koffardiskibenes påmønstring) og en skibsbygmester. De kom med en betænkning, men på grund af krigen i 1864 blev den aldrig ført ud i livet. I stedet fik skibsbygmester Bonnesen godkendt en ny type redningsbåd, som skulle kunne rejse sig selv efter en kæntring. Båden var oprindeligt bestemt for Skagen, men den vejede 2824 pund, og mandskabet ønskede den ikke. Redningsvæsenet erkendte, at den nye båd på grund af sin vægt og størrelse nok heller ikke var velegnet til forholdene, og i stedet blev den anbragt i Klitmøller.

I 1870 blev der gjort et nyt eksperiment. Station Skagen fik et pontonfartøj, opfundet af en branddirektør. Det viste sig totalt ubrugeligt. Ikke blot var det umuligt at ro det ud over revlerne, det havde også flere andre fejl, og i 1873 blev det flyttet til Ålbæk og solgt kort tid senere. Station Skagen måtte stadig nøjes med den gamle redningsbåd, som var kæntrret, og som mandskabet ikke havde fuld tillid til. Først i 1877 fik station Skagen en ny redningsbåd.

Opsynsmand Søren Møller kom tilsyneladende aldrig over tragedien med den kæntrrede redningsbåd. Allerede 13. august 1865 indgiver han sin afskedsbegæring, og efter at have rykket et par gange, truer han 29. november med at overlade hele stationes materiel i den stedlige øvrigheds varetægt, når han finder for godt, og selv fratræde. 1. april 1866 får han bevilget afsked på grund af svagelighed.

JUL I NYHAVN

Af sognepræst Jens Hvas, Holstebro.

Et kært minde

Det var i Nyhavn på sømandshjemmet »Bethel«. Det var i 1952, den jul, jeg aldrig glemmer.

Vi skulle forberede et stort ryk-ind af søfolk - danske, norske og andre udlændinge, - tre aftener i træk med fulde huse.

Bestyrer Kaj Jensen, - den distingverede KFUM-mand opdraget af Olfert Richardt, selv havde han opdraget KFUM-drengen Otto Leisner, - kunne lave fest som ingen anden.

Det begyndte med hans tur til Grønttorvet, hvor han købte ind i store måde. Tønder med vindruer i korkspåner, kasser med appelsiner og æbler. Gæs fra landet skænket af en bonde.

Så kom dagen. Det begyndte ved mindeankeret i Nyhavn, det fortsatte med gudstjeneste i sømandskirke. Middag, juletræ, gaver fra ukendte kvinder fra hele Danmark. Derefter gættekonkurrencer, som en Otto Leisner kunne have udformet dem, - *just sådan!*

En sømands æresvagt

Så var det forbi, klokken var tolv. En sømand foreslog: »Altid frejdig«. Just ikke en julesang, men den passede til forsamlingen af søfolk, de fleste modne mænd. Mange af dem havde deltaget i de farlige konvojsejladser til Murmansk i Nordhavet og Malta i Middelhavet. - De bar sår på sjæl og krop endnu.

Da vi kom til sidste vers: »Kæmp for alt, hvad du har kært, dø om så det gælder.«, rejste en sømand sig op og blev stående med bøjet hoved.

Jeg spurgte ham siden, hvorfor rejste du dig op. Sømanden svarede: »Jeg kan ikke lade være. Jeg gør det altid, når vi kommer til det vers. Det var det sidste jeg hørte fra mine kammerater, da de drev bort på en tømmerflåde. De satte alle livet til. Jeg rejser mig for at ære deres minde. Jeg kan ikke lade være«.

Folkets salme

Den sømand melder sig altid for mit indre blik, når tonerne til »Altid frejdig« slås an. Hans ærbødighed både overfor sine druknede kammerater, og overfor den salme, der var deres sidste hilsen.


»Altid frejdig« er hele årets sang, - og hele folkets nationalsalme. Men den er ligefuldt en julesalme.

»Stjernerne vil lyse«, som Betlehemsstjernen, der minder os om lyset i vort himmelske hjem. Det var under den stjerne, vi lærte at kalde Gud Far, fordi han sendte os sin enbårne søn og Han kaldte os søstre og brødre.

Han hengav sig i kærlighed til os for at frelse os fra ondskabens og dødens magt. Han lærte os, at livet først er noget værd, når vi bruger det i tjeneste for hinanden.

»Kæmp for alt hvad du har kært, dø om så det gælder«.

Det gjorde Vor Herre Jesus, hos Ham, i Hans tjeneste er livet, som aldrig slipper op.


BORNHOLMS KONSERVESFABRIK A/S

LEVERANDØR TIL DET KGL. DANSKE HOF
3730 NEKSØ - BORNHOLM



Ophalerbedding indtil 200 tons
Hydraulik- og Maskinværksted
Tømrerværksted
Malerværksted

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



Fiskesalgssforeningen
ØSTBORNHOLM A.m.b.a.
Sdr. Hammer 2 · Postbox 13
3730 Neksø · Tlf. 03 99 21 99

AGGER SKIBSVÆRFT

Nybygninger og reparationer.
Smede- og Maskinværksted

Agger, 7770 Vestervig
Tlf. 07 94 15 55

Skagens Gren har i år virket som en magnet på lystsejlere

Mange strandinger på Grenen

Redningsstation Skagen har i år haft det største antal aktioner ved Grenen i mange år. Det har hovedsageligt været lystsejlere, som havde behov for assistance. Der har været adskillige strandinger, men også en aktion, hvor en lystsejler til havs mistede roret i hårdt vejr. Desuden fik en fiskekutter pumper bragt ud efter en kollision.

Af årets aktioner indtil nu kan følgende nævnes ved redningsstation Skagen:

22. juni strandede sejlbåden "Moonlight" af Arendal på Grenen. Det skete i fint vejr. Båden havde fået motorstop, og selvom føreren satte sejl, blev den af strømmen ført ind på Grenen, hvor den strandede. Redningsstationen blev alarmeret kl. 04,00, og LRBen gik til undsætning. Sejlbåden blev hurtigt trukket fri, hvorefter den selv kunne sejle til Skagen havn.

29. juni kl. 07,00 blev stationen alarmeret til en eftersøgning efter en norsk motorbåd, som drev rundt øst for Skagen. Det blæste 10 sekundmeter af vest, og der var en hel del sø. Motorbåden blev eftersøgt med LRBen i fem timer, hvorefter KGM meddelte, at den var fundet ved den svenske kyst af en svensk redningsbåd.

4. juli kl. 06,37 blev stationen alarmeret, da Skagen-kutteren "Ibsuloan" var blevet påsejlet af en russer og slået læk. Selvom stationen på dette tidspunkt ikke selv havde fået en transportabel læsepumpe, og derfor først skulle have fat i pumper fra Falck, blev aktionen gennemført på rekordtid med LRBen. Pumperne blev sat ombord på "Ibsuloan", før helikopteren nåede frem, og "Ibsuloan" blev holdt flydende og ledsaget sikkert i havn.

14. juli måtte LRBen afsted igen. En speedbåd fra Frederikshavn havde i fint vejr fået motorstop nord for Grenen. Den blev slæbt sikkert i havn.

18. juli kl. 01,30 blev stationen alarmeret, da sejlbåden "Blue Haven" af Stockholm med 10 mennesker ombord var strandet på Grenen som følge af rorskade. Det blæste 22 sekundmeter af øst, og der var hård sø. Stationen rykkede ud med LRBen og MRB 25. Da redningsbådene nåede ud til det strandede skib, havde Falck fået en line ud til det, hvorefter alle 10 kunne vade i land. Dybere var der ikke.

På vej i havn fik de to redningsbåde via Skagen Radio melding om, at en 36 fods

lystsejler fra Drøbak i Norge havde mistet roret 12 sømil nord for Grenen og bad om hurtig hjælp. Begge redningsbåde gik til undsætning, og fik trods det meget dårlige vejr havaristen på slæb og fik den bugseret i havn. På grund af vejret varede aktionen til kl. 20 om aftenen. 4. august kl. 23,30 fik stationsleder Aage Venø Jensen igen melding om, at en sejlbåd var strandet på Grenen. Det var båden "Patache" fra Middelburg i Holland. Strandingen var sket i pænt vejr med 3-4 sekundmeter vind af nord. Stationen gik til undsætning med begge redningsbåde og fik uden større besvær havaristen trukket af grunden. Sejlbåden blev bragt sikkert i havn, og kl. 02,00 kunne aktionen afsluttes.



Redningsmændene i Skagen har i år haft stor glæde af deres lette redningsbåd, en GTC, som de har givet kælenavnet »Gredals Turist Cykel«.

Samme dags aften, 5. august kl. 22,55 blev stationen alarmeret igen, denne gang af stationsleder Aage Venø Jensen selv. Han hørte på VHFen, at den 38 fod store sejlbåd "Farra-Diva" af Tønsberg i Norge var strandet på Grenen. Det var sket i halvdårligt vejr med 5-7 sekundmeter vind af nordøst.

Aage Venø kørte ud på Grenen og kunne fra stranden se, at lystsejleren stod meget hårdt. Over VHFen spurgte han den lokale slæbebåde "Skaw-Link", der var blevet tilkaldt, om redningsstationen skulle gå ud med LRBen og hjælpe med at skabe forbindelse. "Skaw-Link" sagde nej. Den havde selv en lille hjælpebåd med. Men da den skulle i brug, kunne motoren ikke starte, og imens blev sejlbåden slæbt længere og længere ind over

Grenen. Da der stadig intet skete, og den nødstedte over VHFen råbte: "nu tager vi vand ind", kaldte Aage Venø redningsstationens mandskab ud. De gik til undsætning med LRBen og fik kontakt med den strandede båd, der havde fire mand ombord. De spurgte, om LRBen kunne rykke båden fri, og det gik også godt et stykke, men så knækkede kølen, hvorefter båden væltede om på siden. De fire nordmænd kravlede op på siden af den væltede sejlbåd og blev herfra reddet af LRBen og sejlet ind til Skagen havn, mens MRB 25 overtog bugsering af båden.

Efter aktionen klagede Aage Venø Jensen over, at nordmændene allerede kl. 21,18 kaldte på hjælp, men at stationen først måtte træde til kl. 22,55. Det var tæt på at koste de fire livet.

Den officielle forklaring herpå lød, at nordmændene ikke havde udsendt nødsignal, men blot anmodet om hjælp til at blive trukket fri af grunden.

I øvrigt fik aktionen og dens efterspil, Farvandsdirektoratet til at understrege,

at en stationsleder efter eget skøn altid kan kalde sin station ud. Han behøver ikke at vente på en anmodning.

Endnu en aktion på Grenen skal nævnes i denne omgang. Den fandt sted 15. august kl. 13,11. Den svenske lystsejler "Tamara" var strandet på Grenen i 3-4 sekundmeter vind af nord.

Begge stationens fartøjer sejlede til undsætning. Lystsejleren stod langt inde på Grenen og sad godt fast. LRBen sejlede ind og fik forbindelse, hvorefter MRB 25 på kort tid trak båden fri, mens politi, Falck og helikopter så til. Båden blev slæbt ind til Skagen og allerede 15,00 var aktionen slut. At alt gik så glat skyldes ikke mindst LRBen, siger Aage Venø Jensen.

VIKING

NORDISK GUMMIBÅDSFABRIK

- ★ Opblæsbare gummiredningsflåder
- ★ Evakueringslidsker
- ★ Redningsdragter og branddragter
- ★ Redningsveste
- ★ Andet maritimt redningsmateriel

P.O. Box 3060
6710 Esbjerg V

Telefon 05 15 06 44
Telex: 541 14 Vikng DK

MARINE SERVICE

Aut. forhandler af:



SALG OG REPARATION AF
ALLE TYPER MARINEMOTORER

Forhandler
af:



ALT I MASKIN- OG SKIBS-
BYGNINGSARBEJDE



ELLING & EJSING A/S
Maskinværksted . Skibssmedie
Nordvestkajen . 9850 Hirtshals
TLF. 08 94 23 22
Lager og indkøbsafd. 08 94 24 35



FOR 60 ÅR SIDEN

November 1927:

Redningsarbejdet ved Vestkysten

Et dygtigt udført Arbejde af Redningsmandskabet ved Hanstholm.

I Gaar Morges ved 8-Tiden løjede Vinden af, efter at det havde blæst i et Par Dage, og alle Baade tog igen paa Havet her ved Hanstholm, nogle med Vod, andre med Torskegarn, men ved Middagstid begyndte det igen at blæse op til Storm, saa Fiskerne igen hurtigt maatte søge Land. Den sidste Baad kom ind ved 3-Tiden. Fangsterne var meget smaa. Ved 4-Tiden kom der telefonisk Bud fra Klitmøller om at holde Redningsbaaden klar, da der endnu manglede to Baade »Niels Jul« og »Vinterflid«, som var taget paa Revet med Kroge. Landing ved Klitmøller var umulig, hvorfor de vistes nordpaa – det sker ved Hjælp af Signaler paa Signalmasten –. Der blev Travlhed ved Hanstholm, da der kom Bud om, at der ventedes to Baade fra Klitmøller. Trods den stærke Storm og svære Sø gik Redningsmandskabet paa med uforfærdet Mod, som Redningsmandskabet her ved Hanstholm altid gør, naar det gælder om at komme nødstedte Kammerater til Hjælp. I Gaar saa det særlig farligt ud, og det blev tillige mørkt, inden Klitmøller-Baadene kom hertil. Men da laa Red-

ningsbaadene uden for Revlerne for at være til Hjælp, hvis de vilde have modtaget Hjælp; men de vilde selv gaa ind. – Da det ikke er saa let at gaa ind ved en ukendt Landingsplads, særlig naar det er mørkt, gik Redningsbaaden foran dem for at vise Vei ind over Revlen, hvor Havet var mest rolig. Det gik ogsaa godt, og Baadene landede i god Behold. – Jeg vil gerne hermed rette en Tak til alle, som bidrog til, at vi her ved Hanstholm fik en så udmærket Redningsbaad, Redningsmandskabet har Tillid til, og uden Motor havde det ogsaa været umuligt at gaa ud i Gaar. Der er kun en lille Mangel, som nemt kan rettes, hvad jeg tror, den ogsaa vil blive; det er Belysningen, som er en almindelig Lanterne med Petroleumlampe, som blæste ud, saa det saa noget kritisk ud for en Tid. Den burde erstattes enten med elektrisk Lys eller Gasbelysning, som er ufejlbarlig i Storm. Samtidig vil jeg gerne henstille til Myndighederne at lade dem faa Motorredningsbaade paa de Pladser, hvor de i nogen Maade kan bruges.

J-n.

Havets Høst

Tak, min Dreng, fordi du har gjort din Pligt.

Atter har Efteraarstormene forarsaget de i de senere Aar stadig tilbagevendende Ulykker med Tab af Menneskeliv blandt vore Sømænd og Fiskere. Havet har høstet, og Sorgens Budskab er spredt over Landet.

Som altid er det Vesterhavet, der har krævet de store Ofre, og paa sin skaan-

selsløse Maade har bortrevet de pligtfuldende Sømænd. Denne Gang er det særlig gribende, fordi alene med et eneste Skib gik 23 Mand bort, nemlig med Damperen »Hermod«, tilhørende den danske Stat, men administreret af Firmaet C. K. Hansen i København. Sporløst forsvandt Skibet udfør Hjem-

landets Kyst den 2. Oktober og muligen med Kending af dette, ingen ved hvorledes eller hvordan Ulykken er sket, da alle ombordværende gik ned med Skibet, da det sank. I mange Hjem ventede og haabede man paa, at Skibet skulde naa Vejen, og først da den første Skibbrudne drev i land, blev det en sørgelig Kendsgerning, at »Hermod« ikke vilde naa frem mere, da var det forbi for de Efterladte. Haabets Lys var slukt. Vi, som selv har prøvet Søen og været ude i Storm, ogsaa ud for den jyske Vestkyst, ved, hvad det vil sige, og ved, hvilken Kamp, der er ført for at frelse Skibet og dermed Livet, og ved ogsaa, at hver Mand om Bord har gjort sin Pligt lige til det sidste, og derfor blev ogsaa den Begravelse, som fandt Sted paa Aalborg Kirkegaard den 16. Oktober, saa gribende, som den blev, netop fordi der i det store Følge var saa mange tilstede, som kendte Søen, og i Særdeleshed blev alle grebne, da Afdødes Fader, Fyrmester Jensen, Hals, efter Jordpaakastelsen stod hen til Graven og udtalte: »Jeg bringer dig, min Dreng, en sidste Hilsen og Tak for alt, hvad du har været for Dit Hjem. Du faldt paa din Post, det bærer dit sønderlaaede Legeme Vidnesbyrd om. Tak, kære Valdemar, Tak min dreng, fordi du gjorde din Pligt til det sidste. Vorherre være med dig!« Det var Ord, som gik alle dybt til Hjertet, ikke alene fordi det var Faderen, men ogsaa fordi det var den forhenværende Sømmand, der ud fra sit Kendskab til Søen vidste, hvilken Kamp for at frelse Livet der var blevet kæmpet for at holde Skibet flydende.

Radio

Redningsdamperne »Vestkysten« og »Vesterhavet« har nu faaet Radio installeret for saavel Telefon som Telegram. Et længe følt Savn er hermed afhjulpel, skrives der til os fra Vestkysten.



SCANIA DIESEL VALMET DIESEL
Nordhavn
marineaggregater og
propelmotorer...

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

Lad Nordhavn tage roret,
naar det gælder
marineaggregater og
propelmotorer

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

Fori 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 – og med de rigtige reservedele – og med folk, der ved, hvad der skal gøres.

Nordhavn går aldrig på kompromis. Vi ved, hvad sikkerhed til søs betyder.



MASKINFABRIKEN
NORDHAVN A/S

Torsøvej 2 DK 8240 Risskov/Aarhus Tlf (06) 21 34 00 Danmark Telex 68184 diesel dk

HANSTHOLM FISKEAUKTION

Auktionsmester IB HOLM SØRENSEN
(statsautoriseret)



AUKTIONSGADE 11
7730 HANSTHOLM
Tlf. 07 96 11 66
Telex 60 857



MANDS MINDE



Ansættelser

Pr. 1. 10. 1987

Ivar Weinrich Holm, f. 14/9 1944, som bådmand på prøve ved redningsstation Rønne.

Jørn-Ole Jensen, f. 25/5 1950, som bådmand på prøve ved redningsstation Rønne.

Henrik Karred Larsen, f. 14/5 1967, som bådmand på prøve ved redningsstation Skagen Havn.

Torben Koch Sørensen, f. 5/2 1945, som bådmand på prøve ved redningsstation Hirtshals.

Pr. 1. 11. 1987

Tommy Jensen, f. 6/12 1949, som bådmand på prøve ved redningsstation Hvide Sande.

Pr. 1. 1. 1988

Kendtmand Villy Pedersen, redningsstation Allinge, som bådmand ved redningsstation Rønne.

Kendtmand Kurt Christensen, redningsstation Allinge, som bådmand ved redningsstation Rønne.

Afsked

Pr. 31. 10. 1987

Bådmand A.K. Boye, redningsstation Hvide Sande, efter ansøgning.

Bådmand på prøve, P. Jakobsbørg, redningsstation Thyborøn, efter ansøgning.

Pr. 31. 12. 1987

Bådmand J.O. Andersen, redningsstation Skagen Havn.

Pr. 31. 1. 1988

Bådmand R. Poulsen, redningsstation Hirtshals, efter ansøgning.

Runde fødselsdage

55 år

Bådmand H. Th. Kristensen, Neksø, 7.12. 1987.

Bådmand S.E. Christiansen, Hvide Sande, 19.12. 1987.

60 år

Fhv. bådformand C.B. Lauridsen, Hvide Sande, 18.12. 1987.

Fhv. bådmand S. Steensen, Løkken, 18.12. 1987.

Bådformand H.M. Larsen, Østerby, 28.12. 1987.

Opsynsmand W. Kristensen, Gedser, 31.12. 1987.

Fhv. betjeningsmand H.F. Pedersen, Bjerregård, 12.1. 1988.

Fhv. betjeningsmand K.A. Holm, Gudhjem, 12.1. 1988.

Fhv. bådmand K. Berg, Løkken, 13.1. 1988.

70 år

Fhv. bådformand S.O. Sørensen, Hals, 13.12. 1987.

75 år

Fhv. bådformand J. Christensen, Vejrs, 8.12. 1987.

Fhv. betjeningsmand G. Christensen, Vester Agger, 13.12. 1987.

80 år

Fhv. bådformand R.V. Pedersen, Neksø, 3.12. 1987.

Fhv. bådformand A.F. Henriksen, Skagen Havn, 11.12. 1987.

85 år

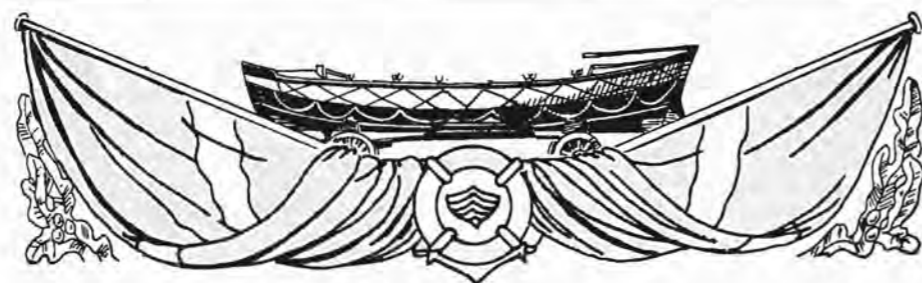
Fhv. betjeningsmand N.R. Larsen, Liløre, 29.11. 1987.

90 år

Fhv. bådformand C.H. Thygesen, Rømø, 13.12. 1987.

Fhv. bådmand N.A. Iversen, Rindby, 4.1. 1988.

Fhv. betjeningsmand J.S. Pedersen, Tisvildeleje, 16.1. 1988.



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.

Af »Fhv. farmer Christian Mumme Bondo og hustru Christiane, f. Hartmann's legat«

vil der den 6. marts 1988 kunne uddeles nogle portioner til værdige trængende fiskere, ansatte eller forhen ansatte under redningsvæsenet i Jylland og deres enker samt uforsørgede børn.

Skulle der ikke blandt de ovennævnte findes et tilstrækkeligt antal værdige og trængende, kan værdige og trængende fiskere i det øvrige Danmark eller værdige og trængende enker efter sådanne eller uforsørgede børn komme i betragtning.

Ansøgningsskema vil blive tilsendt efter henvendelse til legatbestyrelsens formand:

Auditør Ib Scheel Thomsen
Postbox 99, 7000 Fredericia

til hvem skemaet må tilbagesendes i udfyldt stand inden 15. januar 1988.

THORSMINDE FISKEAUKTION

v/ Johannes Dahl Knudsen

Spovevej 7
Thorsminde
6990 Ulfborg

Tlf. 07 49 71 23

SKIBSELEKTRONIK - SALG - SERVICE



HIRTSHALS SKIBSRADIO I/S
SYDVESTKAJEN 1-3
9850 HIRTSHALS

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

Jørgen Jensen & Søn

v/ Johs. Jensen

Kolonial - Isenkram - Skibsproviantering

6960 Hvide Sande - Tlf. 07 83 31 18

RACAL-DECCA

RACAL

København: 01-12 83 10

Esbjerg: 05-12 85 00

Hirtshals: 08-94 30 22



Nybygning Ombygning



Raun Bybergs
Skibsbyggeri A/S

Skippergade 7 - 6700 Esbjerg
Tlf. 05 12 53 99

KNUD E. HANSEN A/S

Skibtekniske Konsulenter

Bredgade 75 . 1260 København K

- vi er lidt friskere...

SPAREKASSEN **sds**

A/S Vestjydsk Krystal-Isværk

Ny Fiskerihavn . 6700 Esbjerg

Tlf. 05 12 00 66

LEMVIG BIBLIOTEK

SKOLEGADE 3
7620 LEMVIG

Thyborøn Dykker- og Frømandstjeneste



v/ Verner Nielsen
Lærkevej 37 - Thyborøn
Tlf. 07 83 13 19

HARALD IVERSEN & SØN

FISKEEKSPORT - FILETFABRIK

Tlf. 07 83 13 00 - 07 83 17 40

7680 Thyborøn Havn



**Thyborøn
Skibsproviantering**

v/ Birte og Søren Pedersen
Havnegade 22 · 7680 Thyborøn · Tlf. 07 83 10 05 - 07 83 13 20



**THYBORØN SKIBS- &
MOTORREPARATION**
APS

TLF. 07 83 15 50 - 07 83 11 11



SØREN EMTKJÆR

SHELL SERVICE
ALT I AUTOTILBEHØR

7680 Thyborøn · Tlf. 07 83 11 74



THYBORØN SKIBSRADIO

MARITIMT ELEKTRONISK USTYR

Henning Byskov · Havnen 7680 Thyborøn · Tlf. (07) 83 11 60 · Biltlf. 045 54689



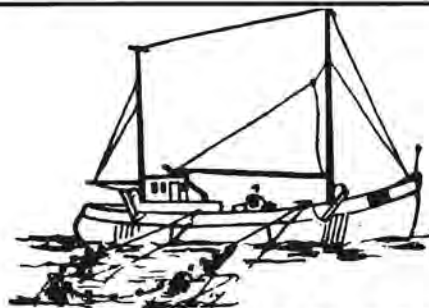
THYBORØN FISKEAUKTION

v/ Jens Steen

**A/S Thyborøn Isværk
&
Kølehus**

Tlf. 07 83 10 03

7680 Thyborøn Havn



THYBORØN TRAWLBINDERI I/S

Havnegade 42 · 7680 Thyborøn

Tlf. 07 83 15 00

Altid de nyeste modeller i Trawl og Vod



7680 Thyborøn · Tlf. (07) 83 14 44

TIDSSKRIFT
FOR
REDNINGSVÆSEN

Medlemsblad for Foreningen af Danske Redningsmænd

SÆRNUMMER

NOVEMBER 1987

54. ÅRG.



LEMVIG BIBLIOTEK
1987

Den danske kystredningstjeneste er siden 1983 blevet udstyret med små, lette og meget hurtige redningsbåde. De har betydet en forbedring af Redningstjenestens effektivitet. Læs mere om de nye både inde i bladet.

Om dette nummer af tidsskriftet!

Dette særnummer af »Tidsskrift for Redningsvæsen« er udsendt i samarbejde med Farvandsdirektoratet.

Anledningen er et udbredt ønske hos myndigheder og personer, der som led i deres virksomhed samarbejder med Kystredningstjenesten, om at få en samlet oversigt over Kystredningstjenestens stationer og udstyr.

Bladet beskriver de eksisterende 26 danske redningsstationer. Beskrivelsen er ført a jour pr. 22. november 1987.

Den danske kystredningstjeneste er imidlertid under stadig ændring og udvikling. Netop i disse år arbejder Farvandsvæsenet på en moderniseringsplan, som er nødvendig, såfremt Kystredningstjenesten fremover skal kunne løse sine opgaver.

Læseren af dette blad skal således ikke forvente, at informationerne om redningsstationernes forhold er helt dækkende med virkeligheden, når der er gået en tid.

Vi opfordrer derfor de læsere af dette blad, der har brug for at være orienteret om redningsstationernes materiel og udstyr, til selv at holde sig orienterede om de relevante stationers forhold. Dette kan f.eks. gøres ved at indlede et lokalt samarbejde med den (de) lokale redningsstationer, hvor man altid kan forvente en venlig modtagelse.

For at gøre det nemmere for læserne at føre optegnelserne a jour, er der umiddelbart efter beskrivelsen af de enkelte stationer afsat plads til korrektioner og tilføjelser.

Iøvrigt skal det tilføjes, at det er vores hensigt i fremtiden at bringe korrigerede oversigter over stationerne, når udviklingen gør det rimeligt. Disse oversigter vil blive bragt som indlæg i de ordinære numre af »Tidsskrift for Redningsvæsen«.

Personer og institutioner, der interesserer sig for - og ønsker at følge debatten om Kystredningstjenesten, kan med fordel tegne abonnement på »Tidsskrift for Redningsvæsen«. Yderligere oplysning om dette samt bestillingskupon er anbragt sidst i dette nummer.

Yderligere eksemplarer

Dette særnummer af »Tidsskrift for Redningsvæsen« bliver trykt i 1400 eksemplarer. Alle abonnenter får bladet tilsendt, og desuden sendes det til forskellige myndigheder og institutioner. Andre, der er interesseret, kan rekvirere bladet hos Farvandsdirektoratet, Postbox 19, 1001 København K, tlf. 01 57 40 50.



Ansvarende redaktør:
KNUD JACOBSEN
Makholmvej 37, 7600 Struer
Tlf. 07 86 14 67, 07 85 09 00, 049 - 81 635

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

Ekspedition og tryk:
THYBORØN BOGTRYKKERI
Ærøvej 5A, 7680 Thyborøn
Tlf. 07 83 19 33

Eftertryk tilladt med kildeangivelse
ISSN 0900-3207

FORENINGEN AF DANSKE REDNINGSMÆND

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

Næstformand:
WILLIAM CHRISTENSEN
Genvej 14, 4874 Gedser
Tlf. 03 87 94 28

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

MARTIN SØRENSEN
Højvangen 12, 9850 Hirtshals
Tlf. 08 94 18 82

ÅGE VENØ JENSEN
Rønnevej 1, 9990 Skagen
Tlf. 08 44 46 34

Vigtige telefonnumre:

Søværnets Operative Kommando
Tlf. 06 12 30 99

Marinedistrikt Kattgat
med hovedkvarter i Frederikshavn
Tlf. 08 42 19 55

Marinedistrikt Sundet
med hovedkvarter på Stevns
Tlf. 03 70 62 12

Marinedistrikt Bornholm
med hovedkvarter på Rytterknægten
Tlf. 03 95 20 11

Redningsinspektør
GUNNAR VOLF LORENTSEN
Farvandsdirektoratet
Postbox 19, 1201 København K
Tlf. 01 57 40 50, lokal 457
OPS: 041 - 54 305

Forord

Et under Farvandsdirektoratets nedsat udvalg har i juni 1987 afleveret et forslag til modernisering af kystredningstjenesten. Forslaget vil, når det bliver gennemført medføre en gennemgribende modernisering såvel på personalesiden som på materielens side inden for Kystredningstjenesten. Denne modernisering, der vil medføre en investering på ca. 250 mill. kr., foreslås gennemført i årene frem til 1995. Moderniseringen er nødvendig for at opretholde den professionelle status, som er kendetegnende for de danske redningsmænd inden for kystredningstjenesten.

I takt med udviklingen er der inden for de sidste par år tilført redningstjenesten en række lette redningsbåde og moderne tilkalde- og kommunikationsudstyr, ligesom næsten alle fartøjer er blevet forsynet med moderne navigationsudstyr.

Da en række myndigheder, og andre som virker inden for søredningstjenesten har udtrykt ønske om en samlet oversigt over kystredningstjenesten, har Farvandsdirektoratet besluttet på denne måde at oplyse om kystredningstjenestens bidrag til søredning i de danske farvande.

Farvandsdirektoratet skal takke Søværnets operative Kommando for hjælpen med at udarbejde afsnittet om Søredningstjenesten. Direktoratet skal samtidigt gøre

Den Danske Kystredningstjeneste

Af redningsinspektør Gunnar Volf Lorentsen

Kystredningstjenestens opgaver er at foretage redning af personer, som er i nød på havet ved de danske kyster, og at varetage vagttjeneste ved kysterne i henhold til gældende regler. Siden 1973 har Kystredningstjenesten organisatorisk været en del af Farvandsdirektoratet (FRD), og den daglige ledelse af Redningstjenesten foregår i dag fra FRD's kontorer i Overgaden oven Vandet 62, København. Netop i denne tid er hele FRD under reorganisation, og der vises derfor ikke en organisationsplan, da den sikkert ikke vil gælde om kort tid. Når kystredningstjenestens stationer og mandskab udfører redningsoperationer eller andre opgaver er de underlagt Søværnets Operative Kommando (SOK), der ifølge gældende regler har den operative ledelse af redning og eftersøgning til søs.



Farvandsdirektør
Torsten Kruiuse

opmærksom på, at det ikke vil være muligt at holde modtageren af dette særnummer underrettet om eventuelle senere ændringer, men direktoratet vil som tidligere holde Søværnets operative Kommando løbende orienteret om enhver ændring, der har betydning for en hurtig og effektiv indsats under en søredningsaktion.

Farvandsdirektoratet skal endvidere takke Foreningen af Danske Redningsmænd for deres medvirken til udsendelsen af dette særnummer af Tidsskrift for Redningsvæsen.

Torsten Kruiuse

Stationer

For tiden er der 26 redningsstationer i Danmark. På oversigtskortet (side 8) kan man se, hvorledes redningsstationerne er placeret.

En redningsstation består af et stationshus med mandskab og udstyr. Udstyret kan typisk være:

- A. En motorredningsbåd (MRB).
- B. En let redningsbåd (LRB).
- C. Raketudstyr.
- D. Kørende materiel.

Af oversigterne i dette blad fremgår tydeligt, at de enkelte stationer er forsynet med forskelligt udstyr. Forskellene kan skyldes lokale forhold eller andre forhold, herunder især at FRD i dag ganske enkelt ikke råder over materiel og midler, der gør det muligt at sætte stationerne op til den standard, som er ønskelig i

forhold til vor tids behov. Det skal tilføjes at et udvalg bestående af Foreningen af danske Redningsmænd og FRD - nemlig udvalget for redningsfartøjer og -materiel m.v. (UROM) p.t. arbejder med en moderniseringsplan for Kystredningstjenesten. Planen vil - hvis den gennemføres - medføre en gennemgående modernisering af hele Kystredningstjenesten. Bl.a. vil næsten samtlige fartøjer og meget af det øvrige materiel iflg. moderniseringsplanen blive udskiftet i årene frem til 1995.

Mandskab

En redningsstations mandskab vil typisk bestå af 7-8 mand, der alle har hovedbeskæftigelse et andet sted. Som redningsmand får man udbetalt et fast månedligt vederlag for at stå til rådighed hele tiden. Derudover får man timebetaling, når man udøver tjeneste. Stationen ledes af en stationsleder, der har ansvaret for stationens daglige drift. Det øvrige mandskab består typisk af bådformand, reservefører, motorpasser og bådmænd.



Redningsmænd i Grenå.

Ledige stillinger bliver opslået i lokalsamfundet og besat efter ansøgning. I praksis har stationsmandskabet alle tilknytning til fiskeri/søfart, men der er blandt mandskabet ofte mange med supplerende dobbeltuddannelser som f.eks. håndværkeruddannelse, dykker, maskinuddannelse eller andet. Desuden har FRD selv taget uddannelsesproblemet op, og i det ovennævnte forslag til modernisering af Kystredningstjenesten anbefales, at der gennemføres en intensiv uddannelse i henhold til internationale konventioner. For tiden gennemføres en kursusrække i nødhjælp, der har til hensigt bl.a. at lære redningsmænd at give nødvendig hjertemassage og at øve dem i brug af genoplivningsudstyr.

Redningsinspektør
Gunnar Volf
Lorentsen



En forudsætning for en vellykket aktion er ofte hurtighed. Derfor er der ved udvælgelsen af mandskabet taget hensyn til såvel bopæl som arbejdsplads, således at en redningsaktion ikke forsinkes unødigt p.g.a. lang transporttid til redningshuset eller redningsbåden. For yderligere at nedsætte udrykningstiden udstyres redningsstationerne i disse år med personsøgeanlæg (tilkaldeanlæg). P.t. er 16 af 26 stationer udstyret med tilkaldeanlæg - og yderligere 6 stationer forventes suppleret med udstyret i begyndelsen af 1988. Et tilkaldeanlæg består af en centralt placeret radiosender, der kan aktivere en lille radiomodtager, som hver redningsmand er udstyret med og altid skal bære. Ved at aktivere radiosenderen kan man opnå, at hele mandskabet øjeblikkeligt og samtidigt bliver alarmeret - og i praksis har man oplevet, at redningsbåden har været af sted mindre end 5 minutter efter alarmering via tilkaldeanlægget.

Alarmsignalet, der aktiverer mandskabet, kan iværksættes ved at trykke en bestemt kode på en trykknapp-telefon. Det er selvfølgelig vigtigt, at denne kode holdes hemmelig for at undgå misbrug. På den anden side kan lokale forhold bevirke, at det er hensigtsmæssigt, at ganske bestemte personer og myndigheder har mulighed for at udkalde en stations mandskab.

Det kan typisk være det lokale politi, havnevagten eller andre. FRD har overladt afgørelsen om dette spørgsmål til de enkelte stationer, og i oversigten over stationerne, er der anført hvorledes de pågældende stationer kan alarmeres.

10 af redningsstationerne har ikke tilkaldeanlæg, men af oversigten kan man se, at der også på disse stationer kan findes forskellige ordninger med f.eks. det lokale politi, som ved hjælp af telefonlister kan aktivere stationen.

Det er vigtigt at huske, at det er SOK, der har den overordnede koordinerende ledelse af redningsoperationer til søs, og derfor skal SOK altid underrettes, når redningsoperationer sættes i gang. Der er imidlertid intet til hinder for, at den enkelte redningsstation kan

træffe aftale med andre instanser om alarmering, f.eks. med en havnevagt. Undertiden kan et direkte ud kald - og dermed det hurtigst mulige - få afgørende betydning for en redningsaktions heldige udfald.

Motorredningsbåde (MRB)

Kystredningstjenesten råder over 15 fartøjer, der betegnes som MRB (motorredningsbåde). Disse fartøjer udgør en højst uensartet gruppe. Det ældste fartøj er MRB 7, der nu er 68 år gammel og i aktiv tjeneste på RST Klintholm. Det nyeste fartøj er C.B. Claudi, som er bygget i 1979 og nu er stationeret i Hanstholm. Desværre må hovedparten af MRB'erne betegnes som ældre fartøjer af træ, og selv om alle bådene er ombyggede, moderniserede og udstyret med meget moderne udstyr og ekstra grej, kan de næppe alle betegnes som egnede i en moderne kystredningstjeneste.

Farvandsdirektoratet har længe haft planer om modernisering af Kystredningstjenesten. Udviklingen blev imidlertid alvorligt bremset på grund af RF-2's forlis og de efterfølgende begivenheder. I ovennævnte udvalg (UROM) er der udarbejdet et projekt, der omfatter 2 nye redningsbådtyper: en Nordsøtype, beregnet for stationering ved den jyske vestkyst, og en Kattegatttype, beregnet for de indre danske farvande. Projektet er for nuværende udviklet således, at bygningen af det første fartøj af Nordsøtypen meget snart kan påbegyndes, - og i FRD arbejdes der meget ihærdigt på at fuldføre Kattegatprojektet, således at også bygningen af disse skibe snart vil blive påbegyndt. For nuværende er der planlagt bygning af 2 fartøjer af Nordsøtypen og 2 fartøjer af Kattegattypen.



MRB 35 i Thyborøn.

I den ovenfor omtalte »moderniseringsplan for Kystredningstjenesten« har FRD imidlertid tilkendegivet, at de 8 ældste af MRB'erne kan betegnes som fartøjer, der på grund af alder og udstyr bør udskiftet snarest,

og at 4 andre MRB'ere kan anvendes i en periode frem til ca. 1990. Der arbejdes derfor i FRD på hurtigt at udvikle andre fartøjstyper med henblik på erstatning af de MRB'ere, der snart må forventes kasseret.



Let redningsbåd i fuld fart.

Lette redningsbåde (LRB)

Lette redningsbåde er en type fartøjer, som FRD har anskaffet siden 1983, og der indgår i dag fast 13 LRB'ere i Kystredningstjenesten. Desuden indgår 1 LRB, som er lejet og 1 LRB, som er lånt hos Søværnet. Endelig har kystredningstjenesten en ny prototype af LRB under afprøvning. 3 af de 16 LRB'ere er udstyret med udenbords påhængsmotorer, de øvrige med waterjet.

En LRB'er er typisk en 8-9 meter lang båd med glasfiber- eller aluminiumsskrog. Den er udstyret med en meget kraftig dieselmotor, der gør det muligt at sejle ca. 25-30 knob (45-60 km/t). Bådene er utrolig sødygtige, robuste og har usædvanlig gode manøvrevevner.

Alle LRB'erne er udstyret med VHF, og mange af dem har desuden radar/og eller navigator ombord. Besætningen er typisk på 3 mand, og bådene har typisk tankkapacitet til 5-6 timers sejlads med fuld kraft. LRB'erne må betegnes som en virkelig positiv nyanskaffelse i Kystredningstjenesten, hvor de allerede har gjort god fyldest i en række situationer.

Der er for nuværende planer om anskaffelse af 5 nye LRB'ere om året i de næste år, dels som erstatning for de LRB'ere, som må udgå, og dels til forøgelse af antallet af stationer med LRB.

Det er imidlertid vigtigt at holde sig for øje, at en LRB ikke altid vil kunne erstatte en MRB. Nogle af redningsstationerne vil derfor altid have behov for et større fartøj som en MRB til visse typer opgaver, og her skal LRB'eren opfattes som et yderst velegnet supplement. Andre redningsstationer kan langt hen ad vejen klare sig med LRB'ere, men kun når der ikke er væsentlige isforekomster.



Landrover med raketmateriel på vej til stranden.

Kørende materiel

En af kystredningstjenestens opgaver er at varetage vagttjeneste ved kysterne, når der er behov for det, f.eks. i dårligt vejr.

Alle kan starte en redningsaktion

- men SOK skal altid underrettes.

Principielt har Søværnets operative Kommando ansvaret for at lede og koordinere alle redningsoperationer til søs, men det betyder ikke, at andre ikke må starte en undsætning, siger chefen for SOKs operationssektion, orlogskaptajn H. Elbro. SOK skal altid underrettes så hurtigt som muligt.

- Man kan, siger han, sammenligne med en ildebrand. Det er ikke sikkert, man skal starte med at ringe til brandvæsenet. Måske skal man først smide en spand vand på før der alarmeres. Ved ulykker til søs gælder det, som ved en ildebrand, at en hurtig indsats kan være helt afgørende.

- Derfor må eksempelvis den lokale politistation, hvis situationen taler herfor, gerne selv indledningsvis aktivere den lokale redningsstation, hvis man får anmeldelse om en ulykke til søs. Det forudsætter naturligvis, at man har overblik over situationen og ved, hvilken station, der bedst kan indsættes. Det forudsætter også kendskab til stationens materiel og dermed mulighed for at yde hjælp.

- Har man denne viden, kan der spares værdifuld tid ved at kontakte redningsstationen direkte, men under alle forhold skal man lade den egentlige alarmering gå til SOK. Principielt drejer det sig om at handle så hensigtsmæssigt som muligt og få hjælpen frem hurtigst

Det er ikke mange år siden, at Redningsvæsenets folk patruljerede til fods langs stranden, når der var stormvejr. Mange vil endnu kunne huske vagthusene med telefon, der med mellemrum var placeret langs f.eks. den jyske vestkyst.

I dag opretholder Kystredningstjenesten på udsatte steder patruljeringen af kysterne, når stationslederen skønner, der er behov herfor. Mange gange bliver kysten overvåget fra stranden samtidig med, at redningsbåden arbejder til søs.

Kystredningstjenesten har derfor ved de danske kyster udstationeret ialt 11 køretøjer, hvoraf 9 er landrovere (med anhænger) og 2 er Unimog (en terrængående 4-hjulstrukket Mercedes Benz). Alle køretøjer er udstyret med VHF og næsten alle endvidere med NMT, hvilket bevirker, at de under eftersøgning altid kan være i kontakt med andre enheder.

Køretøjerne står altid klar til udrykning og er bl.a. udstyret med raketmateriel.



Orlogskaptajn H. Elbro

muligt. Fra SOKs side vil vi aldrig bebrejde nogen at bruge almindelig sund fornuft, og vi ser positivt på lokale aftaler mellem Kystredningstjenesten og andre myndigheder, hvis de kan medvirke til, at hjælpen når hurtigere frem. Blot skal man huske, at en egentlig søredningsaktion først iværksættes når SOK er alarmeret.

- Hvorfor er det så vigtigt at SOK altid underrettes?

- Fordi SOK er den danske søredningscentral og altid skal have et overblik over de enheder, vi kan trække på. Der kunne jo ske en ulykke mere, og måske endda i samme område. Derfor skal vi hele tiden vide, hvor helikoptere, redningsbåde, søværnets skibe og øvrige redningsressourcer befinder sig, siger orlogskaptajn H. Elbro.



De lette redningsbåde er konstrueret til sejlså i åbent hav, men de er samtidig som skabt til aktioner i fjordområder.



De vestjyske fjorde dækkes af redningsvæsenets LRB'ere

De nye lette redningsbåde, som siden 1983 er blevet indført i Kystredningstjenesten, har revolutioneret den danske redningstjeneste. Bådene er trods deres beskedne størrelse meget sødygtige, og i modsætning til de store motorredningsbåde, som først og fremmest er konstrueret til at sejle sikkert i al slags vejr, er de bygget til høj fart. Den langsomste af LRBERne går 25 knob (46,3 km/t) og den hurtigste 34 knob (62,9 km/t). Det har ikke mindst forbedret Redningstjenesten på de tre vestjyske fjorde, som alle er dækket med en LRBER. Det gælder Ringkøbing Fjord, som dækkes fra Hvide Sande, Nissum Fjord, som dækkes fra Thorsminde og hele Nissum Bredning indtil Oddesundbroen, som dækkes fra Thyborøn. Når de tre stationer alarmeres til en ulykke på fjorden, sendes LRBERen omgående afsted, og er der behov for det, følger den større motorredningsbåd efter.

LRBERne er som skabt til indsats i fjordområderne. Ikke blot har de den store fart, som er nødvendig for at kunne yde hurtig hjælp. De har også en meget lav dybgang, som gør det muligt at sejle næsten overalt, også hvor der er grundt vand.

Pas på navnene

Der er dog grund til en enkelt advarsel når Redningsvæsenet alarmeres til aktioner på to af de nævnte fjorde, nemlig Nissum Fjord og Nissum Bredning. På grund af navneligheden kan der let ske en forveksling. Folk uden lokalkendskab kan uforvarende komme til at forveksle de to områder. Sørg derfor altid for at få ordentlig besked.

De tre vestjyske fjordområder, som er dækket af LRBERe. Det er fra oven Nissum Bredning indtil Oddesundbroen, som dækkes af RST Thyborøn, Nissum Fjord, som dækkes af RST Thorsminde og Ringkøbing Fjord, som dækkes af RST Hvide Sande.

Dette kort viser, hvor de 26 danske redningsstationer er placeret, og på de følgende sider kan man læse en beskrivelse af hver enkelt station.

Redningsvæsenet blev oprettet ved lov af 26. marts 1852, men allerede i 1847 fik station Flyvholm som en af de allerførste en redningsbåd skænket af frimurerlogen i København. RST Flyvholm har således 140 års jubilæum i år.

Redningsvæsenet blev udvidet ved lov af 4. marts 1857 og senere ved lov nr. 30 af 17. marts 1882.

Formålet var, at Redningsvæsenet skulle undsætte nødstedte i farvande ved de danske kyster samt varetage vagttjeneste (strandvagt) ved kysterne.

Efter sammenlægning af Det Nørrejske Redningsvæsen og Bornholms-Møens Redningsvæsen i 1928 blev Redningsvæsenet i 1953-54 genstand for en samlet overvejelse, der medførte, at bl. a. roredningsbådene blev afskaffet, og der gennemførtes en omfattende modernisering med tilgang af en del nyt fartøjsmateriel.

I 1973 blev Redningsvæsenet sammenlagt med Fyrvæsenet, Søkort-Arkivet og Lods væsenet til det nye Farvandsdirektorat. På det tidspunkt var der 50 bemandede redningsstationer samt to ubemandede bistationer.

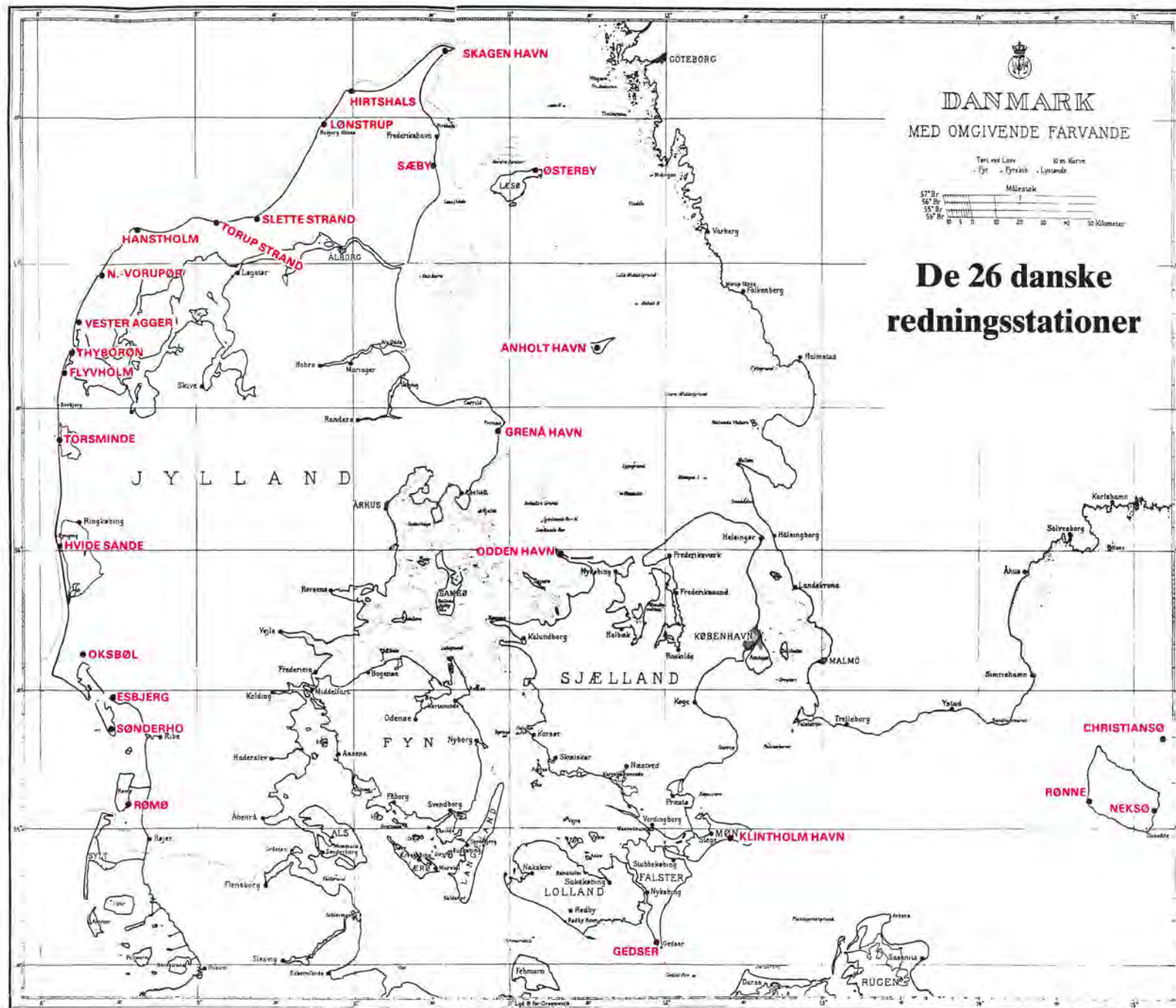
Fra 1973 til 1975 blev der gennemført en rationalisering, bl. a. i samarbejde med Danmarks Havfiskeriforening og Dansk Fiskeriforening, som bragte antallet af stationer ned på 26, men uden at det geografiske dækningsområde blev ændret.

I forbindelse med rationaliseringen blev det fastslået, at der skulle anskaffes det fornødne antal nye motorredningsbåde til den jyske vestkyst og til farvandet indenfor Skagen.

Af Farvandsdirektoratets anlægsplan fra maj 1975 fremgår, at der i perioden 1975-83 skulle bygges fire redningsfartøjer, hvoraf et var til Hanstholm (C. B. Claudi) og et til Hirtshals (RF 2). En senere udarbejdet anlægsplan fra august 1978 fastslog, at der i perioden 1979-90 skulle bygges yderligere 10 fartøjer til erstatning for de ældre redningsfartøjer.

Ved RF 2's forlis blev denne udvikling sat i stå, og først efter opstilling af nye krav til motorredningsbåde og efter et grundigt udviklingsarbejde er man nu klar til at påbegynde bygningen af nye store motorredningsbåde.

Når Kystredningstjenesten trods de mange års forsinkelse alligevel er rustet til at løse en lang række redningsopgaver, hænger det sammen med anskaffelsen af de nye hjælpefartøjer (LRB). De er oprindeligt udviklet som rednings- og stand-by fartøjer i offshore-industrien, men har også vist sig særdeles velegnede i Kystredningstjenesten.



De 26 danske redningsstationer

RST Anholt

- Stationsleder** : Bjarne A. Carlsen, Ørkenvej 10, 8592 Anholt By, tlf. 06 31 90 31, arb.-tlf. 06 31 90 08.
- Bådformand** : Svend Hesse Thomsen, tlf. 06 31 91 25.
- Alarmering** : Redningstationen er forsynet med tilkaldeanlæg og kan alarmeres ved henvendelse til ovenstående.
- Mandskab** : Redningsstationens mandskab består af 8 mand.
- Udstyr** : Stationen er udstyret med: Motorredningsbåd, let redningsbåd (lånt hos søværnet), landrover med raketmateriel.
- Motorredningsbåden** : MRB 17. - Byggeår: 1929, moderniseret 1971.
Materiale: Træ. - Længde: 12,30 m. - Bredde: 3,60 m. - Dybgang: 1,10 m.
Motorkraft: 114 HK. - Maksimal fart: 7-8 knob. - Antal timer ved fuld kraft: 30.
Besætning: Max. 6 mand.
Båden er udstyret med: Radar, VHF, SSB (mellembølgesender), VHF-pejler, navigator og NMT.
- Let redningsbåd** : Unisafe. - Byggeår: 1987.
Materiale: Glasfiber. - Motorkraft: 2x40 HK. 2 stk. udenbords påhængsmotorer. - Maksimal fart: 27 knob. - Antal timer ved fuld kraft: 3.
Besætning: Max. 3 mand.
Båden er udstyret med: Hånd-VHF'er med begrænset rækkevidde.
Båden er tilbageleveret til Søværnet den 19. november 1987.
- Bil** : Landroveren er udstyret med VHF og raketmateriel.
- Notater** :



Alusafe fotograferet i norsk fjord. Danske redningsmænd er altid iført beskyttelsesdragt, når de sejler i de lette redningsbåde.

RST Christiansø

- Stationsleder** : E. Priis Rasmussen, Christiansø fyr, 3740 Svaneke, tlf. 03 96 20 13.
- Alarmering** : Redningstationen kan alarmeres ved henvendelse til ovenstående eller til Christiansø fyr, tlf. 03 96 20 14.
- Mandskab** : Redningsstationens mandskab består af 6 mand.
- Udstyr** : Stationen benytter stationsfartøjet Y 338 som redningsfartøj.
- Redningsfartøjet** : Byggeår: 1942, moderniseret 1982.
Materiale: Træ. - Længde: 17,60 m. - Bredde: 5,20 m. - Dybgang: 2,20 m.
Motorkraft: 264 HK. - Maksimal fart: 11 knob. - Antal timer ved fuld kraft: 500.
Besætning: Max. 6 mand.
Båden er udstyret med: Radar, VHF, navigator og ekkolod.
Båden har desuden ekstra udstyr til brandslukning.
- Notater** :



MRB 35 i Thyborøn er forsynet med dette udstyr til opsamling af forulykkede.

RST Esbjerg

- Stationsleder** : Erik L. Mouritsen, Hedekærvej 12, Sædding, 6700 Esbjerg, tlf. 05 15 18 59, i dagtimerne, tlf. 05 13 14 26.
- Bådformand** : Frede J. Christensen, tlf. 05 15 18 81, i dagtimerne, tlf. 05 12 32 88.
- Alarmering** : Redningstationen er forsynet med tilkaldeanlæg og kan alarmeres ved henvendelse til ovenstående, eller til Esbjerg havnevagt, tlf. 05 12 92 00 eller til Esbjerg Politi, tlf. 05 12 46 66.
- Mandskab** : Redningsstationens mandskab består af 7 mand.
- Udstyr** : Stationen er udstyret med: Motorredningsbåd.
- Motorredningsbåden** : MRB 30. - Byggeår: 1963, moderniseret 1976.
Materiale: Træ. - Længde: 11,70 m. - Bredde: 4,00 m. - Dybgang: 1,40 m.
Motorkraft: 120 HK. - Maksimal fart: 7 knob. - Antal timer ved fuld kraft: 27.
Besætning: Max. 6 mand.
Båden er udstyret med: Radar, VHF, SSB (mellembølgesender), navigator og NMT.
- MRB 30 er fra 1. november 1987 midlertidigt overflyttet til Nekso. Båden ventes tilbage i Esbjerg igen i foråret 1988.*
- Notater** :

RST Flyvholm

- Stationsleder** : Chr. V. V. Langer, Flyvholmvej 31, Langerhuse, 7673 Harboøre, tlf. 07 83 40 43.
- Alarmering** : Redningsstationen kan alarmeres ved henvendelse til ovenstående
- Mandskab** : Redningsstationens mandskab består af 6 mand.
- Udstyr** : Stationen er udstyret med: Raketmateriel.
- Notater** :



Krængningsprøve af MRB 35. Den rejste sig op uden hjælp.

RST Gedser

- Stationsleder** : William Christensen, Genvej 14, 4874 Gedser, tlf. 03 87 94 28, i dagtimerne tlf. 03 87 93 95.
- Bådformand** : Preben Bzorek, tlf. 03 87 90 09.
- Alarmering** : Redningstationen er forsynet med tilkaldeanlæg og kan alarmeres ved henvendelse til ovenstående eller til tlf. 03 87 94 27 eller til Gedser Politi, tlf. 03 87 90 21.
- Mandskab** : Redningsstationens mandskab består af 7 mand.
- Udstyr** : Stationen er udstyret med: Motorredningsbåd, let redningsbåd og mindre gummibåd med påhængsmotor.
- Motorredningsbåden** : MRB 20. - Byggeår: 1932, moderniseret 1967. Materiale: Træ. - Længde: 12,30 m. - Bredde: 3,60 m. - Dybgang: 1,10 m. Motorkraft: 114 HK. - Maksimal fart: 8 knob. - Antal timer ved fuld kraft: 30. Besætning: Max. 6 mand. Båden er udstyret med: Radar, VHF, SSB (mellembølgesender) og NMT.
- Let redningsbåd** : RI 2802. - Byggeår: 1985. Materiale: Glasfiber. - Længde: 8,23 m. - Bredde: 3,00 m. - Dybgang: 0,44 m. Motorkraft: 235 HK. - Maksimal fart: 28 knob. - Antal timer ved fuld kraft: 6. Besætning: Max. 3 mand. Båden er udstyret med: Navigator og VHF.
- Notater** :

RST Grenå

- Stationsleder** : Niels Peter Noer, Søren Kannesvej 10, 8500 Grenå, tlf. 06 32 39 55 og tlf. 06 32 08 87.
- Bådformand** : Viggo Hansen, tlf. 06 32 24 27.
- Alarmering** : Redningsstationen er forsynet med tilkaldeanlæg og kan alarmeres ved henvendelse til ovenstående eller til Fornæs Fyr, tlf. 06 32 05 44.
- Mandskab** : Redningsstationens mandskab består af 7 mand.
- Udstyr** : Stationen er udstyret med: Motorredningsbåd, let redningsbåd.
- Motorredningsbåden** : MRB 21. - Byggeår: 1933. Materiale: træ. - Længde: 12,30 m. - Bredde: 3,60 m. - Dybgang: 1,05 m. Motorkraft: 114 HK. - Maksimal fart: 7 knob. - Antal timer ved fuld kraft: 30. Besætning: Max. 6 mand. Båden er udstyret med: Radar, VHF, VHF-pejler, SSB (mellembølgesender), navigator og NMT.
- Let redningsbåd** : Alusafe 3. - Byggeår: 1984. Materiale: Aluminium. Længde: 6,70 m. Bredde: 2,60 m. Dybgang: 0,35 m. Motorkraft: 110 HK. Maksimal fart: 25 knob. Antal timer ved fuld kraft: 4. Besætning: Max. 3 mand. Båden er udstyret med: VHF.
- Notater** :



Redningsbåd og redningshelicopter under fælles aktion.

RST Hanstholm

- Stationsleder** : Evald Harbo, Bellisvænget 11, 7730 Hanstholm, tlf. 07 96 15 63.
- Bådformand** : Erik Vendelbo, tlf. 07 96 13 79.
- Alarmering** : Redningstationen er forsynet med tilkaldeanlæg og kan alarmeres ved henvendelse til ovenstående eller til Hanstholm havnevagt, tlf. 07 96 10 17.
- Mandskab** : Redningsstationens mandskab består af 8 mand.
- Udstyr** : Stationen er udstyret med: Motorredningsbåd.
- Motorredningsbåden** : C.B. Claudi. - Byggeår: 1979. Materiale: Stål. - Længde: 19,50 m. - Bredde: 6,00 m. - Dybgang: 2,75 m. Motorkraft: 800 HK. - Maksimal fart: 11 knob. - Antal timer ved fuld kraft: 40. Besætning: Max. 6 mand. Båden er udstyret med: 2 radar, 2 VHF, VHF-pejler, SSB (mellembølgesender), walkie-talkie, navigator, NMT og radiopejler. Båden er desuden udstyret med ekstra pumper og vandkanon.
- Notater** :

RST Hirtshals

- Stationsleder** : Jakob J. Pedersen (fungerende), Emmersbækvej 36, 9850 Hirtshals, tlf. 08 94 45 33.
- Alarmering** : Redningstationen er forsynet med tilkaldeanlæg og kan alarmeres ved henvendelse til ovenstående, eller til Hirtshals havnevagt, tlf. 08 94 14 22 eller til Hirtshals Fyr, tlf. 08 94 10 56.
- Mandskab** : Redningsstationens mandskab består af 10 mand.
- Udstyr** : Stationen er udstyret med: Motorredningsbåd, let redningsbåd, landrover med raketmateriel.
- Motorredningsbåden** : MRB 33. - Byggeår: 1965, moderniseret 1971.
Materiale: Træ. - Længde: 13,22 m. - Bredde: 3,75 m. - Dybgang: 1,40 m.
Motorkraft: 300 HK. - Maksimal fart: 8 knob. - Antal timer ved fuld kraft: 27.
Besætning: Max. 6 mand.
Båden er udstyret med: Radar, VHF, VHF-pejler, SSB (mellembølgesender), navigator og NMT.
- Let redningsbåd** : RI 2803. - Byggeår: 1985.
Materiale: Glasfiber. - Længde: 8,23 m. - Bredde: 3,20 m. - Dybgang: 0,53 m.
Motorkraft: 205 HK. - Maksimal fart: 28 knob. - Antal timer ved fuld kraft: 6.
Besætning: Max. 3 mand.
Båden er udstyret med: VHF.
- Bil** : Landroveren er udstyret med: VHF, motorlænsespumpe, NMT og raketmateriel.
- Notater** :

Motorkraft: 110 HK. - Maksimal fart: 25 knob. - Antal timer ved fuld kraft: 4.
Besætning: Max. 3 mand.
Båden er udstyret med: VHF.

Bil : Landroveren er udstyret med: VHF, NMT og raketmateriel.

Notater :



Den meget sødygtige MRB 34 i Hvide Sande.

RST Hvide Sande

- Stationsleder** : Chr. Mose Enevoldsen, Nørregade 82, 6990 Hvide Sande, tlf. 07 31 11 76.
- Bådformand** : Kr. Mose Sørensen, tlf. 07 31 11 33.
- Alarmering** : Redningsstationen er forsynet med tilkaldeanlæg og kan alarmeres ved henvendelse til ovenstående eller til Hvide Sande havne- og slusevagt, tlf. 07 31 10 93 eller tlf. 07 31 11 44.
- Mandskab** : Redningsstationens mandskab består af 9 mand.
- Udstyr** : Stationen er udstyret med: Motorredningsbåd, let redningsbåd, landrover med raketmateriel.
- Motorredningsbåden** : MRB 34. - Byggeår: 1969.
Materiale: træ. - Længde: 15,10 m. - Bredde: 4,60 m. - Dybgang: 1,60 m.
Motorkraft: 340 HK. - Maksimal fart: 10 knob. - Antal timer ved fuld kraft: 34.
Besætning: Max. 6 mand.
Båden er udstyret med: Radar, 2 VHF, VHF-pejler, SSB (mellembølgesender), walkie-talkie, navigator og NMT.
- Let redningsbåd** : Alusafe 1. - Byggeår: 1984.
Materiale: Aluminium. - Længde: 6,70 m. - Bredde: 2,60 m. - Dybgang: 0,35 m.

RST Klintholm Havn

- Stationsleder** : Erik H. Jensen, Thyravej 4, Klintholm Havn, 4791 Borre, tlf. 03 81 90 47.
- Bådformand** : Leon I. F. Jensen, tlf. 03 81 93 09.
- Alarmering** : Redningstationen kan alarmeres ved henvendelse til ovenstående.
- Mandskab** : Redningsstationens mandskab består af 7 mand.
- Udstyr** : Stationen er udstyret med: Motorredningsbåd.
- Motorredningsbåden** : MRB 7. - Byggeår: 1919. (åbent fartøj uden mulighed for installation af tekniske hjælpemidler).
Materiale: Træ. - Længde: 10,20 m. - Bredde: 2,83 m. - Dybgang: 0,65 m.
Motorkraft: 64 HK. - Maksimal fart: 7 knob. - Antal timer ved fuld kraft: 14.
Besætning: Max. 6 mand.
Båden er udstyret med: VHF.
- Notater** :

RST Lønstrup

Stationsleder	: Hans Nielsen, Lønstrupvej 230, Vennebjerg, 9800 Hjørring, tlf. 08 96 03 96.
Alarmering	: Redningstationen kan alarmeres ved henvendelse til ovenstående.
Mandskab	: Redningsstationens mandskab består af 7 mand.
Udstyr	: Stationen er udstyret med: Landrover med raketmateriel.
Bil	: Landroveren er udstyret med: VHF, NMT og raketmateriel.
Notater	:

RST Neksø

Stationsleder	: Arne M. Kristensen, Paradisvej 53, 3730 Neksø, tlf. 03 99 30 63.
Alarmering	: Redningstationen er forsynet med tilkaldeanlæg og kan alarmeres ved henvendelse til ovenstående eller til Politiets Alarmcentral, tlf. 03 95 14 48 eller til Bornholms Marinedistrikt, tlf. 03 95 20 10.
Mandskab	: Redningsstationens mandskab består af 7 mand.
Udstyr	: Stationen er udstyret med: Let redningsbåd og raketmateriel. <i>Motorredningsbåd: Fra 1. november 1987 er MRB 30 midlertidigt udstationeret i Neksø (se specifikationer under RST Esbjerg).</i>
Let redningsbåd	: GTC 2905. - Byggeår: 1986. Materiale: Aluminium. - Længde: 9,00 m. - Bredde: 3,30 m. - Dybgang: 0,35 m. Motorkraft: 255 HK. - Maksimal fart: 25 knob. - Antal timer ved fuld kraft: 6. Besætning: Max. 3 mand. Båden er udstyret med: Radar, navigator og VHF.
Notater	:

RST Nørre Vorupør

Stationsleder	: Jens Baltesen (fungerende), Vesterhavsgade 78, Nr. Vorupør, 7700 Thisted, tlf. 07 93 80 58.
Alarmering	: Redningstationen kan alarmeres ved henvendelse til ovenstående, eller til Thisted Politi, tlf. 07 92 48 00 eller til Falcks Redningskorps, tlf. 07 92 22 22.
Mandskab	: Redningsstationens mandskab består af 9 mand.
Udstyr	: Stationen er udstyret med: Motorredningsbåd og mindre gummiåbåd (Zodiac 470) med påhængsmotor.
Motorredningsbåden	: MRB 31. - Byggeår: 1963. Materiale: Træ. - Længde: 12,20 m. - Bredde: 3,70 m. - Dybgang: 0,80 m. Motorkraft: 120 HK. - Maksimal fart: 8 knob. - Antal timer ved fuld kraft: 27. Besætning: Max. 6 mand. Båden er udstyret med: Radar, VHF, SSB (mellembølgesender), walkie-talkie, navigator og NMT.
Notater	:

RST Odden Havn

Stationsleder	: Ib Bach Andersen, v. Havnevej 32, Havnebyen, 4583 Sjællands Odde, tlf. 03 42 62 00.
Bådformand	: Johannes Jakobsen, tlf. 03 42 68 70.
Alarmering	: Redningstationen kan alarmeres ved henvendelse til ovenstående eller til Børge Jakobsen, tlf. 03 42 61 40 eller til Tonny Petersen, tlf. 03 42 62 28 eller til Freddy Jensen, tlf. 03 42 62 01.
Mandskab	: Redningsstationens mandskab består af 5 mand.
Udstyr	: Stationen er udstyret med: Let redningsbåd.
Let redningsbåd	: GTC 2901. - Byggeår: 1986. Materiale: Aluminium. - Længde: 9,00 m. - Bredde: 3,30 m. - Dybgang: 0,35 m. Motorkraft: 255 HK. - Maksimal fart: 25 knob. - Antal timer ved fuld kraft: 6. Besætning: Max. 3 mand. Båden er udstyret med: Radar, navigator og VHF.
Notater	:

RST Oksbøl

Stationsleder	: V.E. Andersen, Gyvelvej 6, 6840 Oksbøl, tlf. 05 27 15 91, arb.-tlf. 05 27 12 00 - lokal 2023 eller 2025.
Alarmering	: Redningstationen er forsynet med tilkaldeanlæg og kan alarmeres ved henvendelse til ovenstående eller Kommandantskabet, Oksbøl Lejren, tlf. 05 27 12 00.
Mandskab	: Redningsstationens mandskab består af 8 mand.
Udstyr	: Stationen er udstyret med: Landrover og Unimog med raketmateriel.
Notater	:

RST Rømø

Stationsleder	: Carlo Gundesen, Vestervej 35, Juvre, 6791 Kongsmark, Rømø, tlf. 04 75 51 72.
Bådformand	: Bjarke S. Kristensen, tlf. 04 75 55 03.
Alarmering	: Redningstationen kan alarmeres ved henvendelse til ovenstående eller til Tønder Politi, tlf. 04 72 25 25.
Mandskab	: Redningsstationens mandskab består af 6 mand.
Udstyr	: Stationen er udstyret med: Motorredningsbåd.
Motorredningsbåden	: MRB 19. - Byggeår: 1931, moderniseret 1973. Materiale: Træ. - Længde: 10,30 m. - Bredde: 2,94 m. - Dybgang: 0,80 m. Motorkraft: 115 HK. - Maksimal fart: 6 knob. - Antal timer ved fuld kraft: 18. Besætning: Max. 6 mand. Båden er udstyret med: Radar, VHF, SSB (mellembølgesender) og NMT.
Notater	:

RST Rønne

- Stationsleder** : Axel T. Buchardt, Æblestien 9, 3700 Rønne, tlf. 03 95 30 03.
- Bådformand** : Niels-Ole Mogensen, tlf. 03 95 80 21.
- Alarmering** : Redningstationen er forsynet med tilkaldeanlæg og kan alarmeres ved henvendelse til stationslederen
eller til Rønne Politi, tlf. 03 95 14 48
eller til Bornholms Marinedistrikt, tlf. 03 95 20 11
eller til Rønne Radio, tlf. 03 95 36 76.
- Mandskab** : Redningsstationens mandskab består af 7 mand.
Fra 1. januar 1988 udvides mandskabet med 2 mand, der er bosat i Allinge.
- Udstyr** : Stationen er udstyret med: Let redningsbåd, landrover med raketmateriel, transportabel generator - 220 volt m/3 projektører.
Endvidere er der raketmateriel i Allinge.
- Let redningsbåd** : RI 2801. - Byggeår: 1985.
Materiale: Glasfiber. - Længde: 8,23 m. - Bredde: 3,00 m. - Dybgang: 0,44 m.
Motorkraft: 250 HK. - Maksimal fart: 28 knob. - Antal timer ved fuld kraft: 6.
Besætning: Max. 3 mand.
Båden er udstyret med: Radar og VHF.
- Bil** : Landroveren er udstyret med: VHF, NMT og raketmateriel.
- Notater** :

RST Skagen

- Stationsleder/
bådformand** : Åge Venø Jensen, Rønnevej 1, 9990 Skagen, tlf. 08 44 46 34.
- Reservefører** : Hans G. Thomsen, tlf. 08 44 49 39.
- Alarmering** : Redningstationen er forsynet med tilkaldeanlæg og kan alarmeres ved henvendelse til ovenstående
eller til Kattegat Marinedistrikt, tlf. 08 42 19 55.
- Mandskab** : Redningsstationens mandskab består af 7 mand.
- Udstyr** : Stationen er udstyret med: Motorredningsbåd og let redningsbåd.
- Motorredningsbåden** : MRB 25. - Byggeår: 1943, moderniseret 1969.
Materiale: Træ. - Længde: 12,36 m. - Bredde: 3,60 m. - Dybgang: 1,20 m.
Motorkraft: 125 HK. - Maksimal fart: 7 knob. - Antal timer ved fuld kraft: 30.
Besætning: Max. 6 mand.
Båden er udstyret med: Radar, VHF, SSB (mellembølgesender), walkie talkie, NMT og transportabel læsepumpe.
- Let redningsbåd** : GTC 2903. - Byggeår: 1986.
Materiale: Aluminium. - Længde: 9,00 m. - Bredde: 3,30 m. - Dybgang: 0,35 m.
Motorkraft: 255 HK. - Maksimal fart: 25 knob. - Antal timer ved fuld kraft: 6.
Besætning: Max. 3 mand.
Båden er udstyret med: Radar, navigator og VHF.
- Notater** :

RST Slette Strand

- Stationsleder** : Ingemann K. Kragh, Fiskervej 8, Slette Strand, 6990 Fjerritslev, tlf. 08 21 71 53.
- Bådformand** : Ingolf Svendsen, tlf. 08 21 72 37.
- Alarmering** : Redningstationen kan alarmeres ved henvendelse til ovenstående.
- Mandskab** : Redningsstationens mandskab består af 9 mand.
- Udstyr** : Stationen er udstyret med: Motorredningsbåd.
- Motorredningsbåden** : MRB 23. - Byggeår: 1936 (åbent fartøj med hæveror).
Materiale: Træ. - Længde: 10,30 m. - Bredde: 2,94 m. - Dybgang: 0,70 m.
Motorkraft: 65 HK. - Maksimal fart: 5,5 knob. - Antal timer ved fuld kraft: 14.
Besætning: Max. 6 mand.
Båden er udstyret med: VHF, navigator og walkie-talkie.
- Notater** :



Fisker reddes i land fra strandet kutter ved hjælp af redningsstol.

RST Sæby

- Stationsleder** : Jens M. Rasmussen, Søndergade 40, 9300 Sæby, tlf. 08 46 17 17.
- Bådformand** : Erik Hyttel, tlf. 08 46 34 19.
- Alarmering** : Redningstationen kan alarmeres ved henvendelse til ovenstående.
- Mandskab** : Redningsstationens mandskab består af 7 mand.
- Udstyr** : Stationen er udstyret med: Let redningsbåd.
- Let redningsbåd** : GTC 2902. - Byggeår: 1986.
Materiale: Aluminium. - Længde: 9,00 m. - Bredde: 3,30 m. - Dybgang: 0,55 m.
Motorkraft: 255 HK. - Maksimal fart: 25 knob. - Antal timer ved fuld kraft: 6.
Besætning: Max. 3 mand.
Båden er udstyret med: Radar, navigator og VHF.
- Notater** :

RST Sønderho

- Stationsleder** : Vagn Fischer, Gl. Byvej 24, Sønderho, 6720 Fanø, tlf. 05 16 40 71.
- Bådformand** : Gustav H. Petersen, tlf. 05 16 43 78.
- Alarmering** : Redningsstationen er forsynet med tilkaldeanlæg og kan alarmeres ved henvendelse til ovenstående
- Mandskab** : Redningsstationens mandskab består af 6 mand.
- Udstyr** : Stationen er udstyret med: Let redningsbåd.
- Let redningsbåd** : RI 22 - Byggeår: 1978.
Materiale: Aluminium. - Længde: 6,60 m. - Bredde: 2,82 m. - Dybgang: 0,80 m.
Motorkraft: 2 stk. påhængsmotorer á 70 HK (benzin). - Maksimal fart: 25 knob. - Antal timer ved fuld kraft: 4.
Besætning: Max. 3 mand.
Båden er udstyret med: VHF.
- Notater** :

RST Thyborøn

- Stationsleder** : Robert Iversen, Morsøvej 12A, 7680 Thyborøn, tlf. 07 83 13 23.
- Bådformand** : Herluf Høj, tlf. 07 83 17 76.
- Motorpasser** : Ejner Bruun Jensen, tlf. 07 83 12 55.
- Alarmering** : Redningsstationen er forsynet med tilkaldeanlæg og kan alarmeres ved henvendelse til ovenstående eller til Thyborøn Lodseri, tlf. 07 83 10 12 eller til Thyborøn Havnekontor, tlf. 07 83 10 50.
- Mandskab** : Redningsstationens mandskab består af 9 mand.
- Udstyr** : Stationen er udstyret med: Motorredningsbåd, let redningsbåd, landrover med raketmateriel.
- Motorredningsbåden** : MRB 35. - Byggeår: 1973.
Materiale: træ. - Længde: 15,10 m. - Bredde: 4,60 m. - Dybgang: 1,60 m.
Motorkraft: 410 HK. - Maksimal fart: 10 knob. - Antal timer ved fuld kraft: 30.
Besætning: Max. 6 mand.
Båden er udstyret med: Radar, 2 VHF, VHF-pejler, SSB (mellembølgesender), walkie-talkie, navigator, NMT og transportabel lønsepumpe.
Stationen har desuden adgang til yderligere to transportable lønsepumper.
- Let redningsbåd** : Weedo - Byggeår: 1984.
Materiale: Glasfiber. - Længde: 6,60 m. - Bredde: 2,25 m. - Dybgang: 0,80 m.
Motorkraft: 2 stk. påhængsmotorer á 60 HK (benzin). - Maksimal fart: 34 knob. - Antal timer ved fuld kraft: 4.
Besætning: Max. 3 mand.
Båden er udstyret med: VHF.
- Bil** : Landroveren er udstyret med: Raketmateriel, NMT og VHF.
- Notater** :

RST Torsminde

- Stationsleder** : Harry Madsen, Jagtvejen 8, Torsminde, 6990 Ulfborg, tlf. 07 49 70 48.
- Bådformand** : Tonny Mikkelsen, tlf. 07 49 71 07.
- Alarmering** : Redningstationen er forsynet med tilkaldeanlæg og kan alarmeres ved henvendelse til ovenstående eller Torsminde havne- og slusevagt, tlf. 07 49 70 44.
- Mandskab** : Redningsstationens mandskab består af 8 mand.
- Udstyr** : Stationen er udstyret med: Motorredningsbåd, let redningsbåd, landrover med raketmateriel.
- Motorredningsbåden** : MRB 29. - Byggeår: 1962, moderniseret 1975.
Materiale: Træ. - Længde: 13,30 m. - Bredde: 3,75 m. - Dybgang: 1,15 m.
Motorkraft: 240 HK. - Maksimal fart: 8 knob. - Antal timer ved fuld kraft: 28.
Besætning: Max. 6 mand.
Båden er udstyret med: Radar, 2 VHF, SSB (mellembølgesender), navigator og NMT.
- Let redningsbåd** : Alusafe 2. - Byggeår: 1984.
Materiale: Aluminium. - Længde: 6,74 m. - Bredde: 2,60 m. - Dybgang: 0,35 m.
Motorkraft: 110 HK. - Maksimal fart: 25 knob. - Antal timer ved fuld kraft: 4.
Besætning: Max. 3 mand.
Båden er udstyret med: VHF.
- Bil** : Landroveren er udstyret med: VHF, NMT og raketmateriel.
- Notater** :



Den lette redningsbåd i Sønderho søsættes fra stranden.

RST Torup Strand

- Stationsleder** : Helmer Nielsen, Havvejen 19, Torup Strand, 9690 Fjerritslev, tlf. 08 22 54 07.
- Bådformand** : Villy Sand, tlf. 08 22 55 48.
- Alarmering** : Redningstationen kan alarmeres ved henvendelse til ovenstående.
- Mandskab** : Redningsstationens mandskab består af 7 mand.
- Udstyr** : Stationen er udstyret med: Let redningsbåd, landrover med raketmateriel.
- Let redningsbåd** : Unisafe 25. - Byggeår: 1987.
Materiale: Glasfiber. - Længde: 7,31 m. - Bredde: 2,64 m. - Dybgang: 0,5 m.
Motorkraft: 180 HK. - Maksimal fart: 25 knob. - Antal timer ved fuld fart: 4.
Besætning: Max 3 mand.
Båden er udstyret med: VHF.
Båden kan transporteres på trailer og sættes ud fra stranden.
- Bil** : Landroveren er udstyret med: VHF, NMT og raketmateriel.
- Notater** :

RST Vester Agger

- Stationsleder** : Aage Sørensen, Langholmvej 1, Agger, 7700 Vestervig, tlf. 07 94 24 86.
- Alarmering** : Redningstationen er forsynet med tilkaldeanlæg og kan alarmeres ved henvendelse til ovenstående.
- Mandskab** : Redningsstationens mandskab består af 6 mand.
- Udstyr** : Stationen er udstyret med: Unimog med raketmateriel.
- Bil** : Unimogen er udstyret med: VHF, walkie-talkie, NMT og raketmateriel.
- Notater** :

RST Østerby, Læsø

- Stationsleder** : Erik R. M. Sørensen, Rylevej 2, 9960 Østerby Havn, tlf. 08 49 81 74.
- Bådformand** : Henry M. Larsen, tlf. 08 49 80 48.
- Alarmering** : Redningstationen er forsynet med tilkaldeanlæg og kan alarmeres ved henvendelse til ovenstående eller til havnekontoret, tlf. 08 49 80 27.
- Mandskab** : Redningsstationens mandskab består af 7 mand.
- Udstyr** : Stationen er udstyret med: Motorredningsbåd, let redningsbåd og raketmateriel.
- Motorredningsbåden** : MRB 26. - Byggeår: 1950, moderniseret 1973.
Materiale: Træ. - Længde: 10,30 m. - Bredde: 3,10 m. - Dybgang: 0,80 m.
Motorkraft: 98 HK. - Maksimal fart: 7 knob. - Antal timer ved fuld kraft: 20.
Besætning: Max. 6 mand.
Båden er udstyret med: Radar, VHF, SSB (mellembølgesender), walkie-talkie, navigator og NMT.
- Let redningsbåd** : GTC 2904. - Byggeår: 1986.
Materiale: Aluminium. - Længde: 9,00 m. - Bredde: 3,30 m. - Dybgang: 0,35 m.
Motorkraft: 255 HK. - Maksimal fart: 25 knob. - Antal timer ved fuld kraft: 5.
Besætning: Max. 3 mand.
Båden er udstyret med: Radar, navigator og VHF.
- Notater** :



Et af de karakteristiske gamle redningshuse.

Følg med i Tidsskrift for Redningsvæsen



- Har du interesse for Redningsvæsenet
- har du brug for at følge med i alt det nye, der sker i Kystredningstjenesten i disse år
- eller vil du blot støtte de danske redningsmænd

så tegn abonnement på »Tidsskrift for Redningsvæsen«.

Bladet udgives af Foreningen af Danske Redningsmænd og udkommer 6 gange årligt.
Pris for et helt års abonnement: 75 kr.

Udfyld nedenstående kupon og send den til Thyborøn Bogtrykkeri,
Ærøvej 5 A, 7680 Thyborøn, eller ring til bogtrykkeriet på tlf. 07 83 19 33.

Undertegnede vil gerne hermed tegne abonnement på Tidsskrift for Redningsvæsen.

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr.: _____ By: _____

5672 160 00

LEMVIG BIBLIOTEK

SKOLEGADE 3
7620 LEMVIG

Ny let redningsbåd afprø



Redningsvæsenet er for tiden i gang med at afprøve en ny let redningsbåd. Det er en Unisafe 33, som er bygget i Danmark. Båden er forsynet med to dieselmotorer på tilsammen 360 HK, og drives frem ved hjælp af water-jet. Båden har en topfart på over 30 knob.

Danmarks nyeste motorredningsbåd



Redningsstationerne på den jyske vestkyst har det hårdeste farvand og derfor også de bedste og nyeste motorredningsbåde. På billedet ses den nyeste, redningsfartøjet C. B. Claudi, der er bygget specielt til Hænsthalm havn, og som her har bevist sin store værdi.