

TIDSSKRIFT
FOR

REDNINGSVÆSEN

Medlemsblad for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 1

JANUAR-FEBRUAR 1988

55. ÅRG.



Nyt dansk redningsfartøj med topfart på 40 knob

Farvandsvæsenet vil bygge et nyt dansk redningsfartøj som i kraft af helt nye og meget lette materialer får en topfart på 40 knob. Der er bevilget penge til et forprojekt, og allerede ved årsskiftet 1988/89 ventes en prototype klar til afprøvning. Udvalget for Redningsfartøjer og -materiel m.v. var i sidste uge af januar i Stockholm for at prøvesejle en båd, der er bygget af de samme materialer. Den er bygget til det svenske søværn og har et vist slægtsskab med det nye redningsfartøj. På billedet ses udvalget på sejlads med den nye båd. Læs mere om det nye redningsfartøj inde i bladet.

(Foto: E. Monnerup)



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 |
| Grønå | 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

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

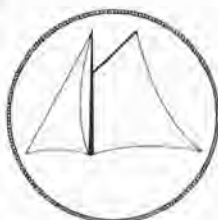
Nordre kaj 31
9900 Frederikshavn
Tlf. 08 42 03 11

SEJL (gl. og moderne udgave)

**TOVVÆRK
BLOKKE
BESLAG
VANTSKRUER
RIGNING
PRESENNINGER
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

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.



Ansvarende 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

STØT

VORE ANNONCØRER
- DE STØTTER OS!



En ny hurtig redningsbåd

I Udvalget for materiel m.v. er foreningens repræsentanter gået ind for, at der bygges en prototype af en ny og meget hurtig redningsbåd. Beslutningen betyder, at det såkaldte pilotprojekt er skrinlagt - ihvertfald indtil videre.

Den nye båd er af helt ny konstruktion og lavet af helt nye materialer, hvilket også gør den meget let. Deplacementet ventes kun at blive 7-8 tons. Den ringe vægt giver et dybtgående under fart på kun 25 centimeter, og topfarten er beregnet til 40 knob.

Jeg vil ikke lægge skjul på, at det har været svært at tage stilling til den nye båd. På den ene side står kravet om, at en redningsbåd skal sejle sikkert under alle forhold, og det vil ud fra vores gamle erfaring sige, at så stor en del af skibet, som muligt skal være i vandet. På den anden side står kravet om høj fart. Vi ved, at hurtig hjælp redder mange menneskeliv. Se blot på den gavn, vi allerede har haft af de lette redningsbåde. Og høj fart kan kun opnåes med en let båd med ringe dybtgående.

Det helt afgørende spørgsmål bliver derfor, om kravet om høj fart kan kombineres med kravet om sikkerhed. Den nye båd kan opfylde alle de krav, der i samarbejde med Statens Skibstilsyn er opstillet til en redningsbåd i Kystredningstjenesten. Den er delt i vandtætte sektioner, har hele tre adskilte motorrum, er selvrejsende i vandfyldt tilstand, osv. Sikkerheden skulle for så vidt være i orden, og jeg er heller ikke i tvivl om, at den nye båd er velsejlende i godt vejr. Tilbage står derfor kun spørgsmålet om, hvordan den klarer sig i hård sø, specielt hvis man skal ligge stille, og det kan kun afgøres, hvis vi får lov at prøve båden. Derfor er vi gået ind for, at der bygges en prototype, som skal sendes ud til afprøvning på en række stationer. Her vil det i sidste ende blive redningsmændene selv, der skal afgøre, om det er en egnet båd.

Efter min opfattelse, er det først og fremmest et fartøj til de indre danske farvande og til lavvandsområder, og det må derfor også først og fremmest være redningsmændene i disse område, der skal tage stilling til den nye båd.

Der er en ting, man ikke skal glemme. Ethvert fartøj, uanset størrelsen, består af en lang række kompromiser, og de kan falde ud med større eller mindre held. Først afprøvning af prototypen kan vise, om den nye båd er et heldigt kompromis.

Robert Iversen

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

Vil bygge prototype af helt nyt redningsfartøj med topfart på 40 knob

Prototypen ventes klar til afprøvning omkring årsskiftet 1988/89

Af E. Monnerup, Division Lodsning/Redning

Den 11. januar 1988 skrev Farvandsvæsenet kontrakt med Alustål A/S, Rudkøbing, om bygning af 2 fartøjer af Kattegattypen. Hermed er nu 4 nye redningsfartøjer under bygning, idet 2 fartøjer af Nordsø-typen blev kontraheret i november 1987. Fartøjerne bygges til det, der er blevet kaldt verdens skrappeste regler, regler som Farvandsvæsenet og Foreningen af Danske Redningsmænd sammen med Statens Skibstilsyn har fastsat. De første 2 fartøjer forventes klar til afprøvning i oktober 1988 og januar 1989. Efterhånden som projekteringen af disse to typer fartøjer skred frem, måtte det konstateres, at de ville blive for store til at kunne operere ud af havnene ved en række stationer. Udvalget for Redningsfartøjer og -materiel m.v. foreslog derfor, at der burde projekteres et mindre fartøj.

Projekteringen blev udført af Dwinger Marineconsult A/S og har tidligere været beskrevet på stationsledermøde, årsmøde og her i bladet. Som tidligere omtalt ville en gennemførelse af projektet medføre, at man måtte forsøge at ændre reglerne eller søge en række dispensationer, fordi projektet ellers ikke ville kunne opfylde alle krav i regler for bygning af kystredningsfartøjer. Samtidig har det måttet konstateres, at fartøjet ville blive tungt og forholdsvis langsomt, specielt i de store områder i Kattegat og Østersøen.

Den teknologiske udvikling af nye materialer til flyindustrien og til brug ved bygning af avancerede kapsejlsfartøjer gør sig i dag gældende også indenfor bygning af redningsfartøjer. Således er bl. a. det engelske redningsvæsen (RNLI) i gang med bygning af en ny type red-

ningsfartøj til afløsning for Oakley- og Rother-klassen, der søsættes fra kysten. Det nye fartøj til RNLI, som bliver ca. 12 m, bygges i en prototype efter den nye teknologi med anvendelse af kompositmaterialer, hvorved der kan opnåes vægtbesparelser på ca. 40 pct.

I Sverige har et firma bygget et fartøj i de nye materialer. Fartøjet har været afprøvet af den svenske marine og senest har medlemmer af Udvalget for redningsfartøjer og -materiel m. v. haft lejlighed til at studere fartøjet og været med på en prøvesejlads. Firmaet har uden beregning for Farvandsvæsenet udarbejdet et skitseprojekt til en redningsbåd, og dette projekt har udvalget tilsluttet sig, således at der udarbejdes et egentligt forprojekt, som kan opnå skibstilsynets godkendelse, hvorefter der bygges en prototype til afprøvning.

Endnu er det for tidligt at give nærmere detaljer om fartøjet, men følgende kan dog oplyses:

længde: ca. 15 m
dybgang: ca. 0,65 m. (stilleliggende).
ca 0,25 m. (ved fart).

Fart: ca 40 knob.

Fremdrivning: waterjets.

Deplacementet bliver 7-8 ts, hvilket er ca. det halve af pilotprojektet.

Fartøjet tænkes udført med 1 hovedmotor og med 2 hjælpemotorer, der alene

vil kunne give fartøjet en fart på ca. 11 knob.

Der vil blive plads til 4 redningsmænd i styrehuset og siddeplads for 12 reddede under dæk, herunder er der taget hensyn til een eller flere bårer med patienter.

Farvandsvæsenet har fået bevilliget penge til udførelse af forprojektet, og dette forventes afsluttet medio 1988, hvorefter en prototype forventes at være klar til afprøvning omkring årsskiftet 1988/89.



LAUST NEES

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



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

DANTRAWL A/S

Telefon 08 94 17 11

Hirtshals Fiskeriforening

LOSSEAFD. - ØSTHAVNEN

9850 HIRTSHALS

ANDELSBANKEN

er anderledes

Hirtshals · Hanstholm · Thyborøn

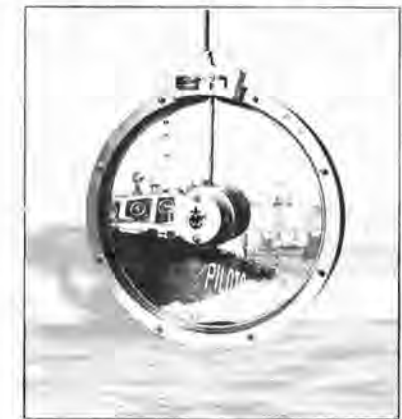
MALERMESTER

JØRGEN JEPPESEN

Cort Adelervej 6 · 9850 Hirtshals · Tlf. 08 94 10 33

Skibsmaling * Sandblæsning * Sandvask
Bygningsmaling * Autolakering

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.

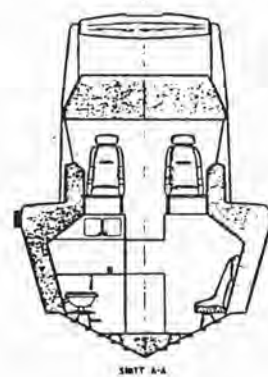
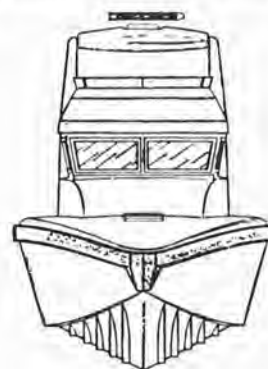
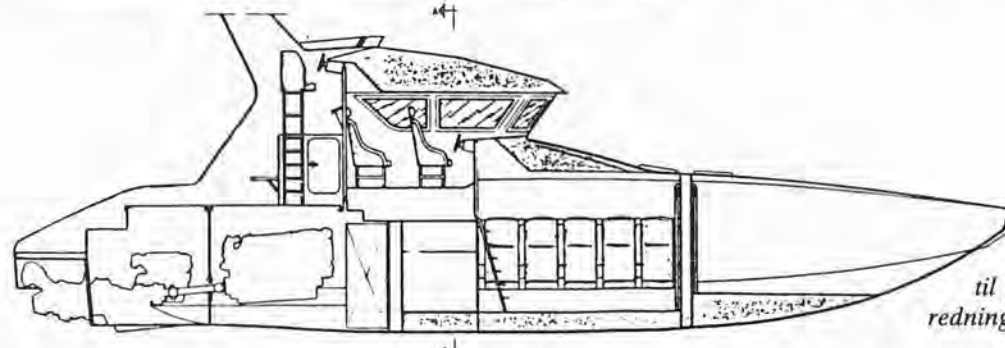
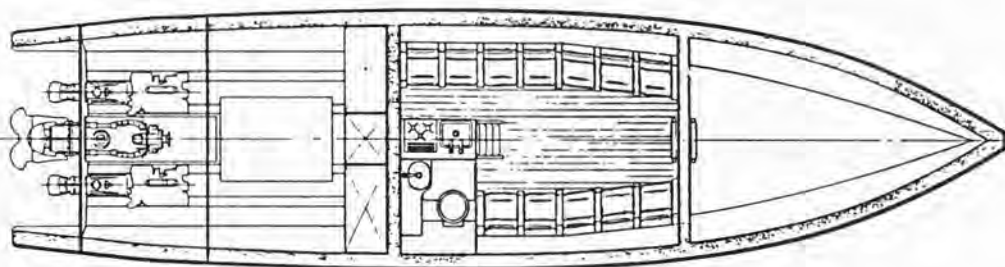
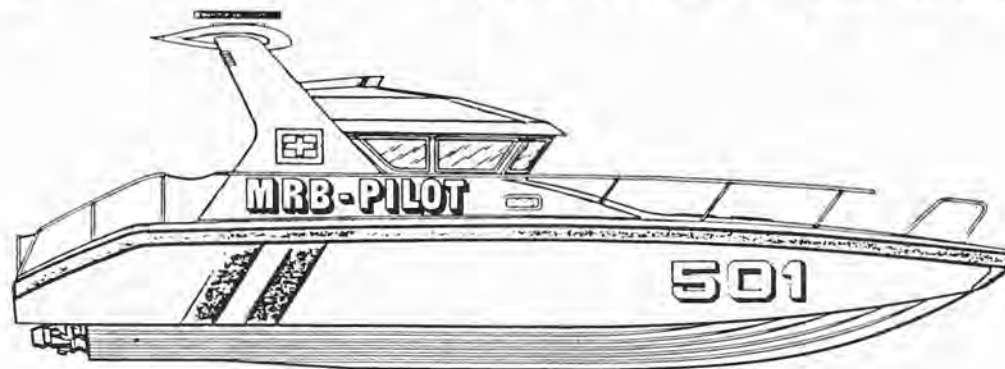
Type 250/293, lysåbning 250 mm, totaldiameter 293 mm
Type 300/343, lysåbning 300 mm, totaldiameter 343 mm
Type 350/393, lysåbning 350 mm, totaldiameter 393 mm
Type 400/443, lysåbning 400 mm, totaldiameter 443 mm



Tver C. Weilbach & Co. A/S

Toldbodgade 35
Tlf. 01-135927

1253 København K
Telex 19709



Sådan ser den foreløbige skitse til prototypen på det nye hurtige redningsfartøj ud.

THORFISK

GRENAA - THYBORØN

FURUNO

FURUNO radar og ekkolod
SP og SKANTI radiotelefoner
ROBERTSON autopiloter
Elektriske skibs anlæg

VIGGO Jensen

Grenaa Havn ApS
Strandgade 14
8500 Grenaa
Tlf. (06) 320663 - 323683

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



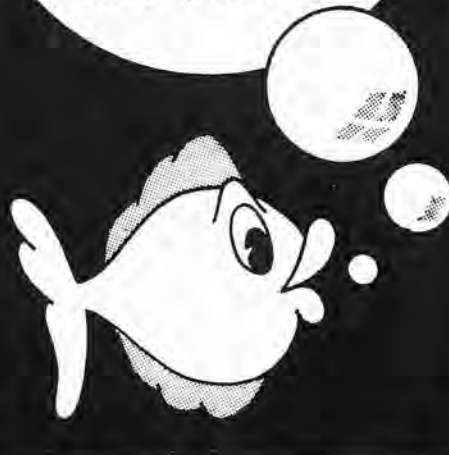
ALT I SKIBSINSTALLATIONER
T. & W. El-Service ApS
THYBORØN · TLF. 07 83 12 22

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



Ingen stationer nedlægges og 11 nye skal oprettes

Yderligere 6 lette redningsbåde forventes anskaffet i 1988

Ingen af de eksisterende redningsstationer skal nedlægges. De to, der var i farezonen, bevares ved at lægge dem ind under større nabostationer. Det gælder redningsstation Flyvholm, der samles i redningsstation Thyborøn, og redningsstation Lønstrup, der samles i redningsstation Hirtshals.

Desuden skal der oprettes 11 nye redningsstationer til dækning af de farvandsområder, der i dag ikke er dækket af redningsvæsenet.

Beslutningen er truffet af udvalget for Redningsfartøjer og -materiel m. v., efter at udvalget har revurderet moderniseringsplanen for kystredningstjenesten.

Planen blev i første omgang fremsendt til Farvandsdirektoratet i juni 1987 med en anbefaling om at gennemføre planen i perioden 1987-95.

Når planen allerede nu er blevet revurderet, hænger det sammen med, at Specialarbejderforbundet i Danmark fremsendte bemærkninger til planen, og at farvandsdirektør Torsten Kruuse bad udvalget revurdere planen med henblik på at søge kystredningstjenesten udvidet til at dække samtlige danske farvande. Udvalget har på sit 37. møde færdigbehandlet planen, og den er nu ved at blive færdigskrevet, så den kan fremsendes til farvandsdirektøren en af de første dage i

februar, oplyser udvalgets formand, fg. divisionschef E. Mønnerup.

Ændringen af planen medfører, at der vil være behov for:

4 store redningsfartøjer, som alle er under bygning,

ca. 19 hurtigtgående fartøjer,

ca. 17 lette redningsbåde,

7 nye køretøjer og

nybygning/renovering af ca. 33 stationshuse/bygninger.

Materielinvesteringerne anslås til ca. 204 mio. kr., herfra undtaget den allerede givne bevilling til 4 store redningsfartøjer.

Planen foreslås gennemført i perioden frem til 1994.

6 nye LRBer i 1988

På det 37. møde færdigbehandlet udvalget også specifikation for indkøb af nye lette redningsbåde. Af disse forventes der anskaffet 6 stk. i 1988 med de første leveret inden 1. maj, oplyser Mønnerup.

Specifikationen er udarbejdet med baggrund i de erfaringer, der er indhentet gennem udtalelser og rapporter fra sejlad med de nuværende lette redningsbåde.

Af specifikationerne kan nævnes: længde ca. 10 m bredde ind. ca. 2,8 m

vægt operationsklar max. 3000 kg
fart 30 knob
aktionsradius 5 timer/150 sømil
besætning 3 mand + 1 reserve
fremdrivning 2 motorer med hver sin waterjet

Pontoner skal være med fast flydemiddel eller luftfyldt (ikke oppustelig) og indgå som en integreret del af skroget.

Siddepladser indrettes så tæt som muligt ved bådens tyngdepunkt med plads til fører i styrbord side og navigatør om bagbord.

Bådene forsynes med radar, navigator, VHF og forberedt for installation af ekkolod.

Renovering af stationshuse

Udvalget gennemgik efter oplæg fra overkonstruktør Henning Rasmussen plan for renovering af stationshuse. Udvalget enedes om at indstille til Farvandsvæsenet, at stationerne Anholt, Odden, Rønne og Neksø eller Klintholm renoveres i 1988.

For 1989 blev stationerne Rømø, Sæby og Esbjerg prioriteret højest med stationerne i Gedser, Thyborøn, Østerby, Skagen, Torsminde, Grenå og Hantholm som de næste.

Udvalget vil senere på året fremkomme med den endelige indstilling for 1989 og 1990, oplyser E. Mønnerup.



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

NY HAVNS TRAWLBINDERI
9850 HIRTSHALS
TLF. 08 94 10 44

BORNHOLMS KONSERVSFABRIK A/S
LEVERANDØR TIL DET KGL. DANSKE HOF
3730 NEKSØ · BORNHOLM

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

Fiskesalgforeningen 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

Nye fartøjer til Rømø, Esbjerg og Torup Strand

Redningsstation Rømø har nu fået langt bedre mulighed for at yde hurtig hjælp. Farvandsdirektoratet har købt den nye lette redningsbåd, Uni 33, der er udviklet af Unisafe i København, og har stationeret den i Rømø.

Uni 33, der blev omtalt i sidste nummer af tidsskriftet, har været til afprøvning på en række stationer, og den fik stort set en god modtagelse.

Båden er allerede afleveret til RST Rømø, men den skal inden længe en tur tilbage til fabrikken i København, hvor en række mindre ændringer skal foretages. Derefter stationeres den igen i Rømø.

RST Rømø har længe savnet en hurtig båd, og det er i erkendelse heraf Farvandsdirektoratet har valgt at stationere den hidtil største og kraftigste LRB netop i Rømø. Stationen har i forvejen kun MRB 19, der er bygget i 1931 og moderniseret i 1973. Dens maksimale fart er kun 6 knob, og det er for lidt med de meget store afstande, der er i Vadehavet.

Efter en langvarig eftersøgning i Vadehavet natten mellem 13. og 14. oktober 1987 var behovet for en LRB blevet så mærkbart, at mandskab og stationsleder sendte en fælles udtalelse til Farvandsdirektoratet, hvor behovet blev understreget.

Også på den baggrund er det nye fartøj blevet modtaget med tilfredshed i Rømø.

På baggrund af de på nuværende tidspunkt indhøstede erfaringer har vi kun godt at sige om den nye båd. Den egner sig udmærket til Vadehavet og de kystnære områder, siger stationsleder Carlo Gundersen.

Båd til Torup

Redningsstation Torup Strand har også fået sin egen båd. Det er en Unisafe 25 bygget i 1987, som Farvandsdirektoratet hidtil har lejet, men som nu er købt og stationeret fast ved RST Torup Strand.

Båden transporteres på en trailer, og søsættes fra åben strand. Der er blevet holdt en række øvelser, hvorefter fabrikken i samarbejde med redningsmændene har fundet frem til en trailer, der er velegnet til udsætning og optagning af båden.

Midlertidig båd til Esbjerg

Redningsstation Esbjerg, som har været helt uden båd siden 1. november, har nu fået en midlertidig båd.

Det er en Weedo 22 med waterjet, der er

indkøbt som MOB (mand-overbord-båd) til et af Farvandsdirektoratets fyrskibe. Indkøbet er blevet fremskyndet, hvorefter båden som en midlertidig nødløsning er stationeret i Esbjerg.

Normalt er det MRB 30, der er stationeret ved RST Esbjerg, men 1. november blev den midlertidigt flyttet til Neksø for vinteren. Af hensyn til det omfattende torskefiskeri i Østersøen på denne årstid, fandt Farvandsdirektoratet det uforvarsomt at gå en vinter i møde uden en stor redningsbåd stationeret på Bornholm. Og på grund af den generelle fartøjsmangel var der ikke anden udvej end at tage båden fra en anden station.

Det er det, man nu har prøvet at råde bod på.

Weedoen har ingen fast udrustning i form af VHF, navigator eller radar. Den har et kompas og der skal naturligvis bruges en transportabel VHF.

Til opbevaring af båden har direktoratet lånt en hal tæt ved et slæbested, og desuden er der lejet en traktor til transport af båden.

RST Esbjerg fik Weedoen 21. januar, og der blev med det samme gennemført flere øvelser, så redningsmændene blev fortrolige med båden.



Uni 33 - er nu stationeret i Rømø.

RST Gedser tildelt legat for at redde 15 mennesker

Syv redningsmænd fra RST Gedser er blevet tildelt en portion af »Leopold Rosenfelds legat til fordel for det danske Redningsvæsen«.

Legatet uddeles til redningsmænd, som under farefulde eller vanskelige omstændigheder har udvist mod, beslutsomhed og dygtighed.

En portion af legatet er i praksis den største hæder, der kan tildeles redningsmænd i de indre farvande, idet redningsmænd betragtes som professionelle reddere og derfor ikke kommer i betragtning ved uddeling af redningsmedaljer og lignende.

På tilsvarende vis er »Fru Martha Kirstine Lerches Legat« den største hæder, der kan tildeles redningsmændene på den jyske vestkyst. Når der er to forskellige legater til redningsmændene i de indre farvande og på vestkysten, skyldes det udelukkende legatbestemmelserne. Fru Lerches legat er forbeholdt redningsmænd på vestkysten, og for at få balance i tingene, tildeles Leopold Rosenfelds legat derfor redningsmænd i de indre farvande.

I øvrigt er fru Lerches legat endnu ikke uddelt for 1987, selvom legatbestyrelsen har en station i kikkerten.

Reddede 15

Redningsmændene i Gedser får legatet for en redningsaktion 29. oktober 1987, hvor de under meget vanskelige forhold reddede i alt 15 mennesker fra to strandede fartøjer.

Stationsleder William Christensen deltog ikke selv i aktionen. Han var som medlem af bestyrelsen for Foreningen af Danske Redningsmænd til møde på SOK i Århus. Men han havde den store glæde, at hans folk selv gennemførte aktionen perfekt.

De hædrede redningsmænd er Niels P. O. Knudsen, Brian Bennetsen, Lars Ole Mortensen, Ejnar H. Bennetsen, Bent E. J. Elsborg, Preben Bzorek og Dan Gartig.

Alarmen kom via Lyngby Radio kl. 18,06. Lyngby havde modtaget et nødopkald fra det vesttyske lystfartøj »Morning Sky« af Heiligenhafen, som i kuling med 16-18 sekundmeter vind af SØ var strandet på Rødsand, cirka 0,2 sømil VSV af Gedser Færgehavn med i alt 9 mennesker ombord.

Den fungerende stationsleder, E. Bennetsen, sammenkalder mandskabet, og 12-15 minutter efter at strandingen har fundet sted, er stationens lille gummibåd med to mand på siden af havaristen. Kort efter er MRB fremme.

På grund af ret kraftig brænding ind over sandbanken samt en særdeles stærk vestgående strøm, der løber med 3-4 knob, skønner man, at det vil være sikrest at lade folkene forblive ombord i »Morning Sky«, som er et solidt fartøj. Det er 13 meter langt og 4 meter bredt.

Under arbejdet med at føre en slæbeline ind, bliver man pludselig opmærksom på lysene fra et fartøj, som fra Rødsand Rende holder ind over sandbanken. Inden det lykkes at advare fartøjet, tager det grunden cirka 100 meter SØ for »Morning Sky«.

Fartøjet er »Karos« af Heiligenhafen med 5 voksne og 1 barn ombord. Af den kraftige vind, strøm og sø bliver det på få minutter ført hen mod »Morning Sky«, hvor det klemmes fast under dette fartøjs stævn.

Ved hjælp af den lille gummibåd går stationens mandskab straks ombord i »Karos«, og det konstateres, at fartøjet er slået læk ved kølen i svær grad. Alle påbydes at bære redningsvest, og to perso-

ner, 1 barn og 1 voksen, bringes straks fra »Karos« ombord i »Morning Sky«, som stadig er tæt.

»Karos« hugger hårdt mod »Morning Sky«s stævn, hvorved dæk samt overbygning i bagbord side knuses. Da det står klart, at MRB 20 ikke alene vil kunne bringe de to strandede fartøjer fri af hinanden, går kutteren »Mette Lisa«, der er på 20 tons, til assistance. Sammen slæber »Mette Lisa« og MRB 20 »Karos« fri. MRB 20 bugserer hurtigt det synkende fartøj til fiskerihavnen, hvor Falck er tilkaldt og straks sætter pumper ombord. MRB 20 returnerer til strandingsstedet. Slæbeforbindelse mellem »Mette Lisa« og »Morning Sky« er etableret. Gummibåden holder sig klos op af havaristen, MRB 20 så nær, vanddybden tillader. En af redningsmændene bliver ombord i »Morning Sky«, alle beordres under dæk, og det sikres, at der er radioforbindelse mellem alle fartøjer.

Herefter slæber »Mette Lisa« ud over. »Morning Sky« krænger hårdt over på siden, og efter kort tids slæben er fartøjet bragt flot, og bugseres af »Mette Lisa« til fiskerihavnen.

Alle 15 mennesker ombord på de to skibe er reddet i god behold, og det var oven i købet også lykkedes at bjerge begge skibe i havn. »Karos« holdes af Falck flydende indtil en stor kran når frem og sætter den op på kajen.

Under aktionen beskadigede Dan Gartig to fingre på højre hånd, så han dagen efter måtte søge læge.

Hele redningsaktionen blev klaret på tre timer.

Ved at tildele redningsmændene dette legat vil Farvandsdirektoratet i overensstemmelse med fondens påskønne den indsats, der er udført ved Redningsstation Gedser, hedder det i direktoratets indstilling.

Ekstra vederlag for langvarig eftersøgning

Mandskabet ved RST Anholt har af farvandsdirektoratet fået tildelt ekstra vederlag for en langvarig eftersøgning 24. og 25. april 1987.

Et fly var forsvundet i området mellem Voldby, Grenå og Anholt, og redningsbåden fra Anholt søgte efter det i en døgnlang aktion.

Det ekstra vederlag tildeles følgende: Steffen Kjeldgaard, Bjarne A. Carlsen,

Johnny Carlsen, Svend Hesse Thomsen, Finn A. Ottendal, Hans Nordby, Kurt A. Rasmussen og Frank Svensson.

I indstillingen hedder det: »Farvandsdirektoratet har ved vurderingen af aktionen bemærket sig mandskabets udholdenhed og vilje til at opnå resultater, der kommer til udtryk ved den døgnlange indsats under eftersøgningen af det forulykkede fly.»



ESBJERG GENSIDIGE
SKIBSFORSIKRING
Havdigevej 31 . 6700 Esbjerg

STØT
VORE ANNONCØRER
- DE STØTTER OS!



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

Alt indenfor skibsinstallationer.
Uforbindende tilbud gives gerne.



Selvom »Venture« lå på havets bund, lykkedes det Kenneth Christensen at kæmpe sig ud af maskinrummet og ud aflugen, der ses ved pilen.

Sank med skibet til 18 meter men kæmpede sig op og blev reddet

Redningsmændene i Skagen får ekstra vederlag for deres indsats under aktionen

- Jeg er overbevist om, at det er det største, vi nogen sinde kommer til at opleve. Vi havde opgivet at få hele besætningen frelst i land, og så lykkedes det alligevel på en helt utrolig måde, siger stationsleder Aage Venø Jensen, RST Skagen. Han og hans mandskab har af Farvandsdirektoratet fået tildelt ekstra vederlag for deres indsats i forbindelse med den bornholmske kutter R 338 »Venture«s forlis ved Skagen 6. december 1987. Det lykkedes at redde hele den tre mand store besætning, selvom en mand var ved at blive trukket ned, fordi han sad fast i et gelænder, og selvom en anden opholdt sig i maskinrummet, da skibet sank og lagde sig til hvile på bunden, 18 meter under overfladen. Han kæmpede sig selv ud og skød op til overfladen som en raket, hvor han straks blev grebet af redningsmændene fra Skagen. Det ekstra vederlag er tildelt Aage Venø

Jensen, Carsten Lau Pedersen, Christian Christensen, Hans G. Thomsen, Bjarne Christensen, Henrik Karred Larsen og Niels Christian Larsen. Stationen blev alarmeret af Kattegats Marinedistrikt kl. 23.40. Der var blevet set nødraketter nord for Hirsholmene. Aage Venø sendte MRB 25 til området, hvor den sammen med flere andre fartøjer deltog i eftersøgningen. LRB 3 beholdt han hjemme, da det var meget koldt. Kl. 1 kom der en ny melding fra KGM. Der var igen blevet set nødraketter, denne gang i Ålbæk Bugt, og nu sendte han LRB 3 afsted til dette område. Kl. 01.30 hørte han over VHFen »Venture« kalde Skagen Radio og anmode om hurtig hjælp, da kutteren tog meget vand ind. Aage Venø besluttede at kalde LRB 3 hjem til stationen, og gav redningsmændene besked på at sejle alt, hvad bå-

den kunne gå. Imens slæbte han selv det transportable pumpegrej ud, og da LRB 3 nåede ind til kajen, blev pumpen langget ned ombord, hvorefter Aage Venø selv gik med båden ud til »Venture«. Her mødte der redningsmændene et chokerende syn. Den 140 tons store stålkutter var halvt sunken, og der lå to mand i vandet. Den ene klamrede sig til styrehuset, og hans redningsvest sad fast på det synkende skib, så han hvert øjeblik risikerede at blive trukket med ned. Redningsmændene samlede først manden op, som lå frit i vandet, og derefter fik de fat i den anden, som da havde fået sig krænget fri af redningsvesten. Den tredje mand var stadig i maskinrummet, men redningsmændene havde ingen chance for at komme ham til hjælp, da kutteren nu næsten var sunket. De to forkomne fiskere, Tom og Arne Larsen, begge fra Tejn, blev derfor hur-

tigt sejlet hen til bevogtningsfartøjet »Ran«, som var på vej til stedet, og her kom de under behandling.

Så hurtigt som muligt sejlede redningsmændene tilbage mod »Venture«, men inden de nåede den, så de stævnen rejse sig og skibet gå ned.

De sejlede rundt på stedet, hvor skibet forsvandt. På den første tur rundt så de intet, men på den anden tur lå de stille og kiggede. Aage Venø overvejede at kalde hjælp fra land og få en dykker ud, fordi der altid ville være en mulighed for, at den tredje fisker sad i en luftlomme. I samme øjeblik kom den forulykkede, den 29-årige Kenneth Christensen fra Tejn, op af vandet som en prop. Han blev grebet i samme øjeblik og blev som de to andre sejlet hen til »Ran«, hvor han kom under behandling. »Ran« sejlede de tre forkomne og forfrosne, men lykkelige fiskere til Skagen, hvor de blev indlagt på sygehuset.

Kenneth Christensen var ikke blot utrolig heldig. Han viste også en utrolig omtanke og koldblodighed. Da skibet sank, stod han i vand til halsen, men en luftlomme er hans redning. Da skibet lægger sig til ro på bunden, og vandtrykket på døren er væk, dykker han ned til døren og får den op. Han klarer at komme ud af døren og komme fri af de mange grej på dækket, som kan blive skæbnsvanger, hvis han bliver fanget af dem. Det hele lykkes, og pludselig ser han noget rødt lige over sig, og så er han oppe. Det røde er Skagens LRB, som ligger lige over ham, og så er han hevet ombord i LRB'en.

Farvandsdirektoratet har ved vurderingen af aktionen bemærket sig mandskabets resolute og målrettede handlemåde, der betingede den vellykkede aktion, da »Venture« forliste, hedder det i indstillingen om det ekstra vederlag.

Overnattede i let redningsbåd

Farvandsdirektoratet har tildelt fire mand fra RST Rømø og fem mand fra RST Sønderho ekstra vederlag for deres indsats på en langvarig eftersøgning efter to forsvundne personer. Aktionen begyndte om aftenen den 13. oktober 1987 og varede til næste dags formiddag. En 16 fods jolle med en mand og en kvinde ombord var den 12. oktober kl. 10.30 sejlet fra Ribe og skulle efter planen have været i Brøns om aftenen. Båden dukkede ikke op, og 13. oktober om aftenen slog familien alarm. Kl. 20.00 blev RST Sønderho alarmeret og satte med sin LRB en eftersøgning igang fra Sønderho til Ribe.

Lånte båd

RST Rømø blev ikke alarmeret, men ved 21-tiden fortalte en fiskeskipper, at en eftersøgning var i gang, og på eget initiativ gik stationen ind i eftersøgningen. RST Rømøs eneste båd på det tidspunkt var MRB 19, som kun kan sejle 6 knob. Med den ville det tage næsten tre timer at nå frem til eftersøgningsområdet nord for Rømø, og derfor lånte stationens mandskab en privat ejet gummibåd. Den blev kørt til stranden og kl. 21.45 søsat fra kysten øst for Juvre, hvorefter SOK blev underrettet.

Med den lånte båd foretog RST Rømø eftersøgning i Juvreby fra de fladvandede områder i øst til Koresand i vest, men uden resultat. Kl. 0.40 blev eftersøgningen indstillet, men genoptaget igen, da det blev lyst kl. 6.30

Overnattede i LRB

På grund af mørke og dårlig sigtbarhed, måtte RST Sønderho også indstille eftersøgningen i nattetimerne. Det foregik på den måde, at redningsmændene ankrede op i eftersøgningsområdet, og så ellers lagde sig i deres beskyttelsesdragter i bunden af den åbne båd.

På den måde fik de lidt søvn, før de ved dagry genoptog eftersøgningen, og de spildte ikke tid på sejlads frem og tilbage fra stationen.

Koldt har det uden tvivl været, men stationsleder Vagn Fischer havde været for-

udseende nok til at lade et par tæpper gå med i båden, og så gav han i øvrigt redningsmændene det råd, at de kunne ankre ved en ø, og så løbe sig til varmen, hvis det blev for koldt.

Fundet i god behold

Om morgenen var der god sigtbarhed, og de to savnede blev hurtigt fundet. De lå i god behold i deres båd, som havde rorskade og var strandet på det såkaldte Bollertsand vest for Rømø og øst for Juvreby.

En helikopter deltog fra kl. 6.30 også i eftersøgningen, og den var med til at lede redningsbådene fra de to stationer frem til de nødstedte. De blev taget ombord i Rømøs redningsbåd og landsat i god behold kl. 9.15.

For redningsmændene ved de to stationer var det en lang og anstrengende aktion, men hvad gør det, når blot den ender lykkeligt.

Ved RST Rømø er det følgende, der får tildelt ekstra vederlag: Carlo Gundersen, Niels Chr. Manø, Bjarke S. Kristensen og Fl. L. Stenger. I indstillingen hedder det: »Farvandsdirektoratet har ved vurdering af aktionen bemærket sig mandskabets handlekraft og evne til at finde løsninger i vanskelige situationer, herunder at mandskabet for at komme frem til et vanskeligt tilgængeligt eftersøgningsområde må benytte sig af en lånt båd og transport over land for at nå rettidigt frem og gennemføre en vellykket aktion».

Ved RST Sønderho får følgende ekstra vederlag: Vagn Fischer, Gustav H. Petersen, Bent F. Gravesen, Arne Wohlert og Hans Fischer Nielsen. I indstillingen hedder det: »Farvandsdirektoratet har ved vurderingen af aktionen bemærket sig mandskabets beslutsomhed og vilje til at opnå resultater, herunder at mandskabet i den åbne redningsbåd valgte at ankre i eftersøgningsområdet, kun beskyttet af dragterne, indtil det blev lyst og eftersøgningen kunne genoptages. I øvrigt har RST Rømø - som omtalt andet sted i dette nummer af tidsskriftet - nu fået sin egen LRB.



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

Vi ses i den lokale bank!

NORDVESTBANK

Der skal stadig mænd til at bemandede redningsbåden

Smuk mindehøjtidelighed i Skagen for otte omkomne redningsmænd

Mandskabet ved redningsstation Skagen holdt tredie juledag en mindehøjtidelighed for de 8 redningsmænd fra Skagen, som mistede livet netop denne dag for 125 år siden. Det skete under et heltemodigt forsøg på at redde besætningen fra den svenske brig »Daphne« (omtalt i sidste nummer af tidsskriftet).

Det var redningsstation Skagens mandskab, som havde taget initiativ til højtideligheden. Den blev bakket op fra mange sider, og blev en smuk begivenhed.

Mindehøjtideligheden fandt sted ved mindestøtten for de otte omkomne, som står i Skagen Østerby for enden af Skagens hovedgade.

Selvom højtideligheden startede allerede kl. 9 om morgenen, var 60 skagboer mødt frem. Det var hele stationens nuværende mandskab foruden tidligere redningsmænd. Der var flere efterkommere efter de omkomne redningsmænd

og mange andre, og der var faner fra Skagen Fiskeriforening, Marineforeningen, Fiskernes Forbund og SID.

Sognepræst Allan Ploug Sørensen bød velkommen, hvorefter stationsleder Aage Venø Jensen nedlagde en krans på vegne af Foreningen af Danske Redningsmænd. Bådformand Hans Thomsen nedlagde en krans, der var skænket af Farvandsdirektoratet, mens formanden for Skagen Fiskeriforening, Jens Rasmussen, nedlagde en krans på fiskeriforeningens vegne.

Borgmester Erik Thomsen nedlagde en krans på byrådets vegne, og holdt en kort tale, hvor han bl. a. sagde:

- Netop i disse minutter er det nøjagtigt 125 år siden, at Skagens redningsbåd blev sat i vandet første gang i forsøget på at redde besætningen fra den svenske brig »Daphne«. Det var den 27. december, tredje juledag 1862, der blev en af de mørkeste dage i Skagens og dansk

redningsvæsens historie. Denne dag for 125 år siden mistede Skagen 8 gode mænd, 8 kvinder blev enker og 25 børn blev faderløse.

- En del har ændret sig siden denne tragiske dag, og dansk redningsvæsen har fået nyt og moderne udstyr, men der er stadig behov for mænd til at betjene dette udstyr. Mange sømænd har redningsvæsenet og dets mandskab at takke for, at de stadig er i live - disse mandskaber, der melder sig frivilligt til med risiko for eget liv at redde andre, for der er stadig risiko og fare forbundet med hvervet som redningsmand. Det har vi desværre set et alt for tydeligt eksempel på ved RF 2 ulykken ud for Hirtshals havn.

- Der er sikkert mange udenforstående, der stiller sig selv det spørgsmål: Hvad er det, der gør, at disse redningsmænd gang på gang er parat til at sætte livet på spil for at redde andre?

- Som tidligere sømand er mit svar, at de, som har prøvet havet, og som også har været ude i storm og kraftig sø, ved, hvad det vil sige at være i nød, og de ved også, at det er enhver sømands første pligt at gøre alt, hvad man formår for at redde en kollega og kammerat i nød.

- Jeg vil benytte lejligheden til at takke tidligere og nuværende redningsmænd

for jeres store og heltemodige gerning, og fordi I altid har været parate til at tørne ud, når vore fiskere, søfolk og andre søfarende er i nød, og altid uden tanke for eget liv og belønning, sagde borgmester Erik Thomsen.

Kærlighed

Derefter talte sognepræst Allan Ploug Sørensen. Han sagde, at den dramatiske beretning om Daphnes forlis er en beretning om mod og vemod, som har brændt sig fast i Skagens sjæl, og at den fortælles fra slægt til slægt med lige stor respekt og taknemmelighed.

- Mindestøtten her i Østerby husker os dagligt på fortidens bedrifter og sorg. Den er ikke til at overse. Myndigt påkalder den sig vor opmærksomhed.

- Når man står uden for Skagen kirkes hoveddør og lader blikket gå til højre, da får man øje på endnu et minde om »Daphne«. I muren er anbragt et relief, der viser druknede redningsmænd, som bæres i land på årer, mens koner og børn ser fortvivlet til. Oven over billedet står: »Større kærlighed har ingen end den, at han sætter livet til for sine venner«. Det er et citat - af Jesus.

- Det var i en tid, hvor man ikke havde svært ved at trække en linje fra redningsmændenes indsats til kristendom. Det var oplagt for dem at opfatte Jesus som den Store Redningsmand. Han satte livet til på korset for at redde alle mennesker.

- Det troede de. Derfor knælede de selv ned ved redningsbåden og bad en bøn, inden de i Jesu navn stod ud i brændingen.

- De gjorde det ikke, for at folk skulle beundre dem. De gjorde det, fordi det var nødvendigt, at det blev gjort. Og de gjorde det af kærlighed. Det kunne man vel ikke få store, stærke mænd til at sige højt, Men det var kærligheden, der lå bag, inderst inde.

- Kærligheden kræver. Sommetider livet som indsats. Det stod dem klart. Kærlig-

hed koster. Men det er det eneste, der er værd at vie sit liv til. Og større kærlighed har ingen end den, at han sætter livet til for sine venner.

- De kendte ganske vist ikke besætningen på »Daphne«. Men de vidste, det var brødre i nød. Og de skal hjælpes, om det så koster livet. Det skylder man sit eget liv, ellers kan man ikke holde ud at se sig selv i spejlet.

- I grunden var det enkelt. De havde lært det af den Store Redningsmand. Sådan var Jesus. og de skulle gøre ham det efter - ikke redde hele verden, men klare den strandning. Det var opgaven, og den løber man ikke fra.

- Lad der så blive sagt og skrevet meget om indsatsen - holdningen bagved, hjertets indstilling, var ikke til at drage i tvivl.

- I kriserne var Gud med. Derfor turde de dengang holde eftertiden fast på, at »Større kærlighed har ingen end den, at

han sætter livet til for sine venner«. - Dette vældige perspektiv hører også med til eftermælet om redningsbådens forlis i forbindelse med briggen »Daphne«s strandning tredje juledag 1862, sluttede Allan Ploug Sørensen.

Efter talerne sang de fremmødte sangen om »Daphne«, der blev skrevet kort efter ulykken, og Ploug Sørensen takkede for fremmødet.

Efter højtideligheden aflagde redningsstation Skagens mandskab et besøg på Skagens gamle kirkegård, hvor de lagde en buket på de otte omkomne redningsmænd grav.

Derefter samledes redningsmænd, borgmester, og repræsentanterne for de forskellige foreninger på Skagen Sømandshjem, hvor Farvandsdirektoratet var vært ved en kop kaffe.



Mindehøjtideligheden for de otte omkomne redningsmænd 27. december 1987 i Skagen.



selvfølgelig!
LOKALBANKEN
HIRTSHALS

sds Thyborøn



DJURSLANDS BANK

— Den lokale bank



Lemvig Skibsforsikring

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

**THYBORØN
HAVNS
FISKERIFORENING**

Bredgade, 7680 Thyborøn
Tlf. 07 83 18 44

Kontortid:

Daglig kl. 9,00-12,00
Auktionshallens tlf. 07 83 19 88

Redningsinspektør på kursus i Skotland

Redningsinspektør Gunnar Volf Lorentsen har i ugen fra 9. til 16. januar deltaget i et kursus for redningsmænd i Stonehaven i Skotland. Det var arrangeret af Maritime Rescue International, der er en del af en større organisation, der kaldes Robert Gordon's Institute of Technology.

Som tidligere fortalt i tidsskriftet har Farvandsdirektoratet planer om at lade danske redningsmænd gennemgå en egentlig redningsuddannelse, og det var på denne baggrund Gunnar Volf Lorentsen tog til Skotland. Farvandsdirektoratet ønsker en vurdering af, om kurset kan have interesse for en videre kreds af danske redningsmænd.

Skolen er oprindeligt en navigationsskole, men siden 1973 har den langsomt ændret profil under indflydelse af den opvoksende offshore industri i den nordlige del af Nordsøen. I dag er navigationsundervisningen droppet, og i stedet leverer skolen tjeneste- og serviceydelser til offshore industrien, rederier, fiskere og luftfart (specielt i forbindelse med helikopterflyvning til og fra borerig).

Skolen har undervisningsfaciliteter både i Aberdeen og Stonehaven, og mest interessant er faciliteterne i Aberdeen. Her er der to indendørs svømmebassiner, der er udstyret til undervisning i brug af gummiredningsflåder m. v. samt øvelser i evakuering og redning fra havarede helikoptere.

I et af øvelseslokalerne er der udstyr til frembringelse af bølger, regnvej og vindstyrker op til 20 m/s, hvilket gør

øvelserne realistiske og usædvanlige.

I Stonehaven er der undervisningslokaler, herunder også et operationsrum med bl. a. radar og diverse radioudstyr. I havnen i Stonehaven ligger fire lette redningsbåde, LRBer. Det er en 18 fods med påhængsmotorer, en 24 fods med påhængsmotorer, en 25 fods med waterjet og en 36 fods med indenbords motorer og propeller.

- Jeg var på kursus sammen med 7 hollandske redningsmænd, som deltog sammen med den hollandske redningsinspektør Dick v. Noordt, siger Gunnar V. Lorentsen. Der var tre lærere på kurset, og de var dygtige. Selvom al undervisning foregik på engelsk, var sprogproblemerne ikke dominerende, bl. fordi den hollandske redningsinspektør optrådte som tolk, når det var nødvendigt, og fordi kurset er meget orienteret mod praktiske øvelser.

- Undervisningen bar præg af, at skolens vigtigste aktiviteter er undervisning af folk i offshore-industrien. En del af emnerne havde således ikke direkte tilknytning til kystredningstjenesten. F. eks. var der undervisning i flugt fra nedstyrtet helikopter, hvilket ikke normalt indgår i en dansk redningsmands hverdag. Alligevel havde det værdi at lære noget om tilgrænsende områder.

- Den første dag var vi i Aberdeen, hvor vi gennemførte en lang række øvelser i bassinerne. Vi havde fire forskellige øvelser med nedstyrtede helikoptere, og vi lærte at entre redningsflåder, også under vanskelige forhold.



Den hollandske redningsinspektør Dick v. Noordt foran havnefronten i Stonehaven. (Foto: Gunnar V. Lorentsen)

Resten af kurset foregik i Stonehaven, og her blev en stor del af tiden brugt til undervisning i manøvrering og sejlads med LRBer, og det var både i teori og praksis. Fem af kursets seks dage var vi ude med LRBerne, bl. a. på sejladsøvelser i dårligt vejr.

- Vi lærte at lægge til på siden af andre skibe med henblik på overførsel af personer, lærte at optage tilskadekomne og bevidstløse, og vi lærte også nødhjælp til søs. Den sidste dag havde vi fælles øvelse med helikoptere, hvorefter vi sluttede med en praktisk øvelse, hvor alle prøvede at kæntre med en LRBer.

- Om aftenen efter undervisningen havde skolen arrangeret besøg på fire skotske redningsstationer, hvor mandskabet modtog os overordentligt venligt.

- Undervisningen stillede store fysiske krav til deltagerne, og fra skolens side understreges det derfor også, at deltagerne skal være i god fysisk form og ikke må lide af hjertesygdomme eller andre alvorlige sygdomme.

- Formålet med min deltagelse i kurset var bl. a. at vurdere, om kurset kan have interesse for en videre kreds af danske redningsmænd, siger Gunnar V. Lorentsen.

- Det var mit indtryk, at kurset var vel tilrettelagt og blev gennemført dygtigt og ansvarsfuldt fra skolens side, og at hovedparten af kurset har direkte relevans for en dansk redningsmand, som sejler med LRB.

- Under alle omstændigheder var det spændende og givtigt for mig at deltage i kurset, som uden tvivl vil få indflydelse på planlægningen af uddannelsen af danske redningsmænd, siger han.



Skolen råder over fire LRBer, og der var sejladsøvelser fem af kursets seks dage.

(Foto: Gunnar V. Lorentsen)

Hidtil største antal redningsaktioner i 1987

Kystredningstjenesten fik 245 anmodninger om assistance og reddede 105 mennesker i alvorlig fare på søen.

I 1987 blev der iværksat det hidtil største antal søredningsoperationer i al den tid, Søværnets Operative Kommando har varetaget funktionen som dansk søredningscentral, fremgår det af SOKs beretning for 1987.

SOK aktiveredes i alt 745 gange, og der iværksattes 146 aktioner flere end 1986, hvor tallet var 599. Stigningen var på 24 pct., og dermed er flere års glædelig udvikling i antallet af redningsaktioner blevet brudt. Tallene for de seneste år har været følgende:

1983: 743

1984: 737

1985: 699

1986: 599

1987: 745

Den store stigning i 1987 kan i alt væsentligt henføres til juli måned, hvor der registreredes 192 udrykninger, eller i gennemsnit mere end 6 operationer i døgnet. Den resterende del af 1987, såvel de første 6 måneder som efterårsperioden, var normal i sammenligning med den gennemsnitlige fordeling de seneste 5 år. Statistikken giver anledning til en række bemærkninger. Tendensen i fordelingen af søredningsressourcerne mellem de tre hovedindsatsområder er næsten uændret i 1987. Aktioner foranlediget af erhvervs-mæssige aktiviteter omfattede 19%, fritidsaktiviteter forbruger 48%, og 33% er udrykninger, hvor der efter alarmering ikke kunne konstateres tegn på en sø-

ulykke eller nødsituation. Assistancer til brætsjilere gennemførtes 41 gange (5,5%). I 144 tilfælde undsattes udenlandske statsborgere, hvilket er en stigning på 73 undsætninger, der modsvarer et tilsvarende fald i 1986. Udenlandske redningsorganisationer og deres ressourcer har medvirket i 102 (ca 14%) af de rapporterede eftersøgnings- og redningsaktioner.

Søredningstjenesten har registreret 61 dødsfald i 1987 mod 63 året før. I erhvervsgruppen er registreret 21 omkomne (34 i 1986), og blandt fritidssejlere er der modtaget information om 40 omkomne (29 i 1986).

Kystredningstjenesten

Kystredningstjenestens 26 stationer har i 1987 modtaget ialt 245 anmodninger om assistance, hvoraf 152 er registreret i andet halvår af 1987. Redningsstationernes virksomhed har i hele året medført, at

- 105 mennesker i alvorlig fare på søen er blevet reddet,
- 158 fartøjer er undsat, assisteret eller overvåget under vanskelige forhold,
- 3 omkomne er ilandbragt,
- 1 patientevakuering og 1 tilfælde af formidling af lægehjælp er udført,
- 91 opkald vedrørte deltagelse i eftersøgninger eller opgaver af ikke redningsmæssig karakter.
- 884 timer har redningsstationerne været aktiveret for at løse opgaverne.

Hammerens kendtmænd tilknyttede RST Rønne

Farvandsdirektoratet har fra 1. januar nedlagt de tre mindre stationer med raketmateriel og kendtmænd på Bornholm. Det er stationerne i Gudhjem, Svaneke og Allinge.

RST Rønne ville dog ikke af med de to kendtmænd fra Allinge, og derfor er de fra 1. januar blevet tilknyttet RST Rønne som bådmænd.

Kendtmændene findes kun på Bornholm. Det er folk, som kender de mange redningsstier og smutveje rundt om på klippekysterne, og de har mange gange bevist deres store værdi, når raketmate-

riel hurtigt skulle bringes frem til en strandning.

De tre stationer blev officielt nedlagt 1. januar, og i Gudhjem var det en vemodig dag - specielt for kendtmand Erik Nielsen. Han blev ansat i redningsvæsenet i 1942, og udførte således 45 års lang og tro tjeneste, før han 1. april 1987 gik på pension.

Redningsstationen i Gudhjem er blevet ryddet af Rønne redningsstations mandskab. En del af det gamle materiel bliver overdraget til Bornholm Museum. Det gælder bl. a. en tavle, som fortæller om

SOK må beklageligvis konstatere, at de senere års glædelige udvikling i form af stadig færre søredningsoperationer ikke er fortsat i 1987. Den siden 1983 konstaterede reduktion med næsten 25% i antallet af udrykninger er afløst, af en stigning så at 1987 bragte en uønsket rekord på 745 operationer.

Årsagen til denne uheldige udvikling kan i betydeligt omfang tillægges den dårlige sommer med særdeles vanskelige vejrforhold i hele ferieperioden. Statistikken udviser en betydelig stigning i assistancer i forbindelse med fritidsaktiviteter, og herunder er registreret et øget antal dødsfald.

Den generelle tendens til trods er der grund til at fremhæve det færre antal dødsfald i forbindelse med erhvervsaktiviteter, herunder at dansk ansvarsområde har været forskånet for større søulykker med tab af menneskeliv.

SOK har atter bemærket, at forudsigelser om dårligt vejr ikke altid indgår med fornøden vægt i grundlaget for at beslutte, om en planlagt sejlads skal påbegyndes. Sideløbende konstateres usikkerhed om anvendelsen af signalmidler, når der opstår vanskeligheder. Alt for ofte tilkaldes hjælp ved brug af nødsignal, når situationen, uden overhængende fare for besætningen og skibet, alene berettiger til brug af opmærksomhedssignaler, f. eks. hvide eller grønne raketter. Vurderet over en årrække var 1987 nok mere typisk for søredningsmønstret i danske farvande end de foregående tre år med samfundsmæssigt bedre resultater. Desuagtet håber SOK, at 1987 på længere sigt vil vise sig som et uheldigt søredningsår, og at den faldende tendens i antallet af udrykninger atter vil slå igennem, hedder det i årsberetningen.

redningsaktionerne fra Gudhjem. Heraf fremgår det, at der, perioden fra 1866 til 1960 har været 12 redningsaktioner fra Gudhjem, hvorved 95 mennesker er blevet reddet.

Den sidste aktion fandt sted 29. september 1960, da »Erbrük« af Rønne strandede ved Saltuna. Ved den lejlighed roede Erik Nielsen ud og reddede en mand i land, som stadig opholdt sig på skibet.

- Nedlæggelsen af de tre mindre stationer skal ses i lyset af udviklingen som helhed, herunder strukturændringer m. m., siger stationsleder Aksel Buchardt, Rønne.

- Det skal dog ikke glemmes, tilføjer han, at stationerne har haft deres berettigelse, ikke at forglemme det til enhver tid frivillige og trofaste mandskab.

Farvandsvæsenets ny organisation: Division Lodsning/Kystredning

Af E. Monnerup

Med virkning fra 4. januar 1988 trådte Farvandsvæsenets nye organisation i kraft. Det gamle direktorat forsvandt, og der blev dannet en ny organisation, som er målrettet, og hvor medarbejderne fremover skal være i stand til at yde en bedre service overfor de mange kunder, der har behov for væsenet. Den nye organisation vil medføre kortere beslutningsveje og vil medføre uddelegering af ansvar og beføjelser.

Af særlig interesse for kystredningstjenesten er oprettet Division Lodsning/Kystredning, hvis opgave bl. a. vil blive modernisering og udbygning af kystredningstjenesten og en koordinering og effektivisering af lods- og redningstjenesten. Der vil i denne forbindelse blive lagt stor vægt på, at dette sker ikke alene i nært samarbejde med personalet ved lods- og redningsstationerne, men også med berørte organisationer.

Det er meningen for nærmere at klarlægge divisionens målsætning og samspilsrelationer, at der i ugen fra 15.-19. februar vil blive afholdt et seminar, hvor der vil deltage repræsentanter fra alle områ-

der indenfor divisionen, dvs. fra lodserier, redningsstationer og fra divisionens ledelse i København. Men allerede nu er vi i staben igang og parat til at sikre, at overgangen til den nye organisation bliver uden store problemer for dem ude ved stationerne.

I divisionens ledelse i København er nu samlet:

lodsinspektør Svend Aage Rasmussen, redningsinspektør Gunnar V. Lorentsen overværkmester Asger Fossing, værkfører Ib Otte, arkitekt Erling Schack, overassistent Margit Ullstad, assistent Sussi Nielsen, assistent Hjørdis Poulsen og fg. divisionschef Erik Monnerup.

Af disse er nok kun Margit Ullstad og Sussi Nielsen ukendte for redningsmændene, men begge har gennem en årrække arbejdet i lodsrevisionen. Alle arbejder vi til daglig i Overgaden o. Vandet, men er pt. placeret i for- og baghus. Vi håber dog, at det kun varer til foråret, hvor vi så bliver samlet i forhuset.

Alle stationer med i fiskeriårbogen

I 1988-udgaven af Fiskeriårbogen bringes der for første gang en beskrivelse af samtlige redningsstationer. Beskrivelsen svarer til den, der blev bragt i særnummeret af Tidsskrift for Redningsvæsen, udgivet i november 1987.

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

MANDS MINDE



Ansættelser

Pr. 1.11. 1987

Bådmand N.P. Noer, redningsstation Grenå Havn, som opsynsmand.
Bådmand H. Nielsen, redningsstation Lønstrup, som opsynsmand.
Opsynsmand T. Jørgensen, redningsstation Grenå Havn, som bådmand.
Jørgen Slot, f. 7.8. 1956, som bådmand på prøve ved redningsstation Thyborøn.

Pr. 1.12. 1987

Jørgen Harder-Hansen, f. 11.1. 1947, som betjeningsmand på prøve ved redningsstation Christiansø.

Pr. 1.1. 1988

Niels Kristian Nielsen, f. 1.11. 1940, som bådmand på prøve ved redningsstation Skagen.

Afsked

Pr. 30.11. 1987

Betjeningsmand L. Hansen, redningsstation Christiansø, efter ansøgning.

Runde fødselsdage

55 år

Opsynsmand A.T. Buchardt, Rønne, 24.1. 1988.
Bådmand A.R. Jensen, Lønstrup, 9.2. 1988.

60 år

Opsynsmand C.V.V. Langer, Flyvholm, 12.2. 1988.
Fhv. betjeningsmand P.S.G. Thomsen, Lildstrand, 3.3. 1988.

65 år

Opsynsmand I.K. Kragh, Slettestrand, 11.2. 1988.

MOLLERUP & BROE
Kolonial og Skibshandel

THYBORØN HAVN
TLF. 07 83 12 11

70 år
Fhv. betjeningsmand J.H. Petersen, Stevns, 11.2. 1988.
Fhv. bådformand C.O. Olsen, Rønne, 19.2. 1988.
Fhv. bådformand H.A. Hansen, Gedser, 3.3. 1988.
Fhv. bådmand C.N.A. Grønkjær, Klitmøller, 10.3. 1988.

75 år

Fhv. bådmand P.K.B. Jensen, Klitmøller, 20.2. 1988.

80 år

Fhv. bådmand T.H.E. Kofoed, Rønne, 9.2. 1988.
Fhv. bådmand Aa.J. Poulsen, Nekso, 17.3. 1988.

85 år

Fhv. bådmand C.S. Jensen, Tuskær, 16.2. 1988.

25 års jubilæum

Motorpasser Hans Nordby, redningsstation Anholt, kunne 1. februar 1988 fejre 25 års jubilæum som redningsmand.



FOR 60 ÅR SIDEN

Januar 1928:

De gamle 10-12 HK motorer udskiftet med nye på 25 HK

Det er ganske naturligt, naar Aarsskiftet indtræffer, at vi kaster et Blik tilbage, hvad der er passeret i Løbet af det svundne Aar. Og det kan da straks siges, at 1927 ikke i nogen som helst Retning var bedre end dets Forgænger. Ja for Fiskeriet, som de fleste af de danske Redningsmænd har deres Hovederhverv ved, daarligere i alle Henseender. Udbyttet af Fiskeriet har været meget daarligt, ja gennemgående utilstrækkeligt for Fiskerbefolkningen til at kunne faa et anstændigt Levebrød, og har det endelig givet godt Fiskervejr og gode Sæt, saa har Priserne paa den indbragte Fisk straks svigtet, idet Afsætningsforholdene har været endnu mere ugunstige end det forgaende Aar. I England sprang Priserne op og ned, og Tyskland aftager ikke Fisk mere af nogen Betydning, end ikke Sild er der den gode afsætningsmulighed for som tidligere Tid. Til den økonomiske Trangtid stødte de,

som det synes, aarlig tilbagevendende store Søulykker med Tab af mange menneskeliv. Det er, som om det graadige Hav aldrig kan blive mæt, men stadig skal bringe Sorg ind i saa mange Hjem som muligt Landet over, og alle havde vi vel ved sidste Aarsskifte haabet paa en Bedring i det økonomiske og en Forskaanselse for Forlisene, men begge Dele slog fejl - Fremtiden ligger endnu skjult for os, og det er sikkert godt saaledes, for det er vort Liv indrettet til at leve efter, det vilde næppe være heldigt, om det var omvendt.

I Redningsvæsenets Virksomhed har vi heldigvis været forskaanet for uheldige Strandinger, og vi har haft den Glæde at faa synlig Bevis for, at det nu er Meningen, at vore Motorredningsbaade skal bringes op til at kunne yde det mest mulige, saaledes at vi trygt kan gaa om Bord i dem, vel vidende med os selv, at vi har den tilstrækkelige Motorkraft om Bord,

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

HIRTSHALS EL-MOTORSERVICE ApS

HIRTSHALS · ØSTHAVNEN · TLF. 08 94 15 95

Elektromekanisk værksted

Salg og service af generatorer, motorer og pumper

FINN NIELSEN

Skibradioservice A/S

HIRTSHALS · TLF. 08 94 13 22

Grenaa gensidige Forsikring
for Fiskefartøjer

Tlf. 06 32 16 22 - 06 38 60 50

HIRTSHALS FISKEAUKTION

Tom Christiansen
Statsaut.

som kan drive Baaden frem i al slags vejr, blot vi kan faa Baaden flot af Stranden. Af alle de gamle 10-12 HK Motorer er der snart ikke flere tilbage, deres Levetid var kun kort, de er blevet ombyttet med 25 HK Fordsonmotorer, som, hvor de er blevet installeret, virker til den største Tilfredshed, og ved Esbjerg, vel snart den virksomste Station, i hvert Fald med den største Aktions-Radius, er der blevet oprettet en helt ny Station med en stor moderne 50 HK Motorredningsbaad, som staar paa Bedding klar til at løbe ud, og den gamle 25 HK Motorredningsbaad derfra er flyttet til Rønne i Stedet for den, som brændte, der som bekendt ogsaa var en af de smaa 10 HK, saa nogen særlig Sorg var der næppe tilstede over det skete, selv om det var kedeligt.

I det store og hele kan vi Redningsmænd være glade for Aaret. Intet giver en saadan Lyst til at udføre sin Gerning som netop det at have Materiel, som svarer til Kravet.

Som slut paa det hele kom det, som samtlige mødte Redningsmænd stemte for paa vort Aarsmøde i Lemvig 1926: Flytning af Bestyrelsens sæde fra Skagen i Henhold til Kommissionens Betænkning af 1925. Og har der end været trange, mørke Tidspunkter i det gamle aar, saa har der saaledes ogsaa ved de her nævnte Forbedringer været Lyspunkter, som vi vil knytte vort Ønske til om ogsaa maa indtræffe i det nye Aar.



Et forslag til Overvejelse!

Fra min Ungdom har det altid staaet for mig som særlig attraaværdigt at opnaa en Silling, hvor man lønnes af Staten, Da jeg derved mente at være nogenlunde økonomisk betrygget til at friste Tilværelsen. Dette Ønske er opfyldt, idet jeg for 19 Aar siden ansattes som Baadmand her, og jeg skal dertil sige med Hensyn til lønnen, at efter de Forhold, hvorunder vi Fiskere lever, er der heller ikke Klager derover, men at den er en stor Støtte i Kampen for det daglige Brød.

Forinden jeg kommer til Kernen i mit Forslag, vil jeg dog tillade mig at fremføre nogle Betragtninger fra det daglige liv. Naar der bliver udført et godt Stykke Redningsarbejde, eller en af Redningsmandskabet under et saadant Forsøg kommer til Skade, eller en ældre af Mandskabet, der har udført en rosværdig Daad, dør, da er Pressen der straks med en Omtale, at nu er en af Vesterhavets Helte død, kommen til Skade eller har udført dette eller hint Redningsarbejde, o.s.v. o.s.v.

Hvorvidt et saadant Heltenavn er berettiget eller paa sin Plads, skal jeg som en af disse ikke udtale mig om, hverken for eller imod. Men maaske vi kan være enige om, at Navnet til Tider og paa Steder kan være berettiget.

Lad os saa gaa et Stykke videre og se Forholdene, hvorledes disse ordner sig, naar en af Vedkommende har naaet, og falder for Aldersgrænsen, 60 Aar. Det er

efter den Tid, mit Forslag tager Sigte. Efter den nuværende Ordning faar man fra sin Afsked 240 kr. aarlig i pension, det er jo ikke alle, der efter de 60 Aar er helt uarbejdsdygtige, men kan hjælpe lidt til at holde sit kære lille Hjem paa ret Køl, uden anden Hjælp end Pensionen; men det er ikke alle, der kan hverken økonomisk eller ved Arbejde. Og derfor synes jeg, Staten, Samfundet har en Pligt overfor os, at den pensionerer os saaledes, i det mindste ligestiller os med andre ældre Folk, der faar Aldersrente, og forskaaner os for den Ydmygelse at søge yderligere Hjælp, udover Pensionen.

Thi det er en Kendsgerning, at meget faa af mine Kolleger, naar de er falden for Aldersgrænsen, er saaledes situeret, at de kan undvære denne Merindtægt. Jeg vil derfor henstille til mine Koleger heri Bladet at fremkomme med Udtalelser om Sagen.

Jeg mener ogsaa, det er en Sag, som vor Bestyrelse baade vil og kan føre frem til de ønskede Forhold.

Jeg skal ikke afstikke Linjerne dertil; men der findes jo altid en Vej, om andre skulde glippe.

Men lad os nu høre, om der er nogle af mine Kolleger, der deler mit Syn paa forholdene, saa kan vi tales ved. Glædeligt Nytaar!

Lildstrand, 1. januar 1928.

Lars Kr. Sørensen

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 31 10 18

RACAL-DECCA

RACAL

København: 01-12 83 10

Esbjerg: 05-12 85 00

Hirtshals: 08-94 30 22



HANSTHOLM FISKEAUKTION

Auktionsmester **IB HOLM SØRENSEN**
(statsautoriseret)



AUKTIONSGADE 11

7730 HANSTHOLM

Tlf. 07 96 11 66

Telex 60 857

THORSMINDE FISKEAUKTION

v/ Johannes Dahl Knudsen

Spovevej 7 . Thorsminde . 6990 Ulfborg

Tlf. 07 49 71 23

**Fiskeriartikler
Fiskenet**

Frydendahl

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

**Tegn abonnement
på redningsbladet**



Jydsk Dykker-firma

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

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



S.Å. Leth Jensen

Statsautoriseret væjer og måler
Østhavnen i Hirtshals
Telefon 08 94 13 12

**Sparekassen
THY**

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 SKIBSRADIO**

MARITIMT ELEKTRONISK Udstyr

Henning Byskov Havn 7680 Thyborøn Tlf. (07) 83 11 60 Bille 049 54689

**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
Skibsproviantering**

v/ Birte og Søren Pedersen

Havnegade 22 . 7680 Thyborøn . Tlf. 07 83 10 05 - 07 83 13 20

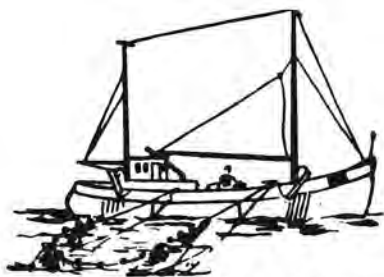
**THYBORØN FISKEAUKTION**

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. 2

MARTS-APRIL 1988

55. ÅRG.



LEMVIG BIBLIOTEK
1988

Gennemførte redningsaktion med knækket rør

Redningsstation Nørre Vorupør gennemførte sidste år en redningsaktion i hårdt vejr med svære brydende søer, selvom stationens redningsbåd under udsætningen fra den åbne kyst fik mere end halvdelen af roret revet af. Efter aktionen var det umuligt at lande på kysten, og redningsbåden måtte sejle til Hanstholm, hvor den med hjælp fra redningsfartøjet C. B. Claudi kom sikkert i havn. For aktionen har stationens mandskab fået tildelt Fru Martha Kirstine Lerches Legat. Redningsstation Skagen har også fået tildelt legatet. Det var for en aktion, der også var dramatisk, men på en anden måde. Læs om begge aktioner inde i bladet.

På billedet kan man se, hvor meget af roret, der blev revet af Vorupørs redningsbåd. Forrest ses det ødelagte rør, bagerst det nye. Utroligt at aktionen kunne gennemføres.

Mændene på billedet er fra venstre: Knud Erik Jensen, Arne Baltesen og Per Andersen.

(Foto: Tage Jensen)



HVIDE SANDE FISKEAUKTION

v/ Leo Renn

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

STATOIL 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 |
| Hansholm | 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 83 |
| Skagen | Tlf.: 08 44 11 00 |
| Strandby | Tlf.: 08 48 12 01 |
| Thorsminde | Tlf.: 07 48 70 90 |
| Thyborøn | Tlf.: 07 83 10 41 - 07 83 12 35 |

Leverandør til
den danske
kystreiserings-
tjeneste

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. 08 42 03 11

SEJL
(gl. og moderne udgave)
TOVVÆRK
BLOKKE
BESLAG
VANTSKRUER
RIGNING
PRESENNINGER
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

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
filmelding.



Ansvarshavende 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
Ærovej 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
Geøvej 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

STØT
VORE ANNONCØRER
- DE STØTTER OS!



Det svære valg

Bådformand Sven Hesse Thomsen, Anholt, har i dette nummer af tidsskriftet et indlæg, hvor han stiller spørgsmålstegn ved smuglertypens egnethed som redningsfartøj. Det fremgår også, at han foretrækker det såkaldte pilotprojekt.

Jeg tør ikke afgøre, om Sven Hesse Thomsens argumenter mod smuglertypen er rigtige, og jeg tror heller ikke, at andre kan, så længe båden kun befinder på skrivebordsstadiet.

Op her er vi netop ved sagens kerne. Foreningens repræsentanter i Udvalget for Fartøjer og Materiel m. v. har ikke sagt JA til at vi skal have smuglertypen som det fremtidige redningsfartøj. Vi har KUN sagt ja til, at der skal bygges en portotype af smuglertypen, og at den skal ud til afprøvning på stationerne. Først denne afprøvning vil vise, om er typen er egnet.

Jeg kan et meget langt stykke hen ad vejen dele Sven Hesse Thomsens opfattelse af pilotprojektet. Det ligner i høj grad MRB 34 og MRB 35 som vi henholdsvis har i Hvide Sande og Thyborøn. Det er en bådtype, som vi er glade for, og som hidtil har kunnet klare de opgaver, de er blevet sat på. I sandhedens interesse må vi dog også erkende, at vi ikke ved, hvordan 34 og 35 ville klare en situation, hvor ruderne i styrehuset bliver knust af en sø. Men der er dog ingen tvivl om, at det er gode fartøjer, og at en videre udvikling af disse vil være en god og sikker vej at slå ind på.

Der er dog et MEN, nemlig at pilotprojektet ikke kan opfylde de krav, som efter RF2-ulykken er blevet opstillet til redningsfartøjer. Fartøjet er ikke stort nok til at der kan blive plads til to adskilte motortur. Det vil sige, at vi for at komme videre med projektet først skal have skibstilsynets dispensation fra de krav, vi selv har været med til at opstille. Det vil tage sin tid, ikke mindst fordi pilotprojektet i realiteten kun eksisterer som nogle streger på et papir.

Realistisk bedømt vil det være mindst tre år, før pilotprojektet kunne være klar, og i betragtning af det store og akutte behov for nye fartøjer, har foreningens repræsentanter i udvalget derfor sagt ja til, at der bygges en prototype af smuglertypen den vil efter de foreliggende planer kunne være klar til afprøvning allerede inden årets udgang. Viser det sig, at smuglertypen ikke er egnet, må vi gå videre med pilotprojektet, selvom der så igen vil gå yderligere tid, før vi får nye fartøjer.

Op det har netop været en af vore største bekymringer. Det har taget alt for lang tid at opstille nye krav til redningsfartøjer og at få disse fartøjer udviklet, og imens har man ude på stationerne i stort omfang måttet klare sig med gamle og nedslidte fartøjer.

Robert Iversen

HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals
Tlf. 08 94 12 27

Sejl • Presenninger • Tovværk



Hirtshals Sparekasse

De omkomne redningsmænd fra Hirtshals rensset af den tredje kommissions-rapport

De efterladte efter de seks redningsmænd fra Hirtshals, som omkom ved RF2-ulykken 1. december 1981, har været udsat for et umenneskeligt pres. Ikke blot mistede de mand og far. De er efter ulykken konstant blevet mindet om tragedien. Aviser radio og TV har gang på gang taget sagen op, og selvom det har været gjort i den bedste hensigt, har det gjort ondt hver gang. Desuden har de efterladte måttet leve med bevidstheden om, at deres kære blev beskyldt for selv at have medansvar for ulykken. Når sagen i de efterhånden mange år, som er gået, stadig har kunnet optage of-

fentligheden, skyldes det ikke mindst de to første kommissionsrapporter. De var begge var utroligt mangelfulde og drog konklusioner på baggrund af rene gætterier. Nogle af konklusionerne giver det indtryk, at de først og fremmest havde til formål at frikende de ansvarlige. Nu foreligger den tredje kommissionsrapport, og efter de to første er det velgørende læsning. Kommissionen skelner mellem væsentligt og uvæsentligt. Myter og gætterier fejles til side, og der drages kun de konklusioner, der med rimelighed kan drages. Efter rapporten er der nok spørgsmål, som stadig står åbne,

men det er spørgsmål, som ingen i dag kan besvare.

Det er væsentligt at slå fast, at den tredje kommissionsrapport frikender de omkomne redningsmænd for al skyld i ulykken.

Kommission II fastslår således, at årsagen til RF2s forlis var fartøjets dårlige stabilitet kombineret med dets skrogform og store vindfang.

Det fremgår også, at modellforsøgene var yderst mangelfulde. To modeller blev afprøvet, og begge havde dobbeltskrue og dobbelttror. Alligevel blev RF2 bygget med enkelt skrue og enkelt rør, uden nogen form for modellforsøg. Desuden viste det sig, at vægten blev langt større end den beregnede, der lå til grund for modellforsøgene. Det fastslås også, at skibet konstruktions-mæssigt og teknisk set var mangelfuld. Eksempelvis var hængslerne til den meget omtalte forsvundne luge mellem styrehus og lukaf - som var afgørende for skibets sikkerhed, hvis der kom vand i styrehuset - fastgjort med stålskruer i en 5 mm aluminium-plader, hvor der blot var skåret gevind.

Det fastslås også, at afprøvningen af det færdige skib var yderst mangelfuld, herunder afprøvning af skibets stabilitet. Rigsadvokaten har efter rapportens fremkomst afgjort, at der ikke skal rejses tiltale mod nogen af de ansvarlige. På grund af det danske retssystem forældelsesfrist vil en sag ikke kunne føre til domfældelse.

I kommissionsrapporten roses den private RF2-gruppe for sin indsats, men gruppens fremstilling af ulykkens forløb afvises. Derimod får gruppen ret i sin påvisning af en dårlig rorkonstruktion, selvom den var uden betydning for ulyk-

ken. Kommissionen har ladet udføre tekniske forsøg med rorophæng, og de viser, at der på et senere tidspunkt - såfremt ulykken ikke var sket - ville have været risiko for, at RF2 tabte roret. Men det dårlige rorophæng havde altså ikke indflydelse på ulykkens forløb. Det kan derimod betragtes som en yderligere underretning af bådens dårlige konstruktion.

Når der efter et skibsforsøg nedsættes en undersøgelseskommission, er formålet ikke kun at fastslå ansvar for ulykken. Formålet er også at undgå lignende ulykker i fremtiden.

Også ud fra den betragtning er den tredje kommissionsrapport af værdi.

Rapporten afviser således det argument, der fra forskellig side er blevet fremført, nemlig at besejlingsforholdene ved Hirtshals på ulykkestidspunktet var "ekstremt vanskelige". Kommission III fastlår, at et redningsfartøj skal være så sødygtigt, at det ikke alene skal kunne sejle under sådanne vanskelige forhold, men også skal kunne løse egentlige redningsopgaver.

Kommission III refererer også en række vidneudsagn om RF2s opførsel i søen. Det fremgår af disse forklaringer, at RF2 med søen agten for tværs var vanskelig at holde på kurs, idet den havde en særlig tendens til at skære ud og krænge over, så der kom vand på dækket.

Kommission III siger: Det er almindelig kendt, at denne særlige tendens til at skære ud og krænge over med søen agten for tværs er typisk for fartøjer med planende eller delvis planende skrogform. Ved en større krængning i svær sø vil skroget trimme forefter, og skruen vil kunne miste grebet i vandet, hvorved manøvrevenen vil blive nedsat.

Skrogets særlige tendens til at skære ud i søen blev i RF2s tilfælde forstærket af de to skråstivere, der støttede hælskinnen mod hækken agten for roret. Disse skråstivere, der var fjernet for forliset, var desuden farthæmmende og generede

storeevenen så stærkt, at man måtte svejse skråstillede skinner på rorets agterkant for at forbedre rorvirkningen. Planende skrog har hårde, stampende bevægelser i søen, dvs. uheldige vagegenskaber.

Et fartøjs sikkerhed vil ikke alene bero på dets stabilitet, men også på dets reaktioner under påvirkning af vind og sø. RF2 havde et stort vindfang på grund af den høje overbygning og særlige maste-konstruktion. Et hard-chine (knækspant) skrog med stort vindfang vil være særligt udsat for at blive kastet over, når det ligger tværs i svær brydende sø, mere udsat, jo mindre fart, det gør.

RF2 må betragtes dom et uheldigt fartøj for det pågældende farvand.

Et redningsfartøj, der må påregnes at skulle ligge i søen uden at gøre fart, må have tilstrækkelig manøvreedygtighed til at holde støvnen mod søen. Et enkeltskruet fartøj vil være nødt til at gøre en vis fart for at holde en sådan kurs, hvil-

ket kan være en alvorlig hindring under redningsoperationer. Et dobbeltskrueanlæg med to ror må anses for at være den rigtigste løsning for et redningsfartøj, og ikke mindst for et planende fartøjs arbejde og sikkerhed. Statens Skibstilsyns Forskrifter for bygning og udstyr m. v. for havnebaserede kystredningsfartøjer, gældende fra 1. september 1984, stiller da også krav om dobbeltskrueanlæg i sådanne fartøjer, siger kommission III.



RF2 fotograferet før det gik galt. Billedet er taget fra C. B. Claudi under sejllads uden for Hanstholm 21. maj 1981.

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



Lemvig Skibsforsikring

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

LOKALBANKEN
HIRTSHALS

sds Thyborøn

DJURSLANDS BANK
— Den lokale bank

THYBORØN HAVNS FISKERIFORENING

Havnegade 14, 7680 Thyborøn
Tlf. 07 83 18 44

Kontortid:

Daglig kl. 9,00-12,00
Auktionshallens tlf. 07 83 19 88

Får pris for sin kulegravning af hele RF-2 affæren

Fhv. museumsdirektør Alan Hjorth Rasmussen fik ved en sammenkomst på redningsstation Hirtshals søndag 10. april overrakt »Den danske Menneskerettighedspris« for sin kulegravning af RF2-affæren. Prisen blev indstiftet i 1987 til støtte for mennesker, »hvis rettigheder krænkes af

myndigheder eller andre etablerede magtkoncentrationer i det danske samfund«, oplyser priskomiteens formand, professor Jørgen Lyngbye, Thailand. Prismodtager i 1987 var Birthe Lundquist, Vejby, der blev syg af det kommunale drikkevand. Til stede ved overrækkelsen var Alan



Fra prisoverrækkelsen på RST Hirtshals. Fra venstre ses Alan Hjorth Rasmussen, Børge Balle, Bjarne Simonsen og Birthe Lundquist.

(Foto: Peter Birren)

Hjorth Rasmussen med søn, Bjarne Simonsen med frue, Børge Balle med frue, Martin Sørensen med frue, Karen Jensen, Inger og Jens Pedersen, otte redningsmænd samt Birthe Lundquist med mand.

Motiveringen for at tildele Alan Hjorth Rasmussen prisen lyder:

»Alan Hjorth Rasmussen er et menneske af sjælden kvalitet. Et menneske dybt forankret i troen på, at man aldrig skal gå på akkord med sin samvittighed. Alan Hjorth Rasmussen var i årene 1982-85 den inspirerende skaber og leder af Nordsømuseet i Hirtshals - et levende samtidsmuseum for fiskerierhvervet.

I september 1985 blev han fyret af Nord-sømuseets bestyrelse på grund af sit arbejde med RF2-sagen.

Som bekendt forliste redningsbåden RF2 i 1981 med seks mand om bord under en redningsaktion ud for Hirtshals.

Alan Hjorth Rasmussen har sammen med Børge Balle og Bjarne Simonsen en stor del af æren for, at sandheden om RF2-forliset nu er ved at komme frem.

Efter mere end seks år og tre kommissioner.

Kommission III's rapport fra marts 1988 fastslår for første gang officielt, at de seks druknede redningsmænd var uskyldige i forliset, og at dette udelukkende skyldtes en fejlkonstruktion af båden og dårlige redningsdrakter.

Alan Hjorth Rasmussens uselviske arbejde med RF2-sagen kostede ham hans karriere og hans stilling. Derfor modtager han Den danske Menneskerettighedspris for 1988, »hedder det i kommissionens begrundelse«.

Debat:

Kan vi bugsere med den nye smuglertype?

Bådformand Sven Hesse Thomsen, Anholt, skriver om den nye redningsbåd af smuglertypen:

Vi er nu igen blevet præsenteret for en skitse til en ny redningsbåd. Hvorfor? Hvad var der galt med »pilotprojektet«. Det var dog en båd, og den kunne formentlig opfylde vore krav til en redningsbåd. Den havde en rimelig størrelse, god maskinkraft og en acceptabel fart.

For smuglertypen er farten beregnet til 40 knob. Det kan da kun bruges i godt vejr, for hvis man sejler 40 knob i dårligt vejr, er der stor risiko for at forlise.

Det må indebære, at båden i praksis kommer til at sejle med helt anden fart end de 40 knob, fordi vi jo ofte er ude i dårligt vejr.

Her på Anholt skal vi bugsere i forbindelse med mange af vore redningsaktioner. Vi har bugseret både af meget forskellig størrelse, den største var en tremastet skonnert på 100 tons.

Hvordan vil det forløbe, hvis vi med smuglertypen skal bugsere et stort skib ind til Anholt. Der er kun 40 meter mellem havnehovederne. Hvordan er styrevenen med waterjets? Hvad med manøvrerdygtigheden i havnen, hvis vi har måske 50 tons på slæb? Hvad med afdriften, hvis der er 20 sekundmeter vind på tværs af havnen?

Smuglertypen stikker kun en halv meter, og med et skib på slæb kan vi i indsejlingen ikke holde større fart end højst 4-5 knob. Hvordan vil det gå? Er den slags situationer også overvejet i forbindelse med den nye bådtype?

Man oplyser, at smuglertypen skal have en maskinkraft på ca. 700 HK. Hvad bliver det omregnet i pæletræk? Hvis man kan omregne fra den norske lette redningsbåd bliver det kun cirka 2500 kg. Er det nok til fremtidige bugseropgaver?

Til sammenligning kan det nævnes, at en fiskekutter med 700 HK vil have et pæletræk på cirka 8000 kg.

Smuglertypen kan se godt nok ud på papiret, men i praksis tror jeg, at pilotprojektet er betydeligt bedre. I rigtigt dårligt vejr, vil pilotprojektet kunne sejle lige så stærk eller stærkere, og fremfor alt vil den kunne sejle sikrere. En redningsbåd af denne type har bedre slæbeegenskaber og mindre afdrift (dybgang ca. 1,5 meter). Det er også væsentligt, når man kommer på siden af en båd.

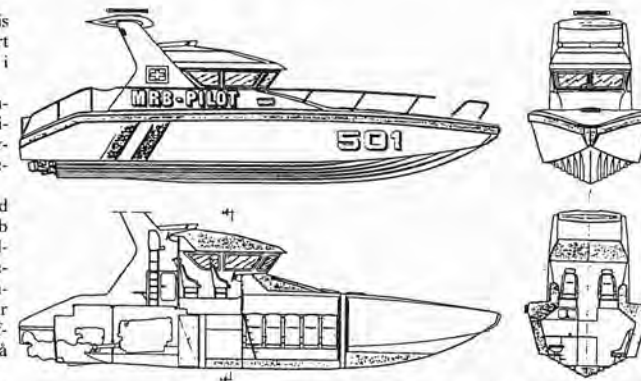
Uanset vejrforholdene vælger vi næsten altid at sætte en mand ombord i et lystfartøj, og det giver somme tider kritiske sekunder. Hvordan vil det være at lægge smuglertypen på siden et andet fartøj, når smuglertypen formentlig har meget større afdrift end det andet fartøj? Jeg har intet imod nytænkning, tværtimod. Jeg har heller intet imod smuglertypen. Det er bådens egnethed til løs-

ning af opgaverne på og ved Anholt, jeg har prøvet at tage stilling til i dette indlæg, selvfølgelig ud fra de oplysninger, der på nuværende tidspunkt foreligger om båden.

Smuglertypen er muligvis fortrinlig andre steder i landet, men det må andre tage stilling til. Man kan vel heller ikke uden videre sige, at man skal have den samme båd i Limfjorden som midt i Kattegat.

Kære redningsmænd, vær med i debatten. Gerne både for og imod, blot indlæggene er konstruktive.

Venlig hilsen
Svend Hesse Thomsen
bådformand
Redningsstation Anholt



Smuglertypen - egner sig ikke midt i Kattegat, mener bådformand Sven Hesse Thomsen.



Det svenske fartøj, som skal danne grundlag for smuglertypen.

(Foto: E. Mømmrup)

**Fiskeriartikler
Fiskenet**

Frydendahl

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

FISKERNES SAMLECENTRAL I GRENÅ ApS

Strandgade 6 · 8500 Grenå · Tlf. 06 32 17 35



Jydsk Dykker-firma

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

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

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

**Sparekassen
STHY**

THORFISK

GRENAA - THYBORØN

FURUND

FURUND rader og skæbde
SF og SKANTI radiostationer
ROBERTSON autoplatel
Estriske skibsbank

VIGGO Jensen
Grenaa Havn ApS
Strandgade 14
8500 Grenaa
Tlf. (06) 32 08 83 - 32 38 63

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



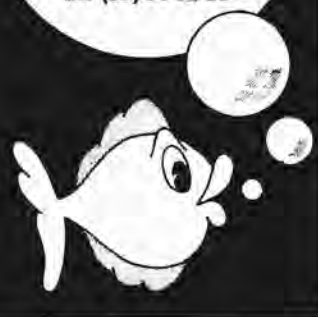
ALT I SKIBSINSTALLATIONER
T. & W. El-Service ApS
THYBORØN . TLF. 07 83 12 22

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



Stor tak til Aaskov Petersen for arbejdet med Fru Lerches legat

Fhv. redningsbestyrer G. Aaskov Petersen trak sig 1. april tilbage fra posten som foretningsfører for Fru Martha Kirstine Lerches Legat.

Arbejdet er i stedet blevet overtaget af fhv. redningsinspektør Jørgen Ibsen, Esbjerg, der også var Aaskov Petersens afløser på posten som redningsinspektør.

G. Aaskov Petersen har gjort et kæmpe stort arbejde for Fru Martha Kirstine Lerches legat, og foreningens formand, Robert Iversen, der også er formand for legatets bestyrelse, siger at bestyrelsen aldrig havde klaret jobbet alene.

Fru Lerche, der var enke og boede i København, døde i 1975 i en alder af 70 år.

Ved testamentet havde fru Lerche indsat Foreningen af Danske Redningsmænd som universalarving med det formål, at der skulle oprettes et legat, "der skal anvendes til fordel for de redningsmænd, der har sat deres liv på spil ved redningsaktionen på vesterhavet, samt enker eller livsarvinger under 21 år efter redningsmænd, der er omkommet på Vesterhavet under arbejde for at redde andre."

Det kom som en overraskelse for foreningen. Fru Lerche havde kun fortalt den advokat, der oprettede testamentet om sin hensigt.

Det betød at foreningen pludselig stod som ansvarlig for et dødsbo, der skulle realiseres, hvorefter midlerne skulle an-

bringes på bedst mulig måde. Desuden skulle der oprettes fundats og meget mere. Foreningen bad Aaskov Petersen om hjælp, og han trådte beredvilligt til. Han klarede ikke blot en stor del af det praktiske arbejde, men tog sig også af det omfattende papirarbejde, hvorefter legatet blev oprettet ved fundats af 7. juni 1978. Det blev gennem Forsvarsmi-

nisteriet stadfæstet af Dronningen. Selvom foreningen helst havde set, at legatet kunne tildeles samtlige danske redningsmænd og deres efterladte, måtte man respektere fru Lerches testamente. Derfor er legatet forbeholdt redningsmænd (og deres livsarvinger), som har sat livet på spil ved redningsaktioner på Vesterhavet.

Ved legatets oprettelse blev aktiverne opgjort til 221.000 kr. Kapitalen er efterhånden forøget til 371.700 kr. pr. 31. december 1987, og der er til og med 1987 uddelt i alt 135.700 kr.

Til driftsudgifter og til legattildelinger kan der kun disponeres over renteindtægter af kapitalen. Derfor har det været - og er - nødvendigt med en gradvis forøgelse af de kapitalbærende midler. Aaskov Petersen gjorde ikke blot en stor indsats i forbindelse med legatets oprettelse. Han har også udført et betydeligt arbejde i forbindelse med indførelse af en ny lov om fonde, og han afleverer et legat, hvor alt ned til den mindste detalje er i bedste orden.



Fhv. redningsbestyrer Aaskov Petersen.



Redningsinspektør Jørgen Ibsen.

Foreningen siger Aaskov Petersen en stor tak for indsatsen og byder Jørgen Ibsen velkommen som ny foretningsfører for legatbestyrelsen.

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

NHT
NY HAVNS
TRAWLBINDERI
9850 HIRTSHALS
TLF. 08 94 10 44

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

Hans Svendsens Skibsbyggeri
Ophalerbedding indtil 200 tons
Hydraulik- og Maskinværksted
Tømrerværksted
Malerværksted
Havnen . 9850 Hirtshals . Tlf. 08 94 17 77

Fiskesalgforeningen
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



Redningsmændene fra Nørre Vorupør, der har fået tildelt legat. Det er fra venstre Ejner Madsen, Hans Peter Thomsen, motorpasser Knud Erik Jensen, stationsleder Arne Baltesen, Chr. Munk Pedersen, Laurits Morsing Nielsen, John Munk Jensen, Per Andersen, reservefører Børge Thomsen, der førte redningsbåden på den hårde tur, og bådfører Jens Baltesen. (Foto: Tage Jensen)

Redningsmænd fra Vorupør får legat for aktion i svær sø med knækket rør

Redningsmændene i Nørre Vorupør er blevet tildelt en portion af Martha Kirstine Lerches legat for at gennemføre en langvarig aktion i svær sø, selvom mere end halvdelen af redningsbådens rør blev revet af under udsætningen. Det er den største hædersbevisning, der kan tildeles redningsmændene på den jyske vestkyst.

Aktionen blev gennemført 1-2. august 1987.

Stationsleder Arne Baltesen blev 1. august kl. 19,45 ringet op af Kattegats Marinestrik, som meddelte, at en fiskeskutter i hårdt vejr var sunket 2-3 sømil nordvest af Vorupør landingsplads. KGM spurgte, om redningsbåden fra Vorupør kunne gå ud.

- Jeg havde en halv time forinden været ved redningsstationen, og da var der meget svær sø ved landingspladsen, fortæller Arne Baltesen. Det blæste 17-18 sekundmeter af vest-nordvest, og der var

store brådsøer på revlerne.

- Jeg sagde dog, at jeg mente, vi godt kunne gå ud, men at jeg først ville sammenkalde mandskabet og høre deres mening.

- Jeg ringede til bådformanden, som jeg ikke kunne træffe på telefon. Derefter ringede jeg til reservefører Børge Thomsen om straks at møde ved stationen, hvorefter jeg fik en anden til at ringe til det øvrige mandskab.

- På stationen holdt vi en kort rådslagning og blev enige om at gå ud med båden, hvorefter den hurtigst muligt blev sat i søen.

- Under udsætningen skete der et alvorligt uheld, som meget let kunne have fået alvorlige følger.

- Under udsætningen blev mere end halvdelen af røret revet af. Enten fordi båden af en sø blev slået hårdt mod bunden, eller fordi wiren greb fat i røret.

- Redningsbåden gik alligevel ud gen-

nem de svære brådsøer, hvor den flere gange var begravet i vand, og trods problemer med styringen, lykkedes det at komme heldigt ud.

- Selvom båden manglede halvdelen af røret satte mandskabet kursen mod eftersøgningsområdet og sammen med en redningshelikopter afsøgte de området i halvdagen time. Der blev dog ikke fundet tegn på forlis, og aktionen blev derfor afblæst.

- Med den svære sø og et knækket rør, stod det klart, at landing på kysten var umulig. Efter en samtale mellem reservefører Børge Thomsen og mandskabet i land, blev det derfor besluttet at sætte kursen mod Hanstholm.

Redningsbåden fra Hanstholm, »C.B. Claudi«, gik ud og mødte MRB 31 tre mil fra havnen, og side om side sejlede de mod Hanstholm. En halv mil før havnen fik MRB 31 for en sikkerheds skyld en styretrosse over fra »C.B. Claudi«.

Anløbet af Hanstholm foregik dog uheld, og begge skibe kom sikkert i havn. Redningsmændene fra Vorupør blev kørt hjem i privatbiler og var ved stationen kl. 24. Efter et kort møde blev de hjemsendt kl. 01.30.

I sin tildeling af legatportionen har bestyrelsen for »Fru Martha Kirstine Lerches Legat« lagt vægt på de særlige omstændigheder, hvorunder aktionen blev gennemført, herunder ikke mindst at aktionen blev gennemført, selvom halvdelen af røret blev revet af.

»Herudover er der lagt vægt på den beslutsomhed, hvormed redningsaktionen blev sat i værk trods de vanskelige forhold med hård kuling og svær sø på landingspladsen. Og endvidere at redningsaktionen og den efterfølgende sejlsats til Hanstholm blev gennemført, selvom redningsbåden havde et beskadiget rør. Ved tildelingen påskønnes redningsstationens hele indsats, og såvel legatets bestyrelse som undertegnede udtrykker anerkendelse af det gode redningsarbejde og sømandskab, som også i dette til-

fælde er blevet udført«, hedder det i forretningsfører G. Aaskov Petersens motivering af tildelingen.

Redningsmændene i Nørre Vorupør, som har fået legatet, er følgende: Motorpasser Knud Erik Jensen, bådfører Jens Baltesen, reservefører Børge Thomsen, bådmandene John Munk Jensen, Per Andersen, Laurits Morsing Nielsen, Hans P. Munk Thomsen, Chr. Munk Pedersen og Ejner Madsen samt stationsleder Arne Baltesen.

RST Skagen får legat for at gribe ind i igangværende aktion og redde fire mennesker

Redningsstation Skagen er af bestyrelsen for Martha Kirstine Lerches Legat blevet tildelt en legat-portion for en udsædvanlig redningsaktion ved Skagens Gren 5. august 1987.

- Man kan vel mene, at I ikke direkte satte livet på spil ved aktionen, skriver legatets forretningsfører, G. Aaskov Petersen, i et brev til stationen. Men bestyrelsen har ved vurdering af sagen lagt vægt på de forskellige omstændigheder, herunder stationens initiativ.

En af de bemærkelsesværdige ting ved aktionen var netop at redningsstation Skagen på eget initiativ greb ind i en igangværende aktion og overtog redningsarbejdet. Uden denne indgriben kunne det være gået galt.

Det var den 38 fod store norske lystsejler Farra-Diva af Tønsberg, som 5. august om aftenen strandede på Grenen. Selvom det kun blæste 5-7 sekundmeter af nordøst var det halvdårligt vejr.

Stationen blev ikke alarmeret, men stationsleder Aage Venø hørte over VHF'en, at lystsejleren var strandet. Han kørte ud til Grenen og kunne her se, at det strandede skib stod meget hårdt. Derfor kaldte han den lokale slæbebåd Skawlink, som var på vej ud til den grundstøtte. Han spurgte, om redningsstationen skulle rykke ud med LRB'en og skabe forbindelse.

Nej, stationen skulle ikke foretage sig noget. Skaw-Link havde selv en lille hjælpebåd med.

Det viste sig dog, at motoren på denne båd ikke kunne starte, og tiden gik. Fra stranden fulgte Aage Venø begivenhederne, og han kunne se, at lystsejleren kom længere og længere ind over Gre-

nen. Han kaldte Skaw-Link flere gange, men uden at få svar. De nødstedte kaldte også på slæbebåden, men fik heller ikke svar. Pludselig råbte de: "Nu tager vi vand ind".

Så ville Aage Venø ikke vente længere. Han alarmerede selv redningsstationens mandskab, og gav over VHF'en de nødstedte besked om, at redningsbåden kom så hurtigt som muligt.

Stationens LRB var hurtigt fremme og fik kontakt med det strandede skib. De fire ombordværende spurgte, om redningsmændene kunne rykke skibet fri. Redningsmændene svarede, at de ville prøve, og det lykkedes også at få lystsejleren trukket et stykke ud. Men så knækkede dens køl, og båden væltede om på siden.

LRB 3 vendte øjeblikkeligt rundt og fik de fire nordmænd ombord. De var kravlet op på siden af den væltede båd.

MRB 25 var i mellem tiden kommet til, og den overtog nu bugseringen af den væltede båd og fik den med i havn, mens LRB'en sejlede de fire i sikkerhed i Skagen Havn.

De fire nordmænd kaldte første gang Skagen Radio kl. 21,18, og først kl. 22,55 måtte redningsstationen træde i funktion. Når stationen ikke straks blev alarmeret, hang det sammen med den melding, som nordmændene udsendte. De bad blot om hjælp til at blive trukket af grunden. De har næppe selv forstået, hvor farligt det er at strande på Grenen. Efter aktionen talte Aage Venø med store bogstaver, og det fik farvandsdirektør Torsten Kruuse til at fastslå, at lederen af en redningsstation aldrig behøver at vente på en officiel alarmering. Han kan på eget initiativ sætte en aktion igang, hvis han skønner det nødvendigt - også selvom der som i dette tilfælde allerede var en aktion i gang.



DANTRAWL A/S

Telefon 08 94 17 11

Hirtshals Fiskeriforening

LOSSEAFD. - ØSTHAVNEN

9850 HIRTSHALS

Bedst og billigst til Vesttyskland!

I perioden
marts 1988
GRATIS
til Vesttyskland!
Gælder for personbil,
campingvogne og
passagerer etc.



Om bord på store moderne færger m/f Travemünde-Link og m/f Gades-Link finder De bl.a.:

- Restauranter med et lækkert og rigtholdigt menukort samt drikkevarer.
- Bar med et utal af forskellige drinks.
- Special Class til dem der vil have lidt ekstra service.
- Panorama-salon på m/f Travemünde-Link, hvor vi serverer den lækre «Stone-beef».
- Cafeteria med lækre retter og drikkevarer.
- Parfumeship med alle de førende mærker til Tax-Free priser.
- Supermarked med alt hvad hjertet begærer til Tax-Free priser.
- Kabiner med overnatningsmuligheder.

Vi byder Dem velkommen om bord til en behagelig overfart ...!

GT-LINK

PLADSRESERVATION:
GTLINK, Gedser - Tlf. 03 82 92 33

MARINE SERVICE

Aut. forhandler af:



CATERPILLAR

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

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



Jver O. Weillbach & Co. A/S

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

895 strandinger på den bornholmske kyst på 90 år

Ny bog fortæller om de mange strandinger på Bornholm.

Langs de bornholmske kyster er der gennem tiden sket utallige strandinger og forlis, som har kostet mange livet. Østersøen har altid været et stærkt trafikeret farvand, og Bornholms beliggenhed gør, at øen passerer af et stort antal skibe både nord og syd, og for ikke så få er passagen af Bornholm endt i tragiske dramaer, fortæller den bornholmske søfartshistoriker Erik Pedersen, Rønne, i sin bog »Bornholmske Strandinger«, der i 1987 blev udgivet på Bornholmerens Forlag.

Det er første bind af et planlagt tobindsværk, som fortæller om strandinger på den bornholmske kyst i perioden fra 1830 og til vor tid.

Erik Pedersen har lagt et kæmpearbejde i det første bind. Det fortæller om ikke færre end 895 strandinger i perioden fra 1830 til 1919, og stationsleder Axel Buchardt fra redningsstation Rønne erklærer, at han er en stor beundrer af bogen.

Det er et værk, der fremover vil blive benyttet til opslag i forbindelse med historie indenfor skibsfartens udvikling, siger han.

Bogen fortæller ikke blot om de mange strandinger, men også om redningsvæsenet på Bornholm og om de særlige forhold, som klippekysten skaber. En stranding på et bornholmsk stenrev er noget helt andet end en stranding på den jyske vestkyst.

De første bornholmske redningsstationer blev oprettet i 1852, fortæller Erik Pedersen i bogen.

Rønne, Allinge, Gudhjem, Svaneke og Snogebæk kom først, mens Hasle fulgte efter i 1882. Først i 1922 fik Christiansø redningsstation og i 1925 etableredes en i Boderne, som dog i 1932 blev nedlagt igen.

Alle redningsstationer var udstyret med raketapparat bortset fra Boderne, der havde redningsbåd. Stationerne i Rønne

og Snogebæk fik senere tildelt hver en redningsbåd, og herefter var Bornholm godt dækket ind med redningsmateriel, som der blev hårdt brug for siden hen.

Raketapparatene var et stort frem-skrift ved redningsstationerne. Ved hjælp af disse kunne man fra land etablere forbindelse ved at affyre en raket med fastgjort line ud til besætningen på det strandede skib. De kunne så fastgøre linen til en mast eller andet fast inventar. Herefter kunne en forbindelse til land med redningsstol etableres.

Det var ikke altid let at få forbindelse til skibet. Vindforholdene måtte tages i betragtning, og det skete ofte, at man fra land måtte affyre flere raketter, før man fik etableret forbindelsen og redningen kunne begynde. Ofte var besætningerne så forkomne, at de ikke formåede at tage mod linen. Så var det at fiskerne måtte sætte liv og lemmer på spil for at bjerge de skibbrudne om bord i redningsfartøjet og siden i land gennem den oprørte sø. At manøvrere en tungt lastet båd eller et mindre fartøj på tværs af høje søer er absolut ikke for nybegyndere.

Mandskab, der i hast skulle ud med redningsbåden, kom ud for mange drøje ture gennem brænding og høj sø. Når de endelig nåede ud til vraget og skulle



Fiskerne lander selvfølgelig hos:

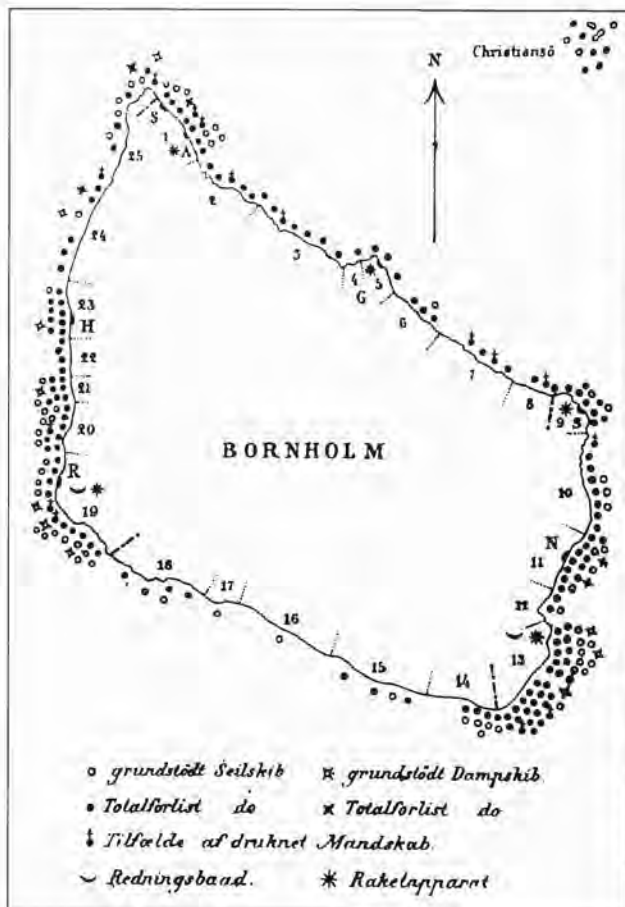
**Fiskernes
Samlecentral I/S**
Thyborøn

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

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



Den bornholmske klippekyst har gennem århundreder koste mange menneskeliv og mange skibe. Billedet her er fra en stranding på Christiansø.
(Foto: Farvandsdirektoratet)



Her er markeret de antal strandinger, der er sket på Bornholm og Christiansø fra 1852 til 1877.

så tæt på skibssiden som muligt for at redde besætningen, var de ofte udsat for at få båden beskudt af kraftige bølger, der kastede redningsbåden ind mod havariet. Ligeledes var faren stor for, at en mast med ræer faldt ned over redningsmandskabet og forvoldte skæbnsvanger ødelæggelse. Det var næsten altid fiskere, der bemandede redningsbådene. De havde stor erfaring i at manøvrere små både i høj sø. Samtidig skulle de være, og er stadig modige og stærke mænd, der vidste, at de satte liv og helbred på spil. De bornholmske fiskere har gjort, og gør stadig deres æreverdige indsats ved at stå ud med deres både i al slags vejr,

mange gange i mørke nætter, for at redde skibbrudne besætninger, inden skibsvraget splintredes mod klipperne. Med tiden er redningsbåden erstattet af motorredningsbåden, som betyder hurtigere og mere sikker sejllads ud til det havarerende skib. Det har været et stort arbejde for Erik Pedersen at finde frem til detaljer om de 895 strandinger, men arbejdet er udført med stor omhu, og derfor er bogen også blevet et fremragende opslagsværk. Erik Pedersen har udvalgt nogle af strandingerne og givet dem en særlig udførlig omtale. Af disse beretninger har vi valgt to, som giver et særligt godt billede af det vanskelige redningsarbejde på en klippefyldt kyst.

»Eriks forlis«

Juleaften 1909 sad alle bornholmere ved aftensbordet og indtog et større måltid med and, gås eller flæsketeg med rødkål. Julestemningen bredte sig, mens der kom ild på cigarerne, og konfekt og chokolade blev delt ud sammen med aftenens gaver. Hvad ingen denne juleaften vidste var, at der ved 20-tiden skete et sørgeligt forlis ved Johns Kapel, hvor fire søfolk mistede livet.

Under rejse fra Landskrona til Oscarshamn i ballast tørnede dampere »Erik« af Slite på Gotland mod klippevæggen mellem Duehullet og Hvidkleven ved Johns Kapel. »Erik« var på 146 nettotons.

Denne juleaften var en meget mørk aften med hård vestlig storm og tåge. Dampere tørnede så hårdt mod klippevæggen, at dampkedlen rev sig løs og et damprør sprængtes, så alt under dæk indhylledes i kogende damp. Besætningen måtte skyndsomt ile op på dækket meget tyndt påklædte.

Opmærksomhed fra land kunne ikke tilkaldes, da damptrykket var gået af fløjten, så ingen i omegnen vidste noget om strandingen.

Kaptajn Andersson gav ordre til, at båden skulle sættes i vandet. Denne ordre blev efterkommet, men dampen fra det sprængte damprør indhyllede alt i røg, så man hverken kunne høre eller se. Trods dette var der dog fire mand som sprang i båden.

Det blev deres skæbne, da redningsbåden af den kraftige søgang blev knust mod skibssiden. Alle fire, 1. styrmanden, 2. maskinmester, stewarden samt en matros, druknede straks.

De øvrige seks besætningsmedlemmer lykkedes det at springe ind på en lille klippeafsats, hvor de stod som sild i en tønde. Da de tillige var tyndt påklædte, og søen ustandselig slog ind over dem, var de klar over, at deres tid snart skulle være forbi. To af dem prøvede derfor at tilkalde hjælp. Det lykkedes på helt utrolig måde, idet de i mørke og storm formåede at klatre op ad den stejle klippevæg og fik tilkaldt hjælp fra et hus oppe i landet. Herfra fik man alarmeret fiskerne i Teglkås og Vang, som hurtigt kom til strandingsstedet og begyndte redningsarbejdet.

Det var i mørket meget vanskeligt, men ved at knytte flere reb sammen fik de en længde på 120 alen. Rebet blev firet ned mod det sted, hvor de nødstedte formåede at være efter de nødråb, som de gav. De kunne dog ikke se rebet, så redningsmandskabet bandt en lanterne i og firede det endnu engang ned. Denne gang lykkedes det, og med forsigtighed og langsomt træk blev de fire nødstedte hejst op én for én. Herefter blev de alle

bragt ind på Hotel Jons Kapel og fik tørt tøj på. Ved omhyggelig pleje kom de hurtigt til kræfter igen.

Da det om morgenen blev lyst, kunne man kun se agterskibet, der lå væltet om på siden helt inde ved klippevæggen samt noget vragsods og en redningskrans.

»Skolma«s forlis

Under en forrygende snestorm 16. januar 1929 strandede den norske damper »Skolma« af Ålesund mellem Ypnasted og BølsHAVN. Klokken var 5.30.

»Skolma« ført af kaptajn E.L. Eliassen var på rejse fra Riga via Danzig til Manchester med kul, 755 stander planker, brædder og finerplader.

Redningsmandskab havde en time før strandingen set en dampers lanterner. Dampere kom syd fra og var meget tæt på kysten. Kl. 8.30 blev redningsmandskabet i Svaneke alarmeret, og et kvarter efter afgik det med tre vogne belæsset med redningsmateriel. Det blev i snestormen en meget vanskelig tur at nå frem til strandingsstedet. Man måtte øse sne mange steder, og af og til måtte man ind over markerne. Men midt på formiddagen efter et par timers forløb nåede redningsmandskabet frem til strandingsstedet.

Det viste sig straks meget vanskeligt at få redningsarbejdet i gang, da man ikke kunne komme ned til kysten med raketapparat. Det måtte i stedet opstilles et højtliggende sted inde i land. De første raketter gav ingen forbindelse. Den femte raket ramte agterskibet lige som det var ved at brække af. Den sjette raket gav forbindelse, og det var i sidste øjeblik, da forskibet begyndte at slå revner. Linen blev fastgjort på formasten, men den begyndte at vakle. Fra besætningen blev der derfor gjort tegn til land om at slække på linen, hvilket blev efterkommet. Linen blev derefter fastgjort længere nede et mere sikkert sted på forskibet. Herefter kom redningsstolen igang, og



»Skolma« som den så ud, før den strandede.

alle 22 ombord blev reddet velbeholdt i land og ført ind til nærmeste avisbrugsrejendom. Her blev de natten over, efter at være blevet tøet op med varmt tøj og nogle gode snaps. Kaptajnen var den sidste, der kom i land. Han var en ældre mand på 63 år, men havde klaret sig godt efter alle de strabadser, som han og den øvrige besætning havde været igennem. Efter strandingen brækkede agterskibet af lige foran agterlugen og drev 50 alen væk fra resten af skibet. En del af ladningen drev ind på kysten i tætte masser, men noget drev til havs. Gudhjem redningsvæsen var mødt frem på strandingsstedet, hvis det skulle blive nødvendigt med yderligere assistance, men redningsmandskabet fra Svaneke klarede det hele. Fra Rønne tilbød 66-selskabet at sende M/S »Frem« til stedet, så snart det kom til havn, da man fra dette skib kunne udsætte redningsbåde til at redde besætningen. Det blev dog opgivet, da det var så langt fremme på dagen, at det ikke kunne lade sig gøre før mørket faldt på.

Lige efter middag afgik Rønnes motorredningsbåd mod strandingsstedet bemanded med ni mand. Den kunne let redde nødstedte ved at gå op på siden af dampere. Redningsbåden, der førte både sejl og motor, gik syd om Bornholm ind til Nexø, blot for at få at vide, at besætningen på »Skolma« var reddet. Redningsbåden ankom til Nexø kl. 18 efter fire hårde timer til søs, for ganske vist var båden stor, men den havde ingen kahyt. Redningsmandskabet måtte derfor opholde sig ude i kulden under hele turen. Mandskabet overnattede i Nexø, men da de om morgenen skulle starte motoren for hjemturen, opstod der brud på et rør, som måtte repareres inden turen mod Rønne kunne begynde. »Skolma« var bygget i Toronto i 1919 og ejedes af Ålesund Dampskibsselskab. Brutto tonnagen var på 2229 tons, og skibet lastede 3500 tons dødvægt.



LAUST NEES

Kolonial og skibsproviantering
 Tlf. *07 83 14 00 · 7680 Thyboren

ANDELSBANKEN er anderledes

Hirtshals · Hanstholm · Thyborøn

MALERMESTER JØRGEN JEPPESEN

Cort Adelervej 6 · 9850 Hirtshals · Tlf. 08 94 10 33

Skibsmaling * Sandblæsning * Sandvask
 Bygningsmaling * Autolakering



FOR 60 ÅR SIDEN

April 1928:

Redningsforetagende ved Station »Grenaa Havn«

Dampskibet »Olson« af Stockholms Stranding Onsdag den 21. Marts paa Havknudeflakket 4 sømil Syd for Grenaa Havn.

Ved 3-Tiden Onsdag Eftermiddag, da det var haard Kuling af SØ, observeredes en større Dampere kommende Nord fra; dette var i og for sig ikke saa mærkeligt, da det hændte daglig, men denne var nærmere land, end Dampere af denne størrelse sædvanligvis er, den passerede tæt uden om »Naverens Lysbøje« og fortsatte sin Kurs Syd efter og stadig tæt under Land, hvorfor der ogsaa blev holdt Øje med den, da den, saafremt den ikke forandrede Kurs ud efter, antagelig vilde gaa paa Grund paa Havknudeflakket. Og ca. 1 Times Tid efter saas den da ogsaa at være rendt paa, den forsøgte forgæves at komme af Grunden ved egen Hjælp, men den voldsomme Sø, som sætter ind der, og den ualmindelige stærke nordgaaende Strøm, som der var den Dag, satte den længere og længere ind, saa tilsidst stod den fast inde paa Sandgrunden.

Redningsstationens Mandskab blev tilstødt til at give hurtigt Møde, hvilket ske-

de, og Kl. 4,30 gik Motorredningsbaaden ud af Grenaa Havn. Vinden var tiltaget i Styrke, saa det blev ret en Tur, ved hvilken Redningsmandskabet fik Lejlighed til at se, hvad den nye 24 HK Fordson Motor, som i 1925 var blevet indsat i Stedet for den alt for svage 10 HK Motor, som stod der før, kunde præstere, og fra Land blev Redningsbaadens Arbejden sig op til Strandingen fulgt med den største Opmærksomhed og Beundring, da den gik frem med god Fart, men den tog som Følge deraf ogsaa en Mængde af vand over.

Da Redningsbaaden var afgaaet, kom der telefonisk Meddelelse til Opsynsmanden, at den strandede Dampere havde sendt traadløs Meddelelse ud om, at den nu lukkede sin Radiostation, og Mandskabet gik i Skibets egne Baade for at gaa i Land paa Kysten. Da der var høj Sø og megen Braad paa Land hele Kysten langs, og der saaledes var den største Fare for, at Baadene vilde kæntré i

Braendingen, kørte Opsynsmanden op ad Kysten hen til det Sted, hvor han antog, Landingen vilde finde Sted, for om muligen at kunne være behjælpelig og assistere, hvis Ulykken skulde indtræffe, men heldigvis opdagede Dampere Besætning Motorredningsbaaden og afventede dens Ankomst, og 19 Mand kom om Bord i denne, og Redningsbaaden satte Kurs mod Havnen. Opsynsmanden, som fra Stranden observerede det, returnerede hurtigst muligt til Stationen for at tage imod de Skibbrudne og ankom samtidig med disse Kl. 6,25, hvor de Skibbrudne landsattes i god Behold og blev indkvarteret og kom i god Pleje paa Sømandshjemmet og Logen ved Grenaa Havn.

Kl. 6,40 afgik Motorredningsbaaden igen for at afhente de resterende 9 Mand, som endnu var om Bord. Paa dette Tidspunkt var Stormen tiltaget i Styrke med stærke Vindstød, som tillige med, at Strømmen havde vendt sig, ligesom Vindretningen var en Smule østligere, bevirkede, at der var en voldsom Sø paa Havnen og i hele Farvandet, men Motorredningsbaaden gik glat igennem og med god Fart, og naaede i Løbet af en lille Time op til Strandingen, hvor den under stor Vanskelighed og med den største Fare for at blive knust mod Skibssiden, hver Gang den skulde saa tæt ind, at de Skibbrudne kunde komme om Bord. Søen gik ustandselig hen over det store Skib, men det lykkedes at faa de resterende 9 Mand om Bord uden Uheld af nogen Art, hverken for Mennesker eller Materiel, og Redningsbaaden satte Kurs mod Havnen, hvortil den ankom Kl. 8,10, og de stærkt medtagne Skibbrudne, som i saa mange Timer havde været drivvaade, og som til Slut paa Vejen ind med Redningsbaaden flere Gange fuldstændig blev lukket under Vand, som gik over Baaden, blev indkvarteret og ved god Pleje hurtig kom paa ret Køl. Paa denne sidste Tur ind til Havnen var der tre Gange saa meget Vand over Red-

ningsbaaden, at Motoren gik ned i sine Omdrejninger grundet paa, at Udstødningsrøret kom under Vand og fyldtes, men det varede kun et Øjeblik, før Baaden havde frigjort sig for Vandet, og Motoren var i fuld Omdrejningsantal igen, et Bevis for, hvor glimrende en Type af Motorredningsbaade disse er. Ikke alene har Motoren nu den tilstrækkelige Kraft, men den taaler endogsaa at miste en Del, som da Udstødningsrøret var under Vand, og Motoren som Følge af det Modtryk, der paa den Maade opstod, nødvendigvis, til den var frigjort for dette, maatte gaa ned i Omdrejningsantallet, og Baaden, som disse 3 Gange fuldstændig var under Vand, frigjorde sig paa et Øjeblik for dette, uden at dens Evne til at manøvrere eller være levende syntes formindsket, tilrods den store Vandmængde, som var over den, og alle de Skibbrudne lige fra Kaptajnen til den menige Mand syntes aldrig senere at kunne blive træt af at udtale sig rosende nok om Baaden og den udmærkede Maade, de var blevet bjerget paa, ligesom hele Redningsmandskabet efter dette har en endnu mere usvigelig Tillid til Motorredningsbaaden.

Der blev ialt reddet 28 Mand samt en ganske lille Abekat, som sad i Stuarters inderste Trøjelomme, og som ogsaa ligesom alle de øvrige efter at være tørrer og faaet varme Forfriskninger befandt sig i bedste Velgaaende. Hvilket Æren ene og alene skyldtes den Omsorgfuldhed, de Skibbrudnes Værtsfolk viste dem, en Ombu, som de Skibbrudne var dybt taknemmelige for.

Den strandede Dampere var som før nævnt »Olson« af Stockholm 2987,62 Brutto Tons, paa Rejse fra Braila i Rumænien via Aalborg til Aarhus med en Ladning bestaaende af ca. 5500 Tons Majs. Den var afgaaet fra Aalborg om Formiddagen med Lods om Bord, som den havde kvitteret ved Hals, og var paa Vej til Aarhus med en Restladning paa ca. 4000 Tons. Aarsagen til Strandingen

formenes at være, dels at de ikke observerede Kosten paa Havknudeflakket, og dels den ualmindelige stærke nordgaaende Strøm, som der var den Dag. I de stedlige Blade lod Dampere Fører efter at hele Besætningen var rejst paa et Par enkelte Mand undtagen, som blev indlagt paa Amtssygehuset grundet paa Benskade, som de havde paadraget sig tidligere paa Rejsen, indrykket følgende Tak:

Till besætningen å Grenaa Hamns livrådningsbåt be vi att få framföra vårt varma tack för den hjälpsande hand, som räddades oss i den svåra situation, var vi kommit vid vårt fartygs grundstötning. Vår tacksamhet skall alltid följa dessa behjältrade män, som utan tvekan riskerade sine egna liv för att rädda våra. Det sått, varp de handhade sin båt i den svåra sjön, det lugn och den säkerhet, med vilken varja man fullgjorde sin plikt i alla uppkommande situationer, väckte vår fullaste beundran och blir för oss alla ett minne för livet. Ävenså be vi att få framföra vårt hjärtliga tack för den hjälpsamhet och vänlighet, för vilken vi efter landstigningen i Grenaa blevo föremål.

Befälhavare och besättning å ångf. »Olson«.

Högaktningfullt
W. Johansson
Befälhavare

För detta Redningsforetagende tilstod Marineministeriet hver af Stationens Mandskab en ekstra Betaling af 20 Kr. Den strandede Dampere blev efter et større Bjerjningsarbejde, udført i Fællesskab af »Svitzers Bjerjnings-Entrepriise« og »Göteborgs Bugser- og Bjerjnings-A/B« (Rødablaget) bragt af Grunden i Løbet af 8 Dage og derpaa ført ind i Ebeltoft for Tætning, hvilket Arbejde med den stærke Strøm som løb samt den megen urolige Sø, som der var hele Tiden, ikke uden stor Vanskelighed kunde udføres ude paa Strandingstedet. Det viste sig nemlig, da Skibet flød,

HJÆLP FORENINGEN MED AT TEGNE ANNONCØRER



ESBJERG GENSIDIGE
SKIBSFORSIKRING
Havdigevej 31 · 6700 Esbjerg



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

Alt indenfor skibsinstallationer.
Uforbindende tilbud gives gerne.

MOLLERUP
&
BROE
Kolonial og
Skibshandel

THYBORØN HAVN
TLF. 07 83 12 11



NORDSØVÆRFTET

(North Sea Shipyard Ltd.) Ringkøbing · Danmark

Tel. INT. 457 32 08 11 · Telex 60880 norsea dk · Telefax INT. 457 32 45 03

Skibsinstallationer · Dynamoer · Motorer · Generatorer
Radio · Radar · Ekkolod

HIRTSHALS
SKIBSELEKTRONIK A/S
Nordvestkajen · Tlf. 08 94 18 44 - 08 94 12 56

Vi ses i den lokale bank!

NORDVESTBANK

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

MANDS MINDE



Ansættelser

Pr. 1.1. 1988

Bådmand G.E. Bengtesen, redningsstation Neksø, som bådformand.

Danni Kristensen, f. 17.7. 1962, som bådmand på prøve ved redningsstation Neksø.

Pr. 1.2. 1988

Børge Peter Lifland Kjær, f. 18.5. 1938, som bådmand på prøve ved redningsstation Hirtshals.

Runde fødselsdage

55 år

Fhv. bådmand E.F. Nielsen, Hanstholm, 11.4. 1988.

Fhv. betjeningsmand H.C. Borup, Ferriug, 16.4. 1988.

65 år

Fhv. opsynsmand G.M.U. Jepsen, Hønggaard, 6.4. 1988.

70 år

Fhv. betjeningsmand P.V.H. Larsen, Stevns, 26.3. 1988.

Fhv. opsynsmand E.F. Nielsen, Gudhjem, 19.4. 1988.

Fhv. bådmand R.A. Grønkjær, Klitmøller, 4.5. 1988.

Fhv. opsynsmand M. Nielsen, Kandestederne, 16.5. 1988.

75 år

Fhv. bådmand K.V. Larsen, Gedser, 23.3. 1988.

Fhv. bådformand H.K. Andersen, Gl. Skagen, 1.4. 1988.

Fhv. opsynsmand H.M. Pedersen, Tisvildeleje, 21.4. 1988.

85 år

Fhv. opsynsmand I.C. Dam, Søndervig, 28.3. 1988.

95 år

Fhv. bådformand P. Eriksen, Flyvholm, 21.4. 1988.

HIRTSHALS EL-MOTORSERVICE ApS

HIRTSHALS . ØSTHAVNEN . TLF. 08 94 15 95

Elektromekanisk værksted

Salg og service af generatorer, motorer og pumper

Redningsinspektør går efter kun otte måneder på posten

Gunner Volf Lorentsen har efter kun otte måneder på posten som redningsinspektør opsagt sin stilling og har nu forladt Farvandsvæsenet.

Gunner V. Lorentsen blev valgt blandt 63 ansøgere, og han blev ansat 1. august 1987. Kort før 1. marts 1988 afleverede han sin opsigelse og fratrædte 1. april.

Gunner V. Lorentsen har en usædvanlig baggrund. Han har fisket i 12 år, og har eksamen som sætteskipper af 1. grad og er jurist fra Århus Universitet. For ham var stilling som redningsinspektør derfor et ønskejob. Når han alligevel valgte at forlade det, skyldes det de nye ændringer i Farvandsvæsenet.

- Jeg blev ansat som redningsinspektør, men de ændringer, der siden er sket i Farvandsvæsenet, har fjernet stillingens indhold. Derfor valgte jeg at fratræde, siger Gunner V. Lorentsen.

Divisionsschef Erik Monnerup fra Farvandsvæsenet fastslår, at det er Farvandsvæsenet, som afgør, hvor bådene skal stationeres. Det foregår ud fra vurdering af behovet, ud fra antallet af redningsaktioner, antal og anvendelighed af eksisterende fartøjer og ud fra vurdering af eksisterende redningsmateriel i området, herunder Fiskeriministeriets Redningsskibe.

Dermod er det endnu ikke afgjort, hvor den anden båd af Nordso-type skal placeres. Der kan dog kun blive tale om de to stationer Thyborøn og Hirtshals.

Hvor den anden båd af Kattegat-typen skal stationeres er heller ikke afgjort. Den skal sendes til afprøvning ved en række stationer i Kattegat, inden der tages endelig stilling til stationeringen.

Derfor valgte jeg at fratræde, siger Gunner V. Lorentsen.



Gunner V. Lorentsen
- nu fhv. redningsinspektør.

Moderniseringsplanen til Forsvarsministeriet

Moderniseringsplanen for den danske kystredningstjeneste er nu sendt til Forsvarsministeriet med anbefaling fra Farvandsvæsenet.

Farvandsvæsenet har også skrevet til Søfartstyrelsen og anmodet om at få retningslinjer for bemanningen af de nye redningsfartøjer af Nordso- og Kattegat-typen.

Ny båd til Hvide Sande og Bornholm

Udvalget for Fartøjer og Materiel m. v. har tiltrådt en indstilling fra Farvandsvæsenet, som betyder, at den første redningsbåd af Nordso-typen skal afprøves og stationeres i Hvide Sande. Udvalget tiltrædte også, at den første båd af Kattegat-typen afprøves i Gedser, hvorefter den stationeres på Bornholm.

Den første Nordso-type skal efter den første afprøvning i Hvide Sande også afprøves i Hirtshals og Thyborøn.

Dermod er det endnu ikke afgjort, hvor den anden båd af Nordso-typen skal placeres. Der kan dog kun blive tale om de to stationer Thyborøn og Hirtshals.

Hvor den anden båd af Kattegat-typen skal stationeres er heller ikke afgjort. Den skal sendes til afprøvning ved en række stationer i Kattegat, inden der tages endelig stilling til stationeringen.

Divisionsschef Erik Monnerup fra Farvandsvæsenet fastslår, at det er Farvandsvæsenet, som afgør, hvor bådene skal stationeres. Det foregår ud fra vurdering af behovet, ud fra antallet af redningsaktioner, antal og anvendelighed af eksisterende fartøjer og ud fra vurdering af eksisterende redningsmateriel i området, herunder Fiskeriministeriets Redningsskibe.

Derfor valgte jeg at fratræde, siger Gunner V. Lorentsen.

Hvor den anden båd af Kattegat-typen skal stationeres er heller ikke afgjort. Den skal sendes til afprøvning ved en række stationer i Kattegat, inden der tages endelig stilling til stationeringen.

Derfor valgte jeg at fratræde, siger Gunner V. Lorentsen.

Divisionsschef Erik Monnerup fra Farvandsvæsenet fastslår, at det er Farvandsvæsenet, som afgør, hvor bådene skal stationeres. Det foregår ud fra vurdering af behovet, ud fra antallet af redningsaktioner, antal og anvendelighed af eksisterende fartøjer og ud fra vurdering af eksisterende redningsmateriel i området, herunder Fiskeriministeriets Redningsskibe.

Derfor valgte jeg at fratræde, siger Gunner V. Lorentsen.

Derfor valgte jeg at fratræde, siger Gunner V. Lorentsen.

Derfor valgte jeg at fratræde, siger Gunner V. Lorentsen.

Derfor valgte jeg at fratræde, siger Gunner V. Lorentsen.

Derfor valgte jeg at fratræde, siger Gunner V. Lorentsen.

Derfor valgte jeg at fratræde, siger Gunner V. Lorentsen.

Derfor valgte jeg at fratræde, siger Gunner V. Lorentsen.

Derfor valgte jeg at fratræde, siger Gunner V. Lorentsen.

Derfor valgte jeg at fratræde, siger Gunner V. Lorentsen.

Derfor valgte jeg at fratræde, siger Gunner V. Lorentsen.

Derfor valgte jeg at fratræde, siger Gunner V. Lorentsen.

Derfor valgte jeg at fratræde, siger Gunner V. Lorentsen.

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 - Skibsprovierantering

6960 Hvide Sande - Tlf. 07 31 10 18

Grenaa gensidige Forsikring for Fiskefartøjer

Tlf. 06 32 16 22 - 06 38 60 50

HIRTSHALS FISKEAUKTION

Tom Christiansen
Statsaut.



A/S Vestjydsk Krystal-Isværk

Ny Fiskerihavn . 6700 Esbjerg

Tlf. 05 12 00 66

HANSTHOLM FISKEAUKTION

Auktionsmester IB HOLM SØRENSEN
(statsautoriseret)



AUKTIONSGADE 11
7730 HANSTHOLM

Tlf. 07 96 11 66

Telex 60 857



THORSMINDE FISKEAUKTION

v/ Johannes Dahl Knudsen

Spovevej 7 . Thorsminde . 6990 Ulfborg

Tlf. 07 49 71 23

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 SKIBSRADIO
MARITIMT ELEKTRONISK UDSYR
Henning Byskov Havnen 7680 Thyborøn Tlf. 07 83 11 69 Btlf. 049 54585



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 Skibsproviantering

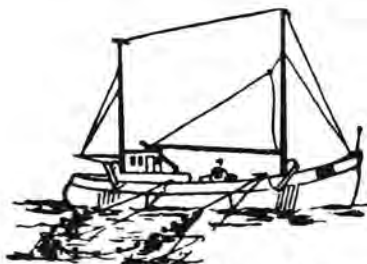
v/ Birte og Søren Pedersen
Havnegade 22 . 7680 Thyborøn . Tlf. 07 83 10 05 - 07 83 13 20



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



Medlemsblad for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 3

MAJ-JUNI 1988

55. ÅRG.



Nye redningsfartøjer skal have navne

»C. B. Claudi« Hanstholm - opkaldt efter redningsvæsenets grundlægger - er den eneste redningsbåd i Danmark, som har et navn. Alle de øvrige har numre. Men det skal ændres. Farvandsvæsenet har foreslået, at de nye redningsfartøjer, som er under bygning, og som vil blive bygget i de kommende år, bliver opkaldt efter kendte redningsmænd. Foreningen af danske redningsmænd har dog et andet forslag. Læs herom på side 14.



HVIDE SANDE FISKEAUKTION

v/ Leo Rønn

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

STATOIL KYSTSALG

Brændstof • Smøremidler

| | |
|---------------|---|
| Esbjerg | Tlf.: 05 12 84 78 |
| Frederikshavn | Tlf.: 08 42 11 57 - 08 42 27 23 |
| Grønå | Tlf.: 06 32 13 90 |
| Hanstholm | Tlf.: 07 95 16 90 - 07 94 13 25 |
| Hirtshals | Tlf.: 06 94 14 64 - 06 94 94 72 - 06 94 19 27 |
| Hvide Sande | Tlf.: 07 31 11 21 - 07 31 11 29 |
| Lømvig | 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

mekanord marinegear

Optimal økonomi:

- med indbygget servø 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
6900 Frederikshavn
Tlf. 08 42 03 11

SEJL
(til og moderne udgaver)
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

HVIDE SANDE SAMLECENTRAL

v/ Bent Jørgensen
6960 Hvide Sande

Telefon 07 31 12 88 · Kontor: 07 31 14 86
Døgnvagt: 07 31 14 86



NB.
Bestil venligst eventuel
lastmand ved
tilmelding.



Ansvarshavende redaktør:
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 tiladt 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

STØT

VOR ANNONCERER
DI STØTTER OS!



Acceptabel løn vigtig for redningsvæsenets fremtid

Bestyrelsen for Foreningen af Danske Redningsmænd holdt 23. april møde i Århus. Det vigtigste punkt på dagsordenen var forslag til ny overenskomst mellem Forsvarsministeriet og Foreningen af danske Redningsmænd. Det er en overenskomst, som skal dække såvel deltid- som heltidsansatte redningsmænd, og dermed også en overenskomst, som tager højde for den fremtidige udvikling i redningsvæsenet. I takt med anskaffelsen af nye, store redningsfartøjer bliver det nemlig nødvendigt at gøre en del af redningsmændene til fast ansatte.

På mødet var hele bestyrelsen enig om at stå fast på kravet om en acceptabel løn. Det er betingelsen for, at redningsvæsenet kan få de rigtige folk, og det vil sige håndplukkede folk, som har forstand på søen, som kan sejle et skib under alle forhold, og som har kendskab til de lokale forhold.

Da den nye overenskomst skal forhandles med embedsmænd i ministeriet, kan bestyrelsen i sagens natur ikke på nuværende tidspunkt offentliggøre sit udspil. Bestyrelsen nøjes med at fastslå, at lønnen for en fast ansat redningsmand skal ligge på samme niveau, som en dygtig håndværker får i en fiskerihavn, og at de deltidsansattes løn skal stå i forhold hertil.

Bestyrelsen står fast på dette krav, ikke blot af hensyn til redningsmændene, men også af hensyn til det danske redningsvæsen. Gode fartøjer er nemlig ikke nok i sig selv. Der skal mænd til at sejle dem, og de rigtige folk får man kun, hvis man vil betale en rimelig løn.

Robert Iversen

Vi ses i den lokale bank!

NORDVESTBANK

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

Helt ny struktur på vej i det danske redningsvæsen

Siden starten i 1852 har det danske redningsvæsen været bemanded med frivillige redningsmænd, som i mange tilfælde har sat livet på spil. De har ikke gjort det for den oftest ringe betaling, de fik, men for at hjælpe mennesker i nød. Sådan er det også i dag, og sådan bliver det forhåbentligt også ved med at være. Men hele strukturen bliver nu ændret. En del af redningsmændene skal fast ansættes, og nogle skal gøre tjeneste som bådmand, såvel ved lodsning som ved redning.

Desuden skal 12 eksisterende lodsstationer udbygges, så de også kan løse redningsopgaver. De ligger fortrinsvis i den sydøstlige og østlige del af landet.

Endelig kan det nævnes, at den nye division Lodsning/Kystredning skal løse andre opgaver end de to, der umiddelbart fremgår af navnet, selvom lodsning og redningstjeneste naturligvis bliver det primære. Med nye dyre skibe, fast ansat personel, kommer det også på tale at løse sekundære opgaver som f. eks. bugsering, udtagning af vandprøver og andre tilsvarende miljøopgaver.

Fiskerinspektion er også en af de opgaver, der nævnes.

Den nye struktur indgår i den omfattende plan for modernisering af Farvandsvæsenet, hvor et særligt afsnit er viet den nye division Lodsning/Kystredning. Den nye struktur skal til debat på et stationsledermøde, som holdes i Farvandsvæsenet 23. juni.

Fremtiden

Om division Lodsning/Kystredning hedder det i planen, at den nuværende placering af stationerne, den nuværende organisering af arbejdet og den nuværende brug af materiel ikke kan imødekomme de krav, som divisionen skal leve op til i fremtiden. Og det gælder altså både lodsning og redningstjeneste.

Farvandsvæsenet fremfører følgende argumenter for sammenlægning af lods-væsenet og redningstjenesten og for den nye struktur:

- Lodsflåden skal snart fornyes, men lodsvirksomheden tjener ikke nok til selv at kunne finansiere fornyelsen. Derfor skal indtjeningen enten øges, eller

også skal omkostningerne skæres ned. - De nye redningsbåde er teknisk mere avancerede end de gamle, og man kan ikke forvente, at redningsmænd på tilkaldebasis vil kunne vedligeholde dem. Derfor er der brug for fast ansat bådmandskab i kombination med tilkaldevagter.

- I mange dele af landet forventer Farvandsvæsenet ikke at kunne rekruttere et tilstrækkeligt antal tilkaldevagter på døgnbasis.

- Myndigheder og borgere forventer: - at redningstjenesten når hurtigere frem til nødstedte, end det i dag kan lade sig gøre mange steder i landet.

- at radius for redningsoperationer bliver større.

- at reddede beskyttes bedre ombord. - Bådene bliver større og dyrere og flere stationer får fast ansat personel. Dermed øges kravet om, at såvel mandskab som både bruges til at skabe indtjening, og ikke blot ligger i beredskab.

- I flere havne er der både en lods- og en redningsstation. Det øger risikoen for, at omkostningerne totalt set er for høje. - Der er behov for opbygning af en redningstjeneste i den østlige og sydøstlige del af landet.

- Der er lodsstationer i de områder, hvor der ikke er tilstrækkelig redningskapacitet.

- Det er muligt at udnytte fælles ressourcer. Det gælder kommunikation, vagt, bygninger, administration og bådmandskab.

- Tidspunktet nærmer sig måske, hvor der er udviklet nye bådtyper, som egner sig til såvel lodsning som redning.

Så vidt Farvandsvæsenets argumenter for at slå lods- og redningstjenesten sammen og for at indføre en ny struktur.

Ny type stationer

Hvordan skal denne struktur så se ud?

Farvandsvæsenet har opstillet en model for fire forskellige typer af stationer.

Type A

er en redningsstation stort set som den kendes i dag. Den er udelukkende bemanded med tilkaldevagter på døgnbasis, og stationslederen har kun operationelt ansvar. Han har ikke ansvar for budget, vedligeholdelse og uddannelse. Denne stationstype anvendes, når stationens redningsbåde ikke nødvendigvis er fast ansat personel, og når der ikke ligger en lodsstation i nærheden.

Type B

er en redningsstation med fast ansat stationsleder og med et kombineret mandskab, hvor nogle af redningsmændene er fast ansat, og andre er deltids ansatte. Stationslederen på denne station har mere omfattende opgaver end kollegaen på stationen af type A. Han har operationelt ansvar, vedligeholdelsesansvar, uddannelsesansvar, budgetansvar og disponerer indenfor eget budget.

Denne type station anvendes, når stationen har så avancerede både, at det er nødvendigt med fast ansat personel, og når der ikke ligger en lodsstation i nærheden.

Fra 1. juli igangsættes i Hvide Sande og Hirtshals pilotprojekter for sådanne stationer.

Type C

er en lodsstation, som den kendes i dag.

Type D

er en kombineret lods/redningsstation, som kan løse alle stationsopgaver. Stationslederen har her samme ansvar, som lederen af stationer af type B.

Farvandsvæsenet har to modeller for stationer af type D.

Type D-A

er en kombineret station, hvor redningsopgaver løses af en tilkaldevagt. En sådan station har:

- fælles kommunikation
- fælles vagt
- fælles administration

- fælles bygninger

- fælles stationsledelse, som enten kan være en person eller et kollektiv bestående af lodsformand og redningsformand.

- redningsbåde

- lodsbåde

- tilkaldepersonnel til redning

- fast ansat lodsmandskab

- lodser

Type D-B

er en kombineret station, hvor redningskapacitet kræver en kombination af fast bådmandskab og tilkaldevagter.

Stationen har:

- fælles kommunikation

- fælles vagt

- fælles administration

- fælles bygninger

- fælles fast ansat bådmandskab

- fælles stationsledelse

- tilkaldepersonnel til redning

- lodser

- redningsbåde

- lodsbåde

Senere er det planen, at der skal være tale om fællesbåde.

Det fælles, faste bådmandskab har følgende opgaver:

- vedligeholde både

- sejle alle stationens både i forbindelse med stationens opgaver, undtagen redning

- udfører redningsoperationer, når udrykning starter i arbejdstiden

I forbindelse hermed anfører Farvandsvæsenet:

Ikke alle medlemmer af det faste bådmandskab kan forventes at ville ønske et

fast ansættelsesforhold, som indeholder deltagelse i redningsoperationer.

Nye redningsstationer

Endelig fortæller planen, at der skal opbygges en redningstjeneste ved følgende havne:

- Helsingør

- Køge Bugt

- Vordingborg

- Korsør

- Kalundborg

- Hundested

- Svendborg

- Fynshav/Mommark

- Fredericia

- Århus

- Hals

- Løgstør

Redningskapaciteten skal opbygges i tilknytning til eksisterende stationer (lodsstationer) som enten D-A- eller D-B-løsninger.

I et brev til alle ansatte indenfor division Lodsning/Kystredning gør divisionschef Erik Monnerup opmærksom på, at et af formålene med den nye struktur er omfattende decentralisering.

Monnerup siger også, at de seneste ti års manglende investering i nyt materiel til kystredningstjenesten har medført en betydelig udhuling af redningstjenestens beredskab. Han fastslår, at kun betydelige investeringer i materiel og bygninger kan genskabe en effektiv kystredningstjeneste.

I starten vil det derfor først og fremmest dreje sig om modernisering af den eksisterende kystredningstjeneste, siger han.

**Ringkjøbing
Bank**



NORDSØVÆRFTET

(North Sea Shipyard Ltd.) Ringkjøbing · Danmark

Tel. INT. 457 32 08 11 · Telex 60880 norsea dk · Telefax INT. 457 32 45 03



THYBORØN ELEKTRO ApS

Nordsøvej 4 - 7680 Thyborøn
Tlf. 07 83 18 16 - 07 83 19 11

Alt indenfor skibsinstallationer.

Uforbindende tilbud gives gerne.



**ESBJERG GENSIDIGE
SKIBSFORSIKRING**

Havdigevej 31 · 6700 Esbjerg



**- ikke
hos os!**

**I Landbobanken betales
kun den rene rente
uden løbende provisioner.**

Vi gør Vastjylland billigere.

Landbobanken

THORFISK

GRENAA - THYBORØN

FURUNO



FURUNO radar og ekolod
SP og SKANT radiotelefoner
ROBERTSON autopiloter
Elektriske skibeantenne

VIGGO Jensen



Grenaa Havn ApS
Grenagade 14
8500 Grenaa
Tlf. (07) 32 05 83 - 32 06 83

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



Foregangsmænd i Vorupør kom først med motorredningsbåd

Det lille fiskersamfund i Vorupør har i 100 år levet på sine egne og på havets betingelser.

Vorupør var indtil 1887 et fiskerleje som så mange andre langs vestkysten, men efter en religiøs vækkelse oprettedes i august dette år Vorupør Fiskercompagni. De kristne idealer om næstekærlighed og fællesskab skulle overføres på hverdagen, og det lykkedes på kort sigt og resulterede i dannelsen af dansk fiskeris første andelsforening.

Compagniets fællesskab var meget vidtgående, og i moderne sprogbrug ville det nok være blevet kaldt et socialistisk eksperiment. Og det var vel at mærke et eksperiment der lykkedes.

Tidligere museumsinspektør og nu leder af Limfjordscentret i Nykøbing Mors, Allan Hjorth Rasmussen, har for Sparekassen Thy skrevet en spændende bog om Fiskercompagniets virke i de 100 år. Han har givet den titlen »Vi er alle mennesker«.

Allan Hjorth Rasmussen fortæller i bogen om de hårde vilkår som Vorupør-fiskerne havde og om deres kamp for bedre vilkår.

Beretningen viser, at Vorupør-fiskerne på mange måder blev foregangsmænd. De kom først med dæksbåden, der kunne lande på den åbne strand. De var blandt de første, som anvendte motorer i kystbåde. De fik bygget ishuse og fik senere bygget læmole og meget mere.

Det er en spændende beretning om et lille samfund som i kraft af fællesskab ikke blot formåede at overleve, men også voksede til at blive den største landingsplads på vestkysten.

Prøveredningsbåden

Allan Hjorth Rasmussens bog rummer også en skildring, som har særlig interesse for læserne at dette tidsskrift. Et afsnit fortæller nemlig om Vorupør-fiskernes kamp for at få bygget en prøve-redningsbåd og om den senere afprøvning af båden.

Allan Hjorth Rasmussen skriver: På et bestyrelsesmøde i Vorupør Fiskeriforening den 18. januar 1902 underskrev fiskerne et andragende til regering og rigsdag om bevilling af en sum på 9.100 kr. til bygning af en »prøveredningsbåd, som skulle sortere under fiskeriforeningen«. I 1899 havde man for søgt sig med et tilsvarende andragende. Det blev afslået, bl.a. fordi der ikke medfulgte en beskrivelse til tegningen.

Den ny henvendelse resulterede til sidst i en ny type redningsbåd, der var ef-

ter fiskernes eget hoved. Båden fik i 1914 som den første redningsbåd på Vestkysten indlagt motor. Også dette var et Vorupør-initiativ.

Vorupør-fiskerne anførte i deres ansøgning fra 1902, at de gængse redningsbåde nok kunne bruges til at gå lige ud og ind med, men de »tåler ikke at vende siden til - end ikke i mindre søgang, hvad særlig de forskellige kæntringer under øvelser tilstrækkelig har godtgjort.

Det nytter lidet, at der fra en vis side stadig hævdes, at kæntringerne ikke er en følge af bådens konstruktion, thi praksis taler absolut derimod. Vel tror vi næppe, det er muligt at bygge en båd, som ikke - selv i den stærkeste brænding - kan kæntré, men vi tror, at en båd efter medfølgende tegning vil vise sig så stiv og modstandsdygtig i brændingen, at det vil være muligt at manøvrere med den under endog vanskelige forhold.

Længe har det også været følt som et stort savn her ved det store fiskerleje, at redningsbåden ikke var nærmere ved stranden, så båden - når nødråbene lød derude - straks kunne sættes ud og yde hjælp. På denne måde ville nærværende båd afhjælpe et føleligt savn og forhåbentlig blive til adskillige menneskers frelse«.

Ansøgningen vandt tilslutning blandt 17 fiskeriforeninger imellem Skagen og Esbjerg samt i Dansk Fiskeriforening og De samvirkende jyske Fiskeriforeninger. Projektet, der kunne realiseres for 9.100 kr. hos bådebygger Chr. Thomsen, Sdr. Vorupør, faldt ikke i god jord på Orlogsværftet. Uanset dette måtte man dog erkende, at der herskede stærk



Allan Hjorth Rasmussen.

mistillid til redningsbådene blandt de vestjyske fiskere, hvorfor Orlogsværftet ikke kunne sidde kritikken overhørig.

Den traditionelle redningsbådstype kunne betragtes som en almindelig stor, velformet robåd, der var gjort synkefri ved luftkasser i bunden og som var forsynet med bundventiler, der tillod vandet at løbe ud, når båden bordfyldtes. Stabiliteten var så vidt muligt sikret ved luftkasser på siderne under tofterne og udenbords korkbælter under essingen.

Vorupør-konstruktionen kunne derimod nærmest sammen med en helt lukket ponton med vandballastrum i bunden, medens resten af pontonen var fyldt med luft. På siderne var der korkbælter. Båden var synkefri ved at være helt lukket, så vandet kun kunne skylle over båden, men ikke komme ned i den.

Bådens væsentligste mangel var dog, at den vejede næsten det dobbelte af den gængse type, hvilket efter Orlogsværftets mening gjorde den uhensigtsmæssig



Prøveredningsbåden til reparation ved Chr. Thomsens Bådebyggeri.



Vorupørs roredningsbåd sættes i vandet til øvelse omkring 1908. Fra venstre Jens Munk Jensen, Hans Jensen, Erik Mikkelsen, Jens Peter Munk (bag Erik Mikkelsen), Jakob Thomsen, P. Pedersen Knudsen, Erik Balsen, Erik Jensen, Jens Vækild (forrest), Niels Munk (bagest), Knud Jensen (bådformand) og Anders Josephsen (opsynsmand).

til befording på vogn og umulig at ro imod vinden i særlig hårdt vejr, da der kun var to mand ekstra i forhold til de traditionelle redningsbåde.

Prøveredningsbåden var væsentlig bredere end de hidtidige både og havde dermed en langt bedre stabilitet. Hvad der blev vundet ind på stabiliteten blev derimod sat til på vægten og hurtigheden. Orlogsværftet havde hidtil vægтет hensynet til fart og håndtering højere end hensynet til stabiliteten - et standpunkt, som genfindes helt op til nyeste tid, skriver Allan Hjorth Rasmussen. Uden tvivl hentyder han til RF-2 ulykken. Selv har han været en meget aktiv deltager i den private RF-2 gruppe, der var meget kritisk overfor Farvandsdirektoratet.

Orlogsværftet kunne dog godt gå ind for, fortsætter han, at man prøvede Vorupør Fiskeriforeningens type, såfremt det fra højere sted blev anset for ønskeligt eller nødvendigt at give redningsbådene større stabilitet. Marineministeriets konsulent, kommandør A.W. Bonnesen kunne dog ikke tilslutte sig Orlogsværftets bemærkninger om vægtforholdene og påviste, at vægtforskellen imellem sammenlignelige bådstrørelser og prøveredningsbåden ikke var slet så afskrækkende som påstået.

I øvrigt delte kommandør Bonnesen ikke bekymringerne hos bestyreren af Redningsvæsenet angående brugbarheden af den nye båd: »Jeg tror, at han overvurderer manglerne og undervurderer fordelene ved denne båd. Efter sigende er der ved Vorupør ikke i mange år forekommet stranding af skib, derimod har redningsbåden ofte været ude for at bjærge fiskere. Den reglementerede redningsbåd egner sig ikke så godt hertil, fordi den er meget udsat for at kæntré, når den får brændingen tværs, og dette kan let hælde ved at manøvrere efter folk, der skal reddes i nærheden af kysten.»

Den 11. oktober 1905 blev der afholdt sammenlignende prøver i Vorupør mellem den hidtidige statsredningsbåd og den ny. Afprøvningen bekræftede, at prøveredningsbåden var tungere at ro og vanskeligere at tage på land. Statsredningsbådens mandskab foretrak den gamle båd, medens prøveredningsbådens mandskab holdt på den ny. Resultatet blev, at begge både skulle beholdes på stedet.

På redningsvæsenets ordre udførtes der modifikationer på prøveredningsbåden helt frem til 1907. Herefter blev den forlangt udleveret til nærmere afprøvning andetsteds - uden at Fiskeriforening

på forhånd havde haft lejlighed til at udtale sig. Havde man ikke tidligere været utilfreds i Vorupør med sagsbehandlingen, blev man det nu. Munk-Poulsen, der var Vorupør Fiskeriforeningens sekretær og Dansk Fiskeriforeningens tillidsmand for Jylland, for i blækhuset:

»Når nu båden, som vi har forstået, skal overgå til Redningsvæsenet, så føler vi trang til endnu engang så indtrængende som muligt at bede om, at den må blive prøvet og brugt så upartisk som muligt. Vi har stadig mødt modstand under vort arbejde for at skaffe en forbedret type af redningsbåde, en brugelig type efter nutidens fiskeri - og de gamle redningsbådes kæntring i magsvejr beviser jo netop, hvor det tiltrænges, og denne modstand, som er kommet fra Redningsvæsenets ledelse har i høj grad forundret os, da det forekommer os at måtte være netop en af ledelsens opgaver at skaffe det bedst mulige frem i så vigtige sager, hvor det kan komme til at koste dyrebare menneskeliv, og derfor har vi heller ikke noget særlig lyst håb, når det gælder bådens fremtidige skæbne.»

Vorupør-fiskernes ønske om en upartisk afprøvning skulle vise sig velbegrunnet. Den 28. juni 1907 meddelte Marine ministeriet, at båden ville blive statione-

ret i Vester Agger. Ny bestyrelse i Vorupør. En afprøvning under forhold, hvortil båden ikke er bygget, kunne ikke kaldes en upartisk afprøvning: »Da båden byggedes, blev den særlig bygget med de stedlige forhold for øje, og vi lod den få den størrelse, fordi vi vidste, at den altid med lethed kunne bringes flot her.

Når nu ministeriet har resolveret, at båden skal prøves under helt andre landingsforhold, hvilket er tilfældet ved Agger, og på et sted, hvor der ikke kan tænkes på manøvrering i brændingen, da de fra bådene, som der bliver tilbage jo altid vil søge tilflugt ved redningsdamperne i Kanalen, så vil et sådant forsøg ikke kunne tillægges synderlig betydning...

Det ser også mere end mærkeligt ud, at da båden udtrykkelig forlangtes bygget i sin tid, både for at blive prøvet som forsøgsbåd til at redde fiskere med i brændingen, og fordi der netop manglede en sådan ved Vorupør, stående umiddelbart ved stranden, at man så flytter den fra et stort fiskerleje med mange fiskere og hen til et lille fiskerleje, hvor man står i begreb med at gå over til kutterfiskeri fra Kanalen.»

Forholdet imellem teori og praksis fik også et ord med på vejen i Munk-Poulsens svada: »Vi havde også håbet, at ministeriet forstod, at her er der tale om praktiske naturforhold, hvor den gennem geminger øvede praktiske sans ofte ser noget, som den bedste maritime uddannelse ikke er i stand til at se. Derfor havde vi ønsket at få lov til at erklære os, da sagen er så usigelig stor for os, thi når det sker som her i september 1902, at redningsbåden må ligge med støvnen mod brådsørerne og lade sig drive af strømmen, mens 2 mand drukner og de andre 3 må reddes af fiskerne, så føler vi, at sagen er alvorlig, ja vi synes så alvorlig, at den aldrig kunne belyses for grundig.»



Vorupørs prøveredningsbåd med motor på havet, statsredningsbåden ved Stranden. Foto 17.7.1916.

I Vorupør Fiskeriforeningens afsluttende bemærkninger ser man omridset til en alvorlig anklage for pligtforsømmelse inden for Det danske Redningsvæsen: »Når vi så udførligt har udtalt os om sagen, så er det for, hvis denne sag engang skulle komme for offentligheden at det da ikke skal betragtes som et angreb fra vor side, når vi, som her, belyser sagen, som den er foregået fra først til sidst. Katastrofen forleden med redningsbådens kæntring ved Klitmøller viser mere end ord, at de gamle redningsbådes stabilitet er tvivlsom. Vi vil håbe, at der ikke må ske større ulykker, før man for øjnene op herfor«. I stedet for ordene »før man får...« har der i øvrigt i kladden oprindelig stået »før Redningsvæsenets ledelse kan og vil få øjnene og herfor«.

Uanset kritikken, der blev sendt til konseilpræsident og marineminister J.C. Christensen, sejledes prøveredningsbåden samme år til Agger for at blive afprøvet der. Munk-Poulsens værste anelser og forudsigelser gik i opfyldelse. På

den første øvelse i Vester Agger, den 16. september 1907, kæntréde prøveredningsbåden!

Kr. Madsen fortæller om episoden i sine erindringer. Hans far og bedstefar opholdt sig i båden sammen med opsynsmanden, Thøger Sørensen, da den kæntréde under urolige og vanskelige strømforhold. Farfaderen søgte instinktmæssig op under bådens bund og fik derfor ikke ret meget havvand i sig. Han var derfor straks på benene, da han blev bragt i land. Opsynsmanden havde derimod slugt en masse vand og blev hjulpet i land af to mand, der havde ham under armen. Han skal have klaget sig højljdt: »Æ dør, æ dør! Hold ved mæ, æ skal bræk mæ!« Pludselig fik han øje på farfaderen og sagde: »Hur var do, Mads?« - »Det ved æ ek, æ vil ha luft«, svarede han. Da blev den forvirrede opsynsmand arrig og sagde: »Do vil ha luft. Do vil skid, vil do! Do såd på æ ryg af mæ!«

På baggrund af denne oplevelse kan det ikke undre, at opsynsmanden erklærede, at prøveredningsbåden måtte an-

 **selvfølgelig!**
LOKALBANKEN
HIRTSHALS

sds Thyborøn

**MOLLERUP
&
BROE
Kolonial og
Skibshandel**

**THYBORØN HAVN
TLF. 07 83 12 11**



Vorupørs motorredningsbåd 1940. Fra venstre foran båden Erik Jensen (opsynsmand), Jens Chr. Balesen (bådformand), Jens Chr. Jensen, P. Munk Pedersen, Otto Jensen, Niels Jensen, Niels Chr. Andersen og Kr. Balesen. I båden Chr. Munk Pedersen, Chr. Trab Jensen, P. Josef Pedersen, Anders Eriksen og P. Chr. Pedersen.

ses for fuldstændig ubrugelig. Båden blev i 1909 returneret til Vorupør, hvor den gjorde god gavn. Det påstås endnu i 1987 i Vorupør, at kærtringen i Agger var organiseret fra højere sted. Det måtte ikke kunne ske, at en bådebygger fra Vorupør overgik Orlogsværftet i bygning af roredningsbåde.

Motorredningsbåd

Munk-Poulsen blev valgt til folketinget den 20.5. 1913. Under behandlingen af finanslovsforslaget misbilligede han kraftigt, at det danske redningsvæsen benyttede roredningsbåde, hvis konstruktion

havde været forældet i 40 år, ligesom han fandt det uforsvarligt, at man ikke benyttede motorer til fremdrivning af bådene.

I en længere tale fremhævede Munk-Poulsen bl.a. at fiskeriforeningen i Vorupør i sin tid havde indgivet et andragende om at få bygget en prøveredningsbåd efter det princip, fiskerne mente var det rigtige, først og fremmest en båd uden luftkasser i bunden. Han måtte konstatere, at princippet med luftkasser i stedet for ballast stadig, i året 1913 blev fulgt af det danske redningsvæsen!

Munk-Poulsen afsluttede sin tale om

redningsvæsenet med en opfordring til, at der blev søgt bevilling til at få indlagt motor i prøveredningsbåden, så den kunne fortsætte som motorprøveredningsbåd.

I 1912 var Vorupør Fiskeriforening blevet tilbudt at overtage prøveredningsbåden, og på en ekstrordinær generalforsamling den 16. september vedtog de tilstedeværende ca. 130 fiskere at tage imod den. Den 29. oktober 1913 valgtes den 14 mand store besætning, og året efter gik man igang med at bygge et nyt redningshus og at indlægge motor i båden. Efter indlægningen af motor kunne

man nøjes med 12 mand i båden, medens 2 mand forblev på land til hjælp ved udsætning og indhaling af båden.

Motorredningsbåden blev en succes. Gennem et indlæg i Dansk Fiskeritidende sendte P.C. Jørgensen, Stenbjerg, den 6. december 1919 prøveredningsbåden og dens mandskab en stor tak for en vellykket redningsaktion. Da 2 Stenbjerg-både den 3. december vendte hjem fra fiskeri var der hejst 2 balloner på signalmasten, hvilket betød, at landing var farlig. Yderligere 2 balloner på den nordlige nok angav, at bådene skulle søge landing nordover.

»Straks roede vi ned efter Vorupør, men da vi kom ned mellem Stenbjerg og Vorupør, kom prøveredningsbåden os i møde for at tilbyde os hjælp, og da vi kom ud for molen ved Vorupør, kom statsbåden også til stede. Hvorfor statsens båd ikke kom før, har sin grund deri, at den skal roes frem mod vind og sø.

Prøveredningsbåden med sin motor viste sig jo meget hurtigere og kunne lettere nå ud til os end statsens båd, og dog skal jeg ikke undlade at bemærke, at når man så dennes bådbesætning, kunne man straks se, at de var mænd, som havde både mod og energi.

Men at det materiale, som er stillet dem til brug, er af en sådan beskaffenhed, som det er, kan man jo ikke lægge dem til last. Men at staten kan forsøre at byde disse folk sadanne redningsmaterier i året 1919, ja, det må vel nok siges at være mange år forældet...

Efter hvad jeg den dag personlig var øjenvidne til, kan jeg ikke andet end give prøveredningsbåden den bedste anbefaling, og så vidt mig bekendt, er det alles opfattelse, som har set denne båd på vandet, at den er i besiddelse af egenskaber i sødygtighed, som statsbåden mangler. Det er den almindelige mening blandt fiskere, at denne båd har de praktiske fordele, som en båd skal have for virkelig at kunne siges at være, hvad man kalder en »redningsbåd«. Man mærker straks, når man kommer ombord i denne båd, at den ligger støt på vandet, fordi den har ballasten i bunden og luften i vandlinien.

Jeg tillader mig på egne og mange fiskeres vegne at udtale vor påskønnelse af den mænd, som betjener denne båd og sætter deres energi og person ind på at vise, hvilke egenskaber, den er i besiddelse af som redningsbåd. Men særlig Munk-Poulsen skylder vi megen tak for den ihærdighed og klokskab, som denne sag er ført frem på.

Vorupør-fiskerne havde ved deres eksempel vist, at det kunne lade sig gøre at konstruere og bruge andre redningsbådtyper end de foreskrevne fra Orlogsværftet, og at det tillige var hensigtsmæssigt med en motorredningsbåd. Det danske Redningsvæsenet og ved lære af begge dele. Da Redningsvæsenet den 2.8. 1920 stationerede en nybygget motorredningsbåd i Vorupør, var den aldrende prøveredningsbåds rolle udspillet.

Prøveredningsbådens motor og redningshuset blev realiseret i 1930 for henholdsvis 600 kr. og 500 kr., skriver Allan Hjort Rasmussen i bogen om fiskercompagniet fra Vorupør.



HJÆLP
FORENINGEN
MED AT TEGNE
ANNONCØRER

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

NY HAVNS TRAWLBINDERI
9850 HIRTSHALS
TLF. 08 94 10 44

BORNHOLMS KONSERVESFABRIK A/S
LEVERANDØR TIL DET RØD, DANSKE HOF
3730 NEKSØ - BORNHOLM

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

Fiskesalgforeningen 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

HIRTSHALS EL-MOTORSERVICE ApS
HIRTSHALS · ØSTHAVNEN · TLF. 08 94 15 95
Elektromekanisk værksted
Salg og service af generatorer, motorer og pumper

A/S Hvide Sande Skibs- og Baadebyggeri
Tlf. 07 31 25 11
Nybygning, reparation og ombygning udføres.
Bedding indtil 150 BRT.



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

ANDELSBANKEN
er anderledes
Hirtshals · Hanstholm · Thyborøn

MALERMESTER JØRGEN JEPPESEN
Cort Adelervej 6 · 9850 Hirtshals · Tlf. 08 94 10 33
Skibsmaling * Sandblæsning * Sandvask
Bygningsmaling * Autolakering

Bedst og billigst til Vesttyskland!



- Om bord på vore moderne færger m/v Traversende-Link og m/v Galder-Link fra den De bl.a.:
- Restauranter med et lækkert og rigtholdigt menukort samt drikkeservice.
 - Bar med et udvalg af forskellige drinks.
 - Special Class til dem der vil have lidt ekstra service.
 - Panoramasalon på m/v Traversende-Link, hvor vi serverer den lækre »Stoute-beef«.
 - Cafeteria med lækre retter og drikkeservice.
 - Parfumsalgsbutik med alle de førende mærker til Tax-Free prisen.
 - Supermarked med alt hvad hjertet begærer til Tax-Free prisen.
 - Kabiner med overnatningsmuligheder.

Vi byder Dem velkommen om bord til en behagelig overfart ...!

GT-LINK

PLADSRESERVATION:
GTLINK, Gedser - Tlf. 03 87 92 33

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



Hvordan sikres indflydelse på årsmøderne

Foreningen af Danske redningsmænd har kun 186 aktive medlemmer, og de er spredt over hele landet.

Det skaber særlige problemer, for hvordan sikres det, at den enkelte redningsmand har indflydelse på foreningen?

Problemet kommer især til udtryk i forbindelse med årsmøderne.

For det første er det kostbart at samle folk fra hele landet til et møde, og for det andet kan hver station kun sende nogle enkelte redningsmænd. Årsmøde eller ej skal stationerne opretholde deres beredskab, og derfor må de fleste blive hjemme.

Det spiller også ind, hvor årsmødet holdes. Placeres det i en havneby med redningstation, kan hele stationens mandskab deltage, og de kan dermed få en urimelig stor indflydelse i forhold til de redningsmænd, som er afskåret fra at være med.

Hidtil har man ikraft af god vilje kunnet leve med problemet, men i takt med at stationerne udbygges og der ansættes fast mandskab, er det ikke sikkert, det bliver ved med at gå.

På årsmødet i Ringkøbing i 1987 var sagen oppe at vende, uden at der blev fundet nogen løsning. Dengang blev der efterlyst en debat i tidsskriftet, men den er udeblevet indtil nu.

På bestyrelsesmødet i Århus 23. april var spørgsmålet om stemmeret på årsmøderne sat på dagsordenen, og debatten mandede ud i flere mulige løsninger:

1. Den nuværende struktur bevares. Hver aktiv, fremmødt redningsmand har en stemme.

2. Hver station får een stemme, uanset hvor mange der møder frem.

3. Hjemmenværende redningsmænd får mulighed for at give de fremmødte fuldmagt til at stemme på deres vegne.

4. Landet opdeles i geografiske kredse, som hver især vælger en repræsentant til bestyrelsen, og som har mulighed for selv at afholde kredsmøder.

Hver af de nævnte løsninger har både fordele og ulemper, og bestyrelsen ser meget gerne debat i tidsskriftet om sagen.

Desuden vil bestyrelsen meget gerne høre retningsmændenes mening om, hvor årsmøderne skal holdes. Skal det holdes et centralt sted, og hvad vil i givet fald blive betragtet som centralt? Eller skal årsmøderne gå på omgang?

Kom ud af busken og giv din mening til kende.

Redningsmænd snydt for skattefradrag

Igennem mange år er de danske redningsmænd tilsyneladende blevet snydt for et skattefradrag.

Det kom frem på bestyrelsesmødet i Århus 23. april, og sagen blev rejst af formand Robert Iversen.

Jeg har ladet mig fortælle, at frivillige brandfolk, både kommunalt ansatte og ansatte hos Falck, igennem mange år har fået lov til at trække 1/3 af rådighedsvederlaget fra i skat uden dokumentation.

Jeg har undersøgt sagen i Statsskatteinspektariatet og har fået bekræftet, at det er rigtigt, og så skal vi naturligvis også have den samme mulighed. Om vi er redningsmænd til lands eller til søs, skulle ikke gøre nogen forskel overfor skattevæsenet.

Bestyrelsen var enig om, at der skal arbejdes videre med sagen, men man skal nok på forhånd ikke gøre sig alt for store forhåbninger. Ledende hjemmevernsfolk, som også får rådighedsvederlag, og som som også kan trække det fra, har nemlig fået meddelelse om, at fradraget ophæves fra og med 1988.

KØB
REDNINGSMÆNDENES
EMBLEM
HOS
FORENINGENS
KASSERER



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

SEAVIEW KLARSIGTRUDE



360 graders udsyn ved centermotor. Alle spændinger til jævn- og vekselstrøm. Motor, 60/120 watt, 1700-2100 omdr./Støjsvåg. 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. A/S

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

Fiskeriartikler
Fiskenet

Frydendahl

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

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

Hvide Sande gensidige Skibsforsikring

Stormgade 6 - 6960 Hvide Sande - Tlf. 07 31 10 12

Formand Bent O. Jørgensen
Privat 07 31 12 88
Forretningsfører Kr. Knudsen
Privat 07 31 14 18

Nye redningsbåde skal have »rigtige navne«

De nye redningsfartøjer, som nu er under bygning, og som vil blive bygget i de kommende år, skal ikke have numre ligesom de gamle redningsbåde. De skal have rigtige navne, har Farvandsvæsenet bestemt.

Tanken var at opkalde de nye fartøjer efter kendte redningsmænd, men på bestyrelsesmødet i århus 23. april gik hele bestyrelsen ind for et forslag, fremsat af formand Robert Iversen.

Hvis vi følger Farvandsvæsenets forslag og opkalder bådene efter kendte redningsmænd, kan det give nogle problemer på lidt længere sigt, og her tænker jeg specielt på den situation, der opstår, når bådene skal flyttes fra en station til en anden.

Hvis ikke der allerede havde været et skib med navnet »Lars A. Kruse« havde det f.eks. været oplagt for station Skagen at have en redningsbåd med dette navn, der jo har en særlig klang i Skagen. Men hvad så den dag, hvor båden skal flyttes til en anden station?

Jeg vil i stedet foreslå, at vi opkalder

nye redningsfartøjer efter de mennesker, som i årenes løb har stiftet legater til fordel for danske redningsmænd. Det er mennesker, som har ofret hele deres kapital for at hjælpe danske redningsmænd, deres enker og børn. Det kan godt være, at legaterne i dag kun består af forholdsvis små beløb, men da de blev stiftet, havde de stor betydning. De var en virkelig hjælp, og vi kan sige disse mennesker tak ved at opkalde de nye både efter dem.

Dermed er vi også ude over problemer, når bådene skal flyttes.

Oven i købet er det gode navne, som også lyder godt som navne på et skib, sagde Robert Iversen, og han fik opbakning af hele bestyrelsen.

Af navne på legatstiftere, der kan komme i betragtning, er der bl.:

Emil Robin
Lauritz W. Dam
Martha Lerche
Leopold Rosenfeldt
Anna E. Rørbye
Gottlieb Ølsted

Foreningens repræsentanter i nye bådudvalg

På bestyrelsesmødet i Århus 23. april blev det oplyst, at bestyrelsen har valgt følgende til at sidde i de forskellige bådudvalg:

Foreningens repræsentant i det udvalg, som skal følge bygningen af Kattegat-typen er William Christensen, Gedser.

I udvalget for Nordsø-typen har foreningen to repræsentanter, nemlig Robert Iversen, Thyborøn, og Chr. Mose Enevoldsen, Hvide Sande.

Et nyt udvalg er nedsat for at følge konstruktion og bygning af prototypen af den nye »Smugler-redningsbåd«. Foreningens repræsentant i dette udvalg er William Christensen, Gedser.

Endelig er Aage Venø Jensen, Skagen, valgt til den krævende post som foreningens repræsentant i et nyt udvalg for lette redningsbåde. Her skal han være med til at tage stilling til de tilbud, der er indkommet på nye LRber, og han skal være med til afprøvning af bådene.

MANDS MINDE



Ansættelser

Pr. 1.3. 1988

Rico Hindborg Saksenborg Kølle, f. 8.7. 1965, som bådmand på prøve ved redningsstation Klíntholm Havn.

Pr. 1.4. 1988

Materiefælter Knud Erik Vinther Olesen, f. 13.7. 1943, som opsynsmand ved redningsstation Oksbøl.

Pr. 1.5. 1988

Dieter Gottschling, f. 7.11. 1943, som bådmand på prøve ved redningsstation Østerby.

Afsked

Pr. 31.3. 1988

Opsynsmand V.E. Andersen, redningsstation Oksbøl, efter ansøgning.

Pr. 30.4. 1988

Bådmand A.W. Pedersen, redningsstation Østerby, efter ansøgning.

Pr. 31.5. 1988

Bådmand P.M. Munch, redningsstation Neksø, efter ansøgning.

Pr. 30.6. 1988

Opsynsmand H.S. Madsen, redningsstation Thorsminde, på grund af helbreds-betinget tjenestedygtighed.
Bådformand V.B. Nielsen, redningsstation Thorsminde, efter ansøgning på grund af svagelighed.
opsynsmand H. Nielsen, redningsstation Lønstrup, efter ansøgning.

Runde fødselsdage

50 år

Bådmand B.P. Nielsen, Sæby, 11.6. 1988.

55 år

Bådmand M.C. Kruse, Hanstholm, 21.5. 1988.

Bådformand F.J. Christensen, Esbjerg, 16.6. 1988

60 år

Fhv. betjeningsmand J.V. Knudsen, Blaa vand, 4.6. 1988.

Fhv. betjeningsmand E.V. Finne, Tilvildeleje, 15.6. 1988.

Fhv. bådmand A.V. Pedersen, Skagen Havn, 5.7. 1988.

Fhv. betjeningsmand W.D. Hansen, Hennegaard, 6.7. 1988.

65 år

Fhv. opsynsmand S.H.D. Grumsen, Svaneke, 26.6. 1988.

70 år

Fhv. opsynsmand E. Sørensen, Rindby, 27.5. 1988.

Fhv. betjeningsmand E.E.P. Sekkelund, Vigso, 31.5. 1988.

75 år

Fhv. bådmand D.J.K. Mikkelsen, Stenbjerg, 9.6. 1988.

Fhv. bådmand E.N. Hjermitzlev, Lønstrup, 27.6. 1988.

80 år

Fhv. betjeningsmand J.K. Olsen, Hennegaard, 28.7. 1988.

Kronprins Frederiks Fond

Bestyrelsen for Kronprins Frederiks Fond har den 18. maj 1988 holdt møde på Rindumgård i Ringkøbing.

Ifølge fondens statutter yder fonden økonomisk støtte først og fremmest til enker og børn efter omkomne redningsmænd, fiskere og sømænd, og på mødet vedtoges det i 1988 at uddele understøttelse for i alt 86.000 kr.

Bestyrelsen vedtog endvidere at søge om godkendelse af ændring af statutterne, således at også personer, der har levet sammen med en omkommet redningsmand, fisker eller sømand uden at have været gift med ham, under visse betingelser kan opnå understøttelse af fonden.

Da Laurits Tørnæs efter sin udnævnelse til Landbrugsminister havde bedt sig fritaget for hvervet som medlem af bestyrelsen, vedtoges det at indstille til fondens protektor, Hendes Majestæt Dronningen, at formanden for Danmarks Havfiskeriforening Niels Bonde udpeges til den ledige plads i bestyrelsen.

Erik Mønnerup, der er udnævnt til divisionschef i Farvandsvæsenet og dermed som leder af Kystredningstjenesten, er indtrådt som endeligt medlem af bestyrelsen, efter at han har været midlertidigt bestyrelsesmedlem som afløser for den tidligere redningsinspektør Jørgen Ibsen.

Som formand og næstformand genvalgte amtmand Thomas Opstrup og fhv. fiskeriforeningsformand Søren Knudsen.



Hvide Sande Fiskeriforening

Stormgade 8 - 6960 Hvide Sande

Tlf. 07 31 19 35

Kontortid: Daglig fra 9-12



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

THYBORØN HAVNS FISKERIFORENING

Havnegade 14, 7680 Thyborøn

Tlf. 07 83 18 44

Kontortid:

Daglig kl. 9,00-12,00

Auktionshallens tlf. 07 83 19 88

FISKERNES SAMLECENTRAL I GRENÅ ApS

Strandgade 6 · 8500 Grenå · Tlf. 06 32 17 35



Jydsk Dykker-firma

v/ Gerrt Norman Andersen
Broergvej 5 - 7500 Holstebro
Telefon 07 42 63 51

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

Tegn abonnement på redningsbladet

Juni 1928:

Skagens-Helten Lars Kruse

Hundretdaarsdagen for den berømte Fiskers Fødsel.

Den 5. Juni 1828 fødtes i en fattig Fiskerhytte paa Skagen en Dreng, der i Daaben fik Navnene *Lars Andersen Kruse*. Han voksede op under de samme nøjsomme Kaar og i de samme barske Forhold som alle Fiskerbørn deroppe paa Danmarks Nordspids; men han havde i Vuggegaave faaet et Hjerte af Guld, uforfærdet Mod, Snarraadighed og Styrke og frem for alt en dyb Pligtfølelse og en opofrende Menneskekærlighed, hvilke Egenskaber tilsammen skabte en helstøbt og mandig Personlighed og gjorde, at hans Navn i Tidens Løb fløj viden om over de søfærmede Nationer, blev elsket og æret af Søfolk og deres Paarørende og blev omfattet med Stoltthed herhjemme som en af Nationens store Helte.

Længe før Redningsvæsenet traadte i Virksomhed her i Landet, havde han deltaget i en Række Redningsforetagender med almindelige Fiskerbaade, og han var altid blandt de første, der mødte ved forefaldende Strandingsstilfælde saavel paa Skagens Rev som paa Nordstranden. Han forlod aldrig sin Post, svigtede aldrig sin Gerning - og hans Post var paa det graadige, larmende Havs nøgne

Strand, hans Gerning den at vove sit Liv for andres.

Hans første Redningsbedrift med Fiskerbaad udførte han i Oktober 1848, han var altsaa den Gang kun en 20 Aars Knøs. Ialt reddede Lars Kruse over 200 Menneskeliv.

Lars Kruses stolteste Bedrift.

Særlig opsigt vakte det, da han ved den svenske Brig »Daphne«s Stranding den 27. December 1862 med sin egen Baad reddede Besætningen under den største Livsfare, efter at Redningsbaaden var kræntret og 8 Mand af dens Besætning druknet.

Denne begivenhed har fremkaldt et af de faa Mindesmærker i Skagen, et lille Relief, indsat i Kirken i en sandstensramme, hvori disse Ord af den gamle Evangelist er indhugget: »Ingen haver større kærlighed end denne, at En sætter sit Liv til for sine Venner!«

For denne Daad udnævntes Lars Kruse senere til Dannebrogsmænd I Forvejen var hans brede Bryst smykket med talrige Medailler, og han var udnævnt til Æresmedlem af det franske Redningselskab.

Samtidig satte Drachmann sin Helt og Ven et smukt Minde ved sin Bog »Lars Kruse«, der endvidere medførte, at Kruse 1880 modtog et Sølvkrus med Inskriptioner fra danske Mænd og Kvinder.

Den 6. Marts 1894 udførte Lars Kruse sin sidste Redningsbedrift. Han var forlængst bleven Formand for Redningsbaaden, og med denne bjærgede han denne Dato Besætningen fra en strandet tysk Galease »Gesiena« af Bremen. Tre Dage senere tog havet selv den uforfærdede Fiskers Liv.

Klokken otte om morgenen den 9. Marts 1894 var Lars sammen med tre andre Fiskere, deriblandt hans Broder Søren, gaaet ud paa Nørre Hav for at tage deres Garn. Det blæste en let Storm af Sydøst med Regn og Sne. Da de havde taget nogle af Garnene, bestemte de sig til at gaa i Land. De satte sejl og stod indefter, men ligesom Baaden skulde passere Revlen, voksede pludselig en Braadsø op af Dybet og fyldte Baaden med Vand. Kruse tabte ikke Aandsnærværelsen, men raabte til de andre, at de skulde springe forud for at lette Baaden, men denne gik rundt i næste Nu. Saa hørte de Kruse raabe: »Gud være os arme syndere naadig!« og siden saa de kun et Glimt af ham.

To Timer efter drev hans Lig ind. Som en Løbeild udbredte Efterretningen sig og vakte overalt Sorg. De gamle Fiskere græd, og Kvinderne jamrede over Ulykken, der havde taget deres bedste Ven. Ved Undersøgelsen viste det sig, at han havde faaet et Slag over Ansigtet, rimeligvis af Baadkanten og dette slag har altsaa bedøvet ham.

Lars Kruses Begravelse blev en gribende Højtidelighed i den lille By. Mange Fiskere var inde i Kruses hjem for at se ham for sidste Gang, før Kistelaaget skjulte hans elskede Træk. Hans skægede Ansigt var roligt og uforandret i Døden; han laa som om han sov, Paa Brystet af ham var henlagt en krans,

bundet af Kalaer og Palmegrene, sammenholdt af hvide og røde Silkebaand med inskription i Guld: Fra *Kongen*, stod der.

Efter at Laaget var skruet paa, bar Redningsmandskabet Kisten til Kirkegården fulgt af et Følge paa over 600 mennesker. Alle var bevægede, da Kisten sænkedes i Graven, men den mest bevægede var maaske nok en Udlænding, der stod for sig selv i Følget. Det var den tyske Skibsfører, Kaptajn *Bodecher*, som Lars Kruse havde reddet fra Døden faa Dage forud.

Skagen fejrede den berømte Helts Minde ved en smuk Højtidelighed ved hans Grav paa Skagens Kirkegaard. Højtideligheden overværedes af hans efterlevende Familie, bl.a. af hans Søn og Sønnesøn, ligesom der var mødt mange saavel forhenværende som nuværende Redningsmænd, alle bærende deres Medailler. Talrige Kranse, fra Slægtninge, Skagens Byraad, Turistforeningen, Skagens Spejderkorps og Foreningen for de danske Redningsmænd dækkede Graven og desuden Dannebrog og Standeren fra Galeasen »Gesiena« af Bremen, hvis Stranding var den sidste, ved hvilken Lars Kruse var med til at bjerge Besætningen. Tre Dage senere fandt han selv Døden i Bølgerne, ved at hans Jolle kæntrerede, da han vendte hjem fra Fiskeri den 9. Marts 1894.

Højtideligheden indlededes med, at Forsamlingen sang »Dejlig er Jorden«, og Kantor Larsen mindedes derpaa i en Tale Heltens Liv og Gerning paa Havet. Efter at en Repræsentant for Byraadet havde nedlagt Blomster på Graven, takkede en slægtning paa Familiens Vegne, og den smukke Højtidelighed sluttede med, at den store Forsamling sang Holger Drachmanns smukke Vers, der er indhugget i Stenen.

*Om revlens Brus forstummed, saa mæler denne Sten,
Her bleges under Klittens Sand en modig Sømands Ben.
Men Skagens Rev og Revler de kender deres Pligt
Og synger om Lars Kruses Daad et højlydt Heltedigt.*



Lars Kruse.



CALYPSO **Krøys Seafood a/s**

Rødspættevej 5 - 6960 Hvide Sande - Tlf. 07 31 13 55

Hvide Sande Skibssmedie

v/ H.F. Aaser

Alle former for smede- og skibssmedearbejde. Motorreparation, hydro anlæg og aluminiumsarbejde udføres.

Telefon 07 31 10 36 - 07 31 18 22

**FØR DE VÆLGER
PENSIONSFORM**

Hvilken pensionsordning er mest fordelagtig?

Hvilke skattefordele opnår man?

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



**HAN HERREDERS
SPAREKASSE**

**Hirtshals
Ny Samlecentral**
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

DANTRAWL A/S

Telefon 08 94 17 11

Hirtshals Fiskeriforening

LOSSEAFD. - ØSTHAVNEN

9850 HIRTSHALS

Forliste på flugt fra Hitler og blev reddet af station Anholt - har nu genset stationen 49 år efter

I 1935 var Martin Reinhardt fra Tyskland og hans unge, danske kone Gertrud nygifte. Men de var også på flugt fra Hitlers Tyskland. Sammen med en ven var de i en lille lystkutter, "Passat" af Kolding, på vej væk fra Tyskland. De var udvist fra Sverige og søgte at nå i sikkerhed i Norge.

I første omgang nåede de dog kun til Anholt. Den 23. november 1935 forliste de med lystkutteren på Anholt's østrev. De blev reddet af redningsmændene fra station Anholt, og i taknemlighed over redningsmændenes dåd dengang, har Gertrud og Martin Reinhardt nu flere gange besøgt RST Anholt.

- De kom første gang i 1984, 49 år efter at de var forlist ved Anholt, fortæller stationsleder Bjarne Carlsen, Anholt.

- Gertrud og Martin søgte straks efter redningsmændene for at sige tak for redningen dengang. De havde sparet 2000 kr. sammen, som de ville give som gave. De troede at det danske redningsvæsen blev drevet af et privat selskab ligesom i Vesttyskland.

- Vi mente ikke, at vi kunne tage imod pengene, og der blev så indkøbt et skibsur og en skibsklokke, som blev sat på en plade med inskription. Desuden blev der

indkøbt et askebæger og en lighter, og altsammen smykker nu redningsstationens opholdsrum.

- Vi har siden haft besøg af Gertrud og Martin to gange, og vi har været glade for det hver gang, siger Bjarne Carlsen. Han tilføjer, at han finder det enestående, at et pensionistægtepar, som nu er kommet op i årene, er så taknemmelige, at de efter 49 år opsøger en redningsstation for at sige tak.

Redningen

I redningsvæsenets arkiv findes der en kort beretning om forliset og redningen, og skal man dømme ud fra den, har lystkutteren ikke været i alt for god forfatning - eller også har de tre ombord ikke været særligt søkyndige. Selvom det kun blæste styrke 4 efter den gamle Beaufort-skala havde kutteren nemlig iturevne sejl.

Den officielle beretning lyder:

»Den 23. november 1935 kl. 10,40 modtog opsynsmanden ved redningsstation Anholt meddelelse fra Anholt Fyr om, at der var observeret en stranding på Anholt Østrev, og at søen stadig overskyllede fartøjet.

Vinden var øst 4, nordgående strøm.



Gertrud og Martin Reinhardt foran redningsstation Anholt.

Redningsmandskabet blev straks alarmeret og motorredningsbåden sat i søen. Kl. 11,20 stod den ud af havnen, nord om øen med kurs mod strandingen, der stod på nordsiden af revet. Det viste sig at være en lystkutter, der stod med stævnen i sydøstlig retning. Kutteren var vandfyldt og blev stadig overskyllt af søen.

Da sejl og rigning flød i læsiden af vraget, foregik redningen af mandskabet således, at motorredningsbåden ankrede op for agterdræget, hvorefter den for motoren manøvrerede hen til fartøjets luvside og der optog de ombordværende tre personer - 1 kvinde, der var fører, og 2 mand - i redningsbåden.

Da agterdræget var lettet, sattes kursen efter Anholt Havn, der nåedes kl. 13,45. De skibbrudne blev landsat og redningsbåden bragt i hus, klar til brug påny.

Det strandede fartøj var lystkutteren »Passat« af Kolding på rejse fra Mølle til Varberg. Besætningen bestod af ejeren og to mand.

Strandingens årsag var iturevne sejl og strømsætning.

Oplysningen om rejsen skal nok tages med et vist forbehold. De stemmer ikke med ægteparret Reinhardts oplysninger i dag, men man kan heller ikke vente, at mennesker på flugt fortæller hele sandheden.



Gertrud og Martin Reinhardt under skibsklokken og skibsuret der er opsat på væggen i stationens opholdsrum.

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 31 10 18

Grenaa gensidige Forsikring for Fiskefartøjer

Tlf. 06 32 16 22 - 06 38 60 50

HIRTSHALS FISKEAUKTION

Tom Christiansen
Statsaut.



A/S Vestjydsk Krystal-Isværk

Ny Fiskerihavn · 6700 Esbjerg

Tlf. 05 12 00 66

HANSTHOLM FISKEAUKTION

Auktionsmester IB HOLM SØRENSEN
(statsautoriseret)



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

THORSMINDE FISKEAUKTION

v/ Johannes Dahl Knudsen

Spovevej 7 · Thorsminde · 6990 Ulfborg

Tlf. 07 49 71 23

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 SKIBSRADIO
MARITIMT ELEKTRONISK UDSTYR
 Henning Byсков . Havnen 7680 Thyborøn . Tlf. 07 83 11 50 . Bille 043 54889



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 Skibsproviantering
 v/ Birte og Søren Pedersen
 Havnegade 22 . 7680 Thyborøn . Tlf. 07 83 10 05 - 07 83 13 20



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



Medlemsblad for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 4

JULI-AUGUST 1988

55. ÅRG.



Hårdt vejr ved Torsminde

Torsminde ligger direkte ud til det åbne hav, og det kan være både vanskeligt og farligt at besejle havnen - ikke mindst fordi der er konstante problemer med tilsanding. Derfor er det af livsvigtig betydning for fiskerne i Torsminde, at de har et velfungerende redningsvæsen, og det blev understreget af gæsterne, da der på Redningsstation Torsminde blev holdt afskedsreception for stationsleder Harry Madsen, som nu er gået af efter 33 år i redningsvæsenets tjeneste. Billedet viser en typisk situation. Redningsbåden overvåger en kutters anløb af havnen. Det er tager 24. november 1982, og kutteren er L 289 »Novaja-Senilja«. Den kom sikkert i havn. Læs mere om afskedsreceptionen på side 16.



HVIDE SANDE FISKEAUKTION

v/ Leo Ronn

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

STATOIL KYSTSALG

Brændstof • Smøremidler

| | |
|---------------|---|
| Esbjerg | Tlf.: 05 12 84 76 |
| 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 54 - 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

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

Hvide Kaj 31
9900 Frederikshavn
Tlf. 08 42 03 11

SEJL
(gl. og moderne udstyre)
**TOVVÆRK
BLOKKE
BESLAG
VANTSKRUER
RIGNING
PRESENNINGER
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

HVIDE SANDE SAMLECENTRAL

v/ Bent Jørgensen
6960 Hvide Sande

Telefon 07 31 12 88 · Kontor: 07 31 14 86
Døgnvagt: 07 31 14 86



NB.
Bestil venligst eventuel
lastmand ved
tilmelding.



Ansvarshavende redaktør:
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. Vorumør
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 Poulsenvej 9, Nr. Vorumør
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

STØT
VORE ANNONCØRER
- DE STØTTER OS!



Nye takster for bugsering så høje at de kan koste liv

Pr. 1 juli blev taksterne for bugsering med redningsvæsenets fartøjer forhøjet efter pålæg fra Rigsrevisionen.

Vi vil ikke afvise, at taksterne trængte til en justering, men forhøjelsen blev på flere hundrede procent, og det kan vi som redningsmænd ikke leve med. Taksterne er nu sat så højt, at vi ikke kan afvise, at de i særlige tilfælde kan komme til at koste menneskeliv.

Assistance i nødsituationer er naturligvis gratis som hidtil, men hvor går grænsen mellem en nødsituation og en ufarlig bugsering. Selv i godt vejr sker det jo, at lystsejlere og fritidsfiskere kommer ud for situationer, de ikke kan klare.

Med de nye takster vil vi opleve, at folk venter med at kalde hjælp, fordi de ikke har råd til at betale en bugsering, og da forholdene til søs hurtigt kan ændre sig, vil der opstå situationer, hvor menneskeliv kommer i fare, fordi hjælpen ikke blev tilkaldt i rette tid.

Efter de gamle bugserings-takster skulle der betales 1600 kr. for de første tre timers assistance fra en motorredningsbåd, mens de første tre timer med LRB kostede 600 kr.

Nu er taksten for bugsering sat op til 1500 kr. pr. påbegyndt time for assistance fra en LRB, mens ældre redningsbåde til og med MRB 35 koster 1800 kr. pr. påbegyndt time. Assistance fra C. B. Claudi og de nye store redningsfartøjer under bygning koster 2200 kr. pr. påbegyndt time. Og alle priser er plus moms.

I mange situationer er det nødvendigt at bruge to fartøjer. Den lette redningsbåd skal med for at skabe forbindelse. Det vil sige, at en bugsering med anvendelse af MRB og LRB vil komme til at koste mindst 12.000 kr., hvis den varer tre timer. Og taxametret tæller fra det øjeblik, vi forlader havnen, til vi er inde igen.

Det er urimeligt dyrt, og det kan vi ikke leve med ude på redningsstationerne. Hvem har ansvaret, hvis der sker en ulykke, fordi folk ikke har råd til at blive slæbt hjem, mens vejret endnu er godt.

De nye takster er lavet bag et skrivebord i Rigsrevisionen. Her har man ikke som hidtil villet nøjes med en takst, der dækker de direkte udgifter til løn og brændstof. Rigsrevisionen har også lagt en forrentning af de nye både ind i taksterne, og sådan kan man ikke regne det ud.

Vore både har godt af at blive brugt, og vore redningsmænd har godt af at komme ud og blive trænet. Og søsikkerheden har det bedst, hvis vi bliver tilkaldt i rette tid - og ikke først, når der virkelig er fare på færde. Lad os få nogle takster, som både vi og de søfarende kan leve med. Takst-politik er også et spørgsmål om søsikkerhed.

Robert Iversen

HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals
Tlf. 08 94 12 27

Sejl · Presenninger · Tovværk



Hirtshals Sparekasse

THORFISK

GRENAA - THYBORØN

FURUND



FURUND redar og skibslod
SF og SRANTI radioforløb
ROBERTSON autopiloter
Elektriske skibskøling

VIGGO Jensen



Grenaa Havn ApS
Stenstige 14
8500 Grenaa
Tlf. (06) 321883 - 22.55.03

BRDR. JENSEN

Skibs- & Bådebyggeri ApS

Nordhavnsvej 15 - 8500 Grenaa

GRENAA HAVNS BRUGSFORENING

Tlf. 06 32 01 48 - 8500 Grenaa

Skibsproviantering og frilager



FISKERNES FISKEINDUSTRI A.M.B.A. SKAGEN · DANMARK

Havnevagtvej
Postbox 164 · 9990 Skagen
Telefax 08 45 02 11 · Telex 67 523
Tlf. 08 44 11 00

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



Stationsleder-møde førte til ekstraordinært møde i finansudvalget

Stationsledermødet i Farvandsvæsenet torsdag 23. juni fik et helt andet forløb end ventet. Dagen forinden var bestyrelsen for Foreningen af Danske Redningsmænd blevet orienteret om, at en ansøgning til Folketingets Finansudvalg ikke som lovet var blevet behandlet på det møde, som Finansudvalget holdt samme dag, nemlig 22. juni. Det var Finansudvalgets sidste møde før sommerferien, og det betød, at ansøgningen nu først kunne komme til behandling på et møde midt i august.

Ansøgningen var på 25,4 mio. kr., hvoraf 7 mio. skulle bruges til anskaffelse af 6 nye LRBer, 2 mio. til anskaffelse af redningskøretøjer, 11 mio. til projektering og bygning af smugler-prototypen og 5 mio til renovering og nybygning af stationshuse.

Farvandsvæsenet havde sendt ansøgningen til Forsvarsministeriet allerede 4. marts, og Forsvarsministeriet var løbende orienteret om det presserende behov for penge til moderniseringen. Alligevel var ansøgningen ikke blevet sendt videre til Finansudvalget.

Det udløste noget, der lignende op-rørsstemning.

Stationslederne ville ikke finde sig i dette smøleri. De anmodede om at få det officielle stationsledermøde suspenderet, så de i stedet kunne holde møde indenfor rammerne af Foreningen af Danske Redningsmænd.

Det fik de lov til, og de ledende medarbejdere i Farvandsvæsenet trak sig tilbage, mens dette møde stod på.

Stationslederne diskuterede situationen og vedtog nu en udtalelse af følgende ordlyd:

Stationsledere fra samtlige danske redningsstationer, forsamlet til møde i

København den 23. juni 1988 udtrykker hermed sin bekymring over den uholdbare situation, redningsvæsenet er blevet bragt i.

Materiellet er nedslidt, og stadig flere redningsstationer står nu uden egentlig redningsbåd.

På den baggrund er det helt uacceptabelt, at Forsvarsministeriet ikke har videresendt en ansøgning om en bevilling på 25 mio. kr. til Folketingets finansudvalg.

Pengene skulle bl. a. bruges til anskaffelse af 6 nye lette redningsbåde, indkøb af nye redningsfartøjer, modernisering af stationerne og til et pilotprojekt for en helt ny type redningsfartøj.

Ansøgningen blev afsendt fra Farvandsvæsenet allerede 4. marts i år, og Forsvarsministeriet lovede indtil mandag 20. juni, at ansøgningen ville ligge på Finansudvalgets bord ved mødet 22. juni. Det skete ikke, og ansøgningen kan nu først komme til behandling, når Finansudvalget mødes efter sommerferien. Det sker først i august.

Forsinkelsen medfører, at redningsvæsenet ikke når at få glæde af de nye lette redningsbåde i år.

Vi finder forsinkelsen uacceptabel, også fordi Forsvarsministeriet gentagne gange er blevet underrettet om redningsvæsenets alvorlige situation.

5 af redningsstationerne er i dag uden egentligt redningsfartøj, 6 fartøjer er

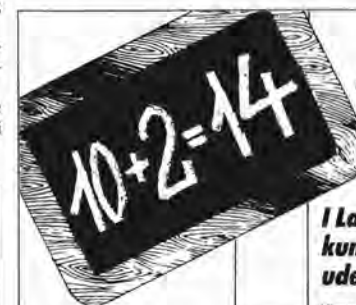
over 50 år gamle, det ældste er 70 år gammelt. Alle disse fartøjer ventes at blive kasseret ved næste hovedsyn, det vil sige inden 1-2 år.

5 andre fartøjer er mere end 25 år gamle, og af disse vil 3 ikke kunne klare Søfartstyrelsens næste hovedsyn uden betydelig udgift. Vi gør opmærksom på, at de yngste fartøjer er bygget i 1965, 1969, 1973 og 1979.

I betragtning af den alvorlige situation ønsker Foreningen af Danske Redningsmænd, at Finansudvalget indkaldes ekstraordinært for at tage stilling til bevilgningen til redningsvæsenet, sluttede stationsledernes udtalelse.

Udtalelsen blev afleveret til bl. a. Ritzaus Bureau, og allerede samme aften havde TV-avisen et indslag, hvor foreningens formand, Robert Iversen, og farvandsdirektør Torsten Kruse blev interviewet om situationen.

Udtalelsen fik den ønskede virkning. Politikerne - som var uforskyldte - blev gjort opmærksom på den alvorlige situation, hvorefter Finansudvalget holdt ekstraordinært møde 30. juni og frigav bevilgningen til redningsvæsenet.



- ikke
hos os!

I Landbobanken betales
kun den rene rente
uden løbende provisioner.

Vi gør Vestjylland billigere.

Landbobanken

MOLLERUP
&
BROE
Kolonial og
Skibshandel

THYBORØN HAVN
TLF. 07 83 12 11

Smugleren færdig ved årsskiftet

Stationsledermødet i København 23. juni

En stor del af debatten på årsmødet kom til at dreje sig om den manglende bevilling til den fortsatte modernisering af redningsvæsenet og konsekvenserne heraf. Da Finansudvalget allerede ugen efter holdt ekstraordinært møde og bevilgede pengene, tjener det ikke noget formål at gengive hele denne debat. I stedet vil vi koncentrere os om de ting, som forsæt har interesse.

Der var en del debat om Smugler-projektet, og der lød fortsat kritiske røster. Bl. a. sagde stationsleder Åge Venø Jensen, Skagen, at båden ikke vil kunne klare at gå ind over revlerne. Den ligger alt for højt i vandet. Hvis den kommer ind mellem anden og tredje revle og får en på kasketten, så vælter den, sagde han.

Ingeniør Nikolaj Hansen sagde, at han ikke tror, båden vil være for let, men hvis det viser sig at være problemet, vil det være en ret enkelt sag at forsyne den med ballasttanke, som kan bruges til at sætte den dybere i vandet med, når forholdene kræver det. Tankene vil kunne tømmes på sekunder, hvis der føres et rør ud til waterjettene, og der her anbringes en ventil. De vil give så stor øjeblik-

torvirkning, at de på et øjeblik kan tømme tankene.

Monnerup oplyste, at firmaet Smugler Marine AB for egen regning og risiko har arbejdet videre med projektet, og at man derfor allerede er ret langt fremme. Efter planen vil prototypen kunne være klar omkring årsskiftet, hvorefter den skal ud til afprøvning på en række stationer.

- Hen på efteråret 1989 kan vi tage stilling til, om vi kan bruge den, og hvor mange styk vi i givet fald kan bruges, sagde han.

Placering af de nye store både
Placeringen af de nye store redningsfartøjer har været ventet med spænding på

en række stationer, og på mødet blev spændingen udløst. Divisionschef Erik Monnerup oplyste, at den første båd af Nordsø-typen skal afprøves i Hvide Sande, og hvis det viser sig, at den er velegnet til forholdene her - og det er især et spørgsmål om tilstrækkelig vanddybde - så skal den blive på denne station. Det andet fartøj af Nordsø-typen skal stationeres i Hirtshals.

Det første fartøj af Kattegat-typen stationeres på Bornholm, og i første omgang er station Rønne udset til at få fartøjet, fordi station Neksø endnu ikke har fået en ny stationsbygning.

Det andet fartøj af Kattegat-typen skal stationeres så langt nordpå i Kattegat som muligt, og det vil sige enten på Læsø eller ved station Skagen. Fartøjet skal afprøves begge steder, oplyste Monnerup.

Ny Struktur

På mødet var der også debat om den nye struktur med sammenlægning af lods- og redningsvæsenet.

- Det kan godt virke afskrækkende på nogle, men det må være muligt at finde en løsning. Det sker dog ikke i morgen, sagde Monnerup. Målsætningen er på længere sigt at udnytte fælles ressourcer,

men den første opgave er at tilføre redningsvæsenet nyt materiel.

Stationsleder E. Priis Rasmussen, Christiansø: - Jeg håber ikke, det bliver gennemført som et påbud?

Monnerup: - Der ligger ingen patentløsninger klar, og intet bliver gennemført uden at det er gennemdrøftet med de berørte parter.

Lodsinspektør Svend Aage Rasmussen: - Vi var ved mødet på Menstrup kro enige om, at tingene skal vokse op på det lokale område. Vi har set i Thyborøn, at der kan opstå et godt samarbejde mellem lods- og redningsvæsenet, og så kan det også lade sig gøre andre steder. Jeg tror på samarbejdet, hvis vi siger til folk, at de skal tale om det.

Farvandsdirektør Torsten Kruse: - Vi skal tænke på, at de penge, vi bruger, skal betales af skatteborgerne, og hvorfor skal vi i en havn have fem fartøjer liggende, hvis vi måske kunne nøjes med tre. Man kan meget vel tænke sig den situation, at der i en havn er to redningsfartøjer og tre lods fartøjer, og hver af de to »væsener« har kun brug for det ekstra fartøj for at opretholde beredskabet, hvis et fartøj skulle brække ned. Hvorfor kan man ikke have fælles reservefartøjer liggende.

Om nyansættelser i forbindelse med den nye struktur sagde han, at han ikke ser noget til hinder for, at man tager en bådmand fra lods-væsenet ind i redningstjenesten, hvis ellers han kan accepteres af de øvrige redningsmænd.

Stationsleder Chr. Mose Enevoldsen, Hvide Sande: - Vi kan godt acceptere, at en båd kan bruges til flere opgaver, men

må vi ikke godt blive fri for at se det ene ord »fiskeriinspektion«, som vi er stødt på flere gange. Vi kan ikke ligge og jagte fiskere den ene dag og tage ud og redde dem den næste dag.

Monnerup: - Der er ikke tale om at slå Farvandsvæsenet og Fiskeriinspektionen sammen, men vi skal være klar over, at der hele tiden er nogle i systemet, som ser på udnyttelsen af ressourcerne. Ingen her i huset har tanke om at lade fiskere, der er redningsmænd, tage ud på fiskeriinspektion.

Stationsleder Robert Iversen, Thyborøn: - Samarbejdet mellem redningsstation og lodsstation fungerer godt i Thyborøn, men vi vil ikke være med til, at lodsformænd også skal være stationledere ved redningsvæsenet. Vi vil selv bestemme. Ellers går de frivillige hjem. Men vi kan godt gå ind for at udnytte fælles ressourcer. F. eks. ville det være tåbeligt at bygge ny redningsstation og ny lodsstation side om side.

En ting vil jeg slå fast, så det ikke kan misforstås. Så længe vi skal have med redningsvæsenet at gøre, skal redning af menneskeliv være det primære, sagde Robert Iversen.

Problemer med nye drakter fra Viking

Redningsmændene bestemmer nu selv, hvilken dragt, de vil have, blot den opfylder kravene til en beskyttelsesdragt. På stationsledermødet oplyste divisionschef Erik Monnerup, at nogle redningsmænd har ønsket og fået Helly Hansen drakter, og at nogle har ønsket Musk-Ox

drakter fra Viking, men bestemt ikke har fået dem.

- Enkelte har fået drakter fra Musk-Ox, men de har ikke opfyldt de krav, de skulle klare. Derfor har vi skrevet til Viking og annulleret alle ordrer indtil drakterne kan opfylde de stillede krav.

- Vi har sammen med redningsmændene afprøvet drakterne i en svømmehal. Musk-Ox drakterne var gode nok, når de var lukkede. Der var ingen problemer, og de havde det fribrud på 12 minutter, der kræves. Men med åben dragt var situationen en anden. Efter længere tid i vandet synker benene, og personen vendes, så hoved kommer nedad, fordi hovedparten af opdriften ligger i ryggen. Det kan og vil vi ikke acceptere. En mand kan ikke blot risikere at ryge i vandet med åben dragt. Den kan også blive flænget, men den skal stadig kunne opfylde sit formål. Drakterne vil nu igen blive afprøvet sammen med skibstilsynets, og ordrerne er annulleret indtil Viking dokumenterer, at drakterne opfylder kravene.

Helly Hansen-drakterne gik dog heller ikke helt ram forbi. Stationsleder Evald Harbo, Hanstholm, spurgte, om ikke Helly Hansen har handsker i andre størrelser end til børn, og stationsleder William Christensen, Gedser, sagde, at der kan være problemer med Helly Hansen-støvlene, som kan være glatte på visse kunststof-belægninger.




Hvide Sande Fiskeriforening
Stormgade 8 · 6960 Hvide Sande
Tlf. 07 31 19 35
Kontortid: Daglig fra 9-12



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

**Tegn
abonnement
på redningsbladet**

Henvendelse:
Thyborøn Bogtrykkeri
Tlf. 07 83 19 33

**THYBORØN
HAVNS
FISKERIFORENING**
Havnegade 14, 7680 Thyborøn
Tlf. 07 83 18 44

Kontortid:
Daglig kl. 9,00-12,00
Auktionshallens tlf. 07 83 19 88

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

**NY HAVNS
TRAWLBINDERI**
9850 HIRTSHALS
TLF. 08 94 10 44

BORNHOLMS KONSERVESFABRIK A/S
LEVERANDØR TIL DET KØL. DANSKE HOF
3730 NEKSØ · BORNHOLM

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

**Fiskealgforeningen
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

Hvorfor ikke leje brandbiler ud til markvanding hos bønderne

Jeg kan godt forstå, at mange redningsmænd er bekymrede over, at redningsvæsen og lodsvæsen skal slås sammen, og at vi skal til at løse en række nye opgaver. De har det formentligt ligesom jeg. De er blevet redningsmænd for at redde mennesker, ikke for at tage vandprøver og slet ikke for at sejle fiskeriinspektion.

I Thyborøn har vi set, hvad der sker, når et redningsskib bliver pålagt sideløbende at løse andre opgaver. Den nye »Vestkysten« blev præsenteret som REDNINGSSKIB og fiskeriinspektionsskib, men det varede ikke ret længe, før redningsopgaverne blev skubbet helt i baggrunden. I dag er »Vestkysten« først og fremmest inspektionsskib, og det har ikke været rart for besætningen.

Hvis vi på samme måde får pålagt andre opgaver, kan det gå os ligesådan. Det lyder besnærende, at de nye fartøjer til 10-15 mio. kr. stykket skal udnyttede bedre, end redningsbådene bliver i dag. De skal ud at sejle og tjene penge. Men

hvem skal så redde mennesker i nød? Det kan ikke gennemføres, uden at det går ud over beredskabet. Det er det samme argument, der anvendes overfor os, som blev anvendt i forbindelse med den nye »Vestkysten«.

Men hvis man trods advarselne alligevel vil sende redningsbådene ud på en række uvedkommende opgaver, så synes jeg, man ligeså godt kan tage skridtet fuldt ud.

Hvorfor ikke leje alle landets brandbiler ud, når ikke de er til ildebrand. De står jo bare på brandstationerne og bliver næsten ikke brugt. Nogle af dem må da kunne lejes ud til bønderne til markvanding, og så kan man vel altid kalde dem hjem, når der bliver ildebrand.

Og hvad med alle ambulancerne, som bare står i garagerne og venter på at komme ud at køre. De må kunne lejes ud som taxaer, når ikke de skal bruges til sygdom eller ulykker.

Og når vi skal til det, hvorfor så ikke

leje redningshelikopterne ud til passagerflyvning, når ikke der er brug for dem til redningsopgaver?

Der er såmænd masser af muligheder for at tjene penge på det materiel, der bruges i de forskellige redningstjenester - vel at mærke hvis man ikke tager det med beredskabet og den hurtige hjælp så tungt.

Jeg vil give Farvandsvæsenet det råd at overveje planerne grundigt, før de bliver ført ud i livet. Ellers kunne det jo være, at man kom til at mangle redningsmænd.

Venlig hilsen
Villy Jakobsgaard
redningsmand, Thyborøn

STØT
VORE ANNONCØRER
- DE STØTTER OS!

Kystredningstjenestens modernisering og Farvandsvæsenets nye struktur

AF divisionschef Erik Monnerup

Tidsskrift for Redningsvæsen har forelagt Villy Jakobsgaards indlæg for divisionschef Erik Monnerup, der på den baggrund har skrevet følgende artikel om bl. a. kystredningstjenestens fremtidige opgaver. Især vil det nok glæde mange redningsmænd, at Monnerup meget klart tager afstand fra alle tidligere nævnte planer om, at kystredningstjenesten også skal udføre fiskerikontrol. Det har ikke blot for Villy Jakobsgaard, men for mange andre redningsmænd været den virkelig store anstødssten i forslaget til modernisering af Kystredningstjenesten. Men nu er det taget helt ud. Efter Farvandsvæsenets opfattelse kombinerer man ikke ambulance- med politiopgaver, skriver Monnerup bl. a.

Ved finansudvalgets bevilling af midler til bygning af to redningsfartøjer af Nordsø-typen og to af Kattegat-typen blev de første skridt på vejen til en tiltrængt modernisering af materiellet i Kystredningstjenesten taget.

Ved aktstykke nr. 273 af 30. juni 1988 tiltrådte Finansudvalget, at der i 1988 anvendes 25,4 mio. kr. til yderligere anskaffelse af materiel og renovering af en række stationer. Nogle af disse penge er beregnet til færdigprojektering og påbegyndelse af bygning af et hurtigtsejende rednings- og lodsfartøj.

Som det er de fleste redningsmænd bekendt gennem afholdelse af forskellige møder, ved indlæg her i tidsskriftet og ved udsendelsen af udkast til moderniseringsplanen til samtlige redningsmænd, har både Farvandsvæsenet og Foreningen af Danske Redningsmænd måttet erkende, at på grund af den tekniske udvikling, der er foregået siden Kystredningstjenesten sidst fik nyt materiel, er en ændring af personelstrukturen i Kystredningstjenesten nødvendig.

Denne ændring medfører, at Kystredningstjenesten antagelig ved afslutningen af den foreslåede modernisering vil bestå af et mindre antal fastansatte redningsmænd og derudover overvejende en række frivillige med samme tilknytning til Kystredningstjenesten, som vi kender den i dag.

Opgaverne

Hvad bliver så de opgaver, der vil foreligge for det fast ansatte personel?

Hovedopgaven for dette personel vil selvfølgelig først og fremmest være sammen med det frivillige redningsmandskab at yde assistance, når mennesker på søen er i nød. Derudover vil vedligeholdelsen af materiellet samt øvelser og træning sammen med det frivillige personel indgå som en vigtig faktor i beregningen af den faste besætnings arbejdstid, men herudover må det formodes, at der vil være tid til rådighed, hvor sammenfaldet mellem den fornødne beredskabssejls med fartøjerne kan kombineres med andre opgaver, der ikke compromitterer sikkerheden og beredskabet i området.

Hvilke opgaver tænkes der på?

Først og fremmest opgaver, som allerede i dag - under visse omsætningsforhold - ydes ved nogle stationer, f. eks. mindre bugseropgaver.

Andre opgaver kunne være i forbindelse med opretholdelse af beredskabet at udføre mindre isbrydningsopgaver, der vil være nødvendige, for at redningsfartøjet kan komme ud af havnen, men som også ville være en fordel for de øvrige skibe i den pågældende havn.

Ligeledes kunne det forventes, at der var en fælles interesse for havnen og redningsstationen i at være kendt med den aktuelle dybde i indsejlingen, og man derfor foretog lodskud for havnen.

Endelig kunne det jo også være, som det er i dag, hvor enkelte stationer under øvelsessjælds foretager observation af eventuel miljøforurening eller tager vandprøver for det lokale amt efter nærmere aftale mellem stationen og amtet.

Det er til gengæld ikke en opgave for Kystredningstjenesten at udføre fiskerikontrol - efter Farvandsvæsenets opfattelse kombinerer man ikke ambulance- med politiopgaver.

Hvorfor så kombinere Kystredningstjenesten med Lodsvæsenet?

Dette emne har tidligere været behandlet og beskrevet her i tidsskriftet, ligesom det blev behandlet i det sidste nyhedsbrev fra Farvandsvæsenet til den enkelte redningsmand. Det er imidlertid måske nødvendigt her at fremhæve et par enkelte af de faktorer, der kan tale for en samordning mellem de to tjenester.

Begge tjenester er oprettet for at betjene og yde sikkerhed for dem, der færdes på havet. Begge tjenester har stati-

oner, der i flere tilfælde ligger i eller ved samme havn. Begge tjenester betjenes af professionelle søfolk, der er meget lokalkendte. Deres materiel til varetægelse af deres opgaver er på en række punkter det samme - f. eks. kommunikationsudstyr, stationsfaciliteter, etc. Det er derfor Farvandsvæsenets opfattelse, at det er nødvendigt at undersøge, om noget af det fremtidige bådmateriel i Kystredningstjenesten også kan anvendes i lodsvæsenet.

Der er selvfølgelig også faktorer, som ikke er sammenfaldende, og det bør derfor undersøges nærmere, ligesom fornødne drøftelser mellem de berørte parter må føres, inden der træffes afgørelse i de enkelte tilfælde. Det må i denne forbindelse imidlertid ikke glemmes, at moderniseringsplanen for Kystredningstjenesten i sit forslag argumenterer for at gøre Kystredningstjenesten landsdækkende. Hvis tilslutning til dette forslag nyder fremme, skal der oprettes nye stationer, og så er det jo nærliggende ud fra ovennævnte faktorer at se på en placering af de nye redningsstationer, hvor der i forvejen findes lodsstationer.

Farvandsvæsenet hilser derfor en debat om disse ting velkommen i Tidsskrift for Redningsvæsen.

E. Monnerup
Divisionschef



DJURSLANDS BANK
— Den lokale bank

Bedst og billigst til Vesttyskland!

I perioden
sønd 15.10.1988
GRATIS
til Vesttyskland!
Gælder for personaltur
campinggruppen og
passagerer 10+.



Om bord på vore moderne fartyg med Træsmünde-Link og med Gæster-Link fra de bl.a.:

- Restauranter med et lækkert og rigtholdigt menukort samt drikkevarer.
- Bar med et udvalg af forskellige drinks.
- Special Class til dem der vil have lidt ekstra service.
- Panoramasalon på midl' Træsmünde-Link, hvor vi serverer den lækre »Stroo-beef«.
- Cafeteria med lækre retter og drikkevarer.
- Parfumeshop med alle de førende mærker til Tax-Free priser.
- Supermarked med alle hvad hjerter begærer til Tax-Free priser.
- Kabiner med overnatningsmuligheder.

Vi byder Dem velkommen om bord til en behagelig overfart ...!

GT-LINK

PLADSRESERVATION:
GT-LINK, Gedser - Tlf. 03 87 92 33

MARINE SERVICE

Aut. forhandler af:



SALG OG REPARATION AF
ALLE TYPER MARINEMOTORER

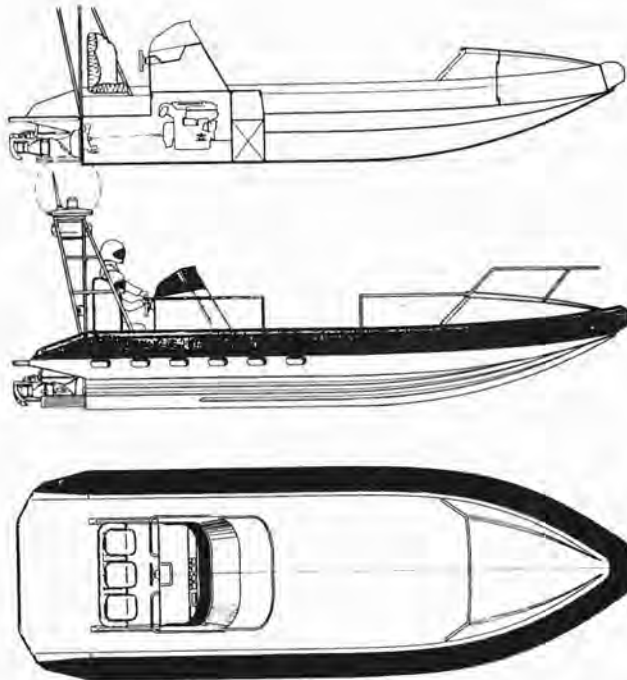
Forhandler
af:



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



Som tegningen viser, vil den tre mand store besætning få plads helt agterude, og de kommer til at sidde ved siden af hinanden. Tegningen viser også, at den nye båd får meget stor dæksplads. Flyderingen er lavet af et fast skummateriale.

Ny serie lette redningsbåde skal holde topfart på 30 knob

Farvandsvæsenet har bestilt seks svenske LRB'er, der hver udstyres med 2 x 200 HK.

Farvandsvæsenet skrev 21. juli kontrakt med Smuggler Marine AB i Sverige om levering af seks lette redningsbåde. Prisen bliver 7,2 mio. kr., og pengene blev frigivet af Folketingets finansudvalg på et ekstraordinært møde 30. juni.

Specifikationen for bådene er udarbejdet af Udvalget for Redningsfartøjer og -materiel m. v., og specifikationerne indgår som en del af den kontrakt, der er skrevet med firmaet, oplyser divisionschef Erik Monnerup fra Farvandsvæsenet.

Bådene bygges i glasfiber som en sandwich-konstruktion. De får følgende hoveddata:
Længde overalt 9,60 m
Bredde af skrog udvendigt 3,20 m
Vægt fuld operationsklar 3.400 kg
Max fart minimum 30 knob
Besætning 3 mand
Motorinstallation 2x200 HK
Motorerne er af typen Volvo Penta, og de anbringes i hvert sit motorrum og trækker hver sin waterjet.

Leveringstiden er fastsat til 25 uger, hvilket vil sige, at bådene skal leveres 31. december 1988, eller snarest derefter, dog senest 31. januar 1989, oplyser Monnerup.

Foreningen af Danske Redningsmænd har udpeget stationsleder Åge Venø Jensen, Redningsstation Skagen, som repræsentant for redningsmændene under bygning af bådene, der vil finde sted i England. For indretning af styreplads vil Farvandsvæsenet bygge en mock-up i København for ved hjælp af denne at finde frem til den bedste placering af instrumenter etc.

Hvad stationering af de nye lette både angår, så er der tidligere tilgået redningsstationerne meddelelse herom, siger Erik Monnerup.

Nye stationshuse og nye redningskøretøjer

Moseinseringen af Kystredningstjenesten er nu for alvor ved at komme i gang. Ikke blot er fire nye store redningsfartøjer under bygning samtidig med at der er afgivet ordre på seks nye lette redningsbåde. Anskaffelse af nye redningskøretøjer og renovering af stationshuse er også i fuld gang.

Folketingets finansudvalg bevilgede penge til begge formål på det ekstraordinære møde, som blev holdt 30. juni.

Finansudvalget tiltrådte, at der indkøbes tre nye redningskøretøjer af samme type, som allerede anvendes ved redningsstation Vester Agger, oplyser divisionschef Erik Monnerup. Det er tre unimogér, og bestilling på køretøjerne er allerede afgivet.

Farvandsvæsenet er i gang med at foretage indretning af førerhus og kabine og vil i den forbindelse støtte sig til de erfaringer, der er indvundet ved redningsstationen i Vester Agger, oplyser Monnerup.

Han tilføjer, at Farvandsvæsenet endnu ikke har truffet beslutning om stationering af de nye køretøjer, der forventes leveret sidst på året.

Stationshuse

Finansudvalget tiltrådte også, at der foretages ny/ombygning af en række red-

ningsstationer. Det drejer sig om følgende, hvor arbejdet forventes afsluttet inden årets udgang:

Rønne Redningsstation, hvor der bygges en ny redningsstation med garage til let redningsbåd og redningsbil, ligesom havnen sørger for ophalerslip og kajlægg til redningsfartøj.

Anholt Redningsstation, hvor der bygges en ny redningsstation med ophalerslip til let redningsbåd.

Odden Havn Redningsstation, hvor huset renoveres og ophalerslip repareres.

Nekso Redningsstation, hvor der skal bygges et nyt stationshus, ligesom havnen skal anlægge et nyt kajlægg. Den endelige aftale med nekso kommune forventes at være på plads, når havneudvalget har holdt møde den 10. august, oplyser divisionschef Erik Monnerup.



Farvandsvæsenet har bestilt tre nye køretøjer af Unimog-typen. De forventes leveret sidst på året.



Hvide Sande gensidige Skibsforsikring

Stormgade 8 - 6960 Hvide Sande - Tlf. 07 31 10 12

Formand Bent O. Jørgensen
Privat 07 31 12 88

Forretningsfører Kr. Knudsen
Privat 07 31 14 18



**Fiskeriartikler
Fiskenet**



Frydendahl

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



**A/S Hvide Sande
Skibs- og Baadebyggeri**
Tlf. 07 31 25 11
Nybygning, reparation og
ombygning udføres.
Bedding indtil 150 BRT.

HIRTSHALS EL-MOTORSERVICE ApS
HIRTSHALS · ØSTHAVNEN · TLF. 08 94 15 95

Elektromekanisk værksted
Salg og service af generatorer, motorer og pumper



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

Han magtede ikke at miste flere af sine redningsmænd

Da Hvide Sandes redningsbåd kæntrade i 1951 og fem redningsmænd omkom, var Jens Sørensen Christensen bådfører. Han var en af de tre, der blev reddet, og han fortsatte som fører af redningsbåden, da den var blevet sat i stand. Det varede dog ikke længe, før han måtte give op og gå i land. Han kunne ikke bære tanken om igen at skulle miste nogle af sine kammerater.

Den 20. maj 1988 døde Jens Sørensen Christensen i en alder af 96 år. Her tegner Hvide Sandes stationsleder, Chr. Mose Enevoldsen, et meget personligt portræt af sin gamle ven og lærer. Chr. Mose Enevoldsen mistede selv sin bror, Iver Enevoldsen, ved ulykken. Iver var kort tid forinden blevet ansat ved redningsvæsenet efter deres far, og han var med på sin første tur med redningsbåden. Da der efter ulykken skulle vælges nyt mandskab til redningsbåden, trådte Chr. Mose Enevoldsen frem og afløste sin bror.

Nattevagt den 20. maj 1988

I morges blev flaget sat på halv ved Klithjemmet, og denne gang var det den gamle redningsbåds fører Jens Sørensen Christensen, der var død. Med ham er et usædvanligt livsløb afsluttet. Fisker var han fra sin tidligste ungdom, og det var fra åben kyst med en lille havbåd. Derefter fra Nymindegab og en kort tid fra Esbjerg.

I Hvide Sande var han med fra begyndelsen i 1930, da havnen blev anlagt. Først havde han et lille fartøj, men i 1932 overtog han »Vesterhavet«, der var bestilt hos en bådbygger i Thyborøn. Det var efter datidens forhold et dejligt fartøj, og med »Vesterhavet« fiskede han i næsten 30 år.

I 1933, da den første motorredningsbåd blev stationeret i Hvide Sande, og de to stationer i Haurvig og Lyngvig blev nedlagt, blev Jens Sørensen valgt til bådfører, en post han med stor dygtig bestred til han den 9. december 1951 var med som bådfører, da redningsbåden gik ud for at hjælpe en hollandsk sandpumper, der sendte raketter op.

Vejret var hårdt, og der var megen sø. Da redningsbåden var på vej mod havnen, kæntrade den og drev ind på ky-

sten. Tre mand kom op på bådens køl, og der klamrede de sig fast. Jens Sørensen sad fast ved roret, men med store anstrengelser blev han halet op, og selv beredte han gribende om turen indover revlerne, til båden drev ind i havstokken. Der blev de reddet af nogle fiskere, der med reb om livet fik dem i land.



Året efter ulykken blev der i Hvide Sande afsløret en mindsten for de fem omkomne redningsmænd. Ved den lejlighed takkede kong Frederik de tre overlevende. De er (fra venstre) nu afdøde Jens Sørensen Christensen, afdøde Chr. Pejzen og Chr. Thomsen, som stadig lever i bedste velgående. Chr. Thomsen blev senere bådfører og derefter stationsleder, og på begge poster blev han afløst af Chr. Mose Enevoldsen.

Men fem redningsmænd omkom under aktionen, og efter denne ulykke var Jens Sørensens tilværelse præget af det, der var sket. I mange samtaler anede man noget af den smerte, det er at miste venner, der står en så nær, som en besætning på en redningsbåd oplever det.

Men han var også skipper og lærer, og som sådan vælder minderne om ham også frem i erindringen. Den første nattevagt, hvor kursen efter kompasset blev sat, og det kneb for mig, som ganske ung, at holde kursen. Det blev en kølvandsstribe med mange sving. Jens Sørensen ser mit problem, og idet han peger på en klar stjerne i VNV, siger han: Styr efter stjernen. Det hjalp. Kølvandsstriben blev lige, vi holdt kursen.

Hvad var Jens Sørensen's åndelige kurs. Det afslørede han en dag på havnen for mange år siden, da to fiskere i stærke ord angreb de troende. Stille tog Jens Sørensen ordet. Han fortalte jævnt og grebet, hvad Korset betød for ham. Al min skyld tog Frelseren på sig hin langfredag. De to blev stille, og begge



Hvide Sandes redningsbåd drev i land med kølen i vejret. Tre mand blev reddet, fem omkom.

oplevede den sommer, at Gud kom ind i deres liv.

En tur med den gamle, åbne redningsbåd glemmer jeg ikke. Vejret var hårdt, og vi lå og overvågede i indsejlingen, da vi over radioen fik besked om en kutter, der lå ankeret en time i nordvestlig retning. Vi kom godt ud over revlerne, men kort tid efter råber motorpasseren, Harald Jensen, at motoren ikke får olie, og vi måtte vende straks. Vi gik over revlerne langt nord for indsejlingen, og det så ret så faretruende ud, men Jens sagde ingenting.

Da vi efter stort besvær nåede ind i havnen, spurgte jeg ham, hvorfor han var så tavs.

- Jeg bad til Gud hele tiden. Jeg magter ikke at miste flere af mine redningsmænd, svarede han. Kort tid efter gik Jens Sørensen i land, et par år før pensionsalderen.

Den første strandvagt

Da Chr. Mose Enevoldsen julenat 1951 gik sin første strandvagt som redningsmand, var han opfyldt af stærke følelser, som måtte have udtryk. Denne nat skrev han dette digt, det første og eneste, han nogensinde har skrevet.

En stormvejrsgang, det var op under jul, en søndag først i advenstiden. Vi sad i hjemmets ly, da der kom bud, et skib var sat, for stranding straks vi grued.

Mod redningsbåden straks vor du da gik, men kunne den mon klare søens brusen. Et nødblus da igen vi så, og straks blev kursen sat, betænkningstid var ude.

Vor tanke gik til de, der nødstedt var på havet, og nu hjælpen snart var fremme. De fik dem, og igen blev kursen sat mod havnen ind og de, der ventede hjemme.

Alt gik så godt, og vi fortræningsfuldt igen så redningsbådens kurs mod havnen. Vi så dens lys, hver gang den ugen sø blev løftet op, vi så dens skum for stavnem.

Men da vi trode faren ovre var, og snart igen bag molens stærke sikring, vor redningsbåd blev løftet op og skar på tværs af søen og derefter kæntrade.

De otte mand i båden alle brat i søens kolde favntag blev udslynget. Af otte tre i bådens køl fik fat, de bjærged livet, skønt det var et under.

De fem derude, som gav livet hen for andres frelse, havet gav som døde. I graven hviler, men for dem, der tror på Jesus Kristus, vi igen dem møde.

Øg derfor er det dig, Guds Kærlighed, der gennem dette, gerne os vil favne. O måtte vi da alle stå beredt og engang i Guds himmel alle havne.



S Sparekassen
THY



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

Alt indenfor skibsinstitutioner.
Uforbindende tilbud gives gerne.



NORDSØVERFTET

(North Sea Shipyard Ltd.) Ringkøbing · Danmark

Tel. INT. 457 32 08 11 · Telex 60880 norsea dk · Telefax INT. 457 32 45 03



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

RST Sønderho tilkaldt med otte timers forsinkelse

Selvom redningsstation Sønderho har en af de hurtigste både i den danske kystredningstjeneste, er stationen ved flere lejligheder først blevet alarmeret flere timer efter at politiet og SOK har modtaget anmeldelse om en søulykke.

I det hidtil værste tilfælde gik der mere end otte timer, før redningsstationen blev underrettet, men stationsleder Vagn Fischer har flere andre eksempler på dårligt eller manglende samarbejde med politiet og med SOK. Eksemplerne er blevet så mange, at han efter det seneste tilfælde undersøgte, hvornår de forskellige instanser var blevet alarmeret.

- Den 13. juni 1988 var en tysk lystsejler strandet på Søren Jessens Sand. Kl. 17,00 fik SOK alarmeret fra Blåvand Radio, SOK underrettede politiet kl. 17,03, hvorefter politiet var på stedet kl. 17,13. Falck blev alarmeret kl. 17,20, og politiet ringede først til mig et par timer efter.

- Heldigvis kom ingen mennesker noget til, og lystsejleren blev trukket fri af Svitzer. Men hvorfor blev vi ikke alarmeret med det samme? Hvorfor skulle politiet ud til stedet, og hvorfor skulle Falck tilkaldes lang tid før os? Vi har langt bedre udstyr til redningsopgaver, og vi har et helt andet lokalkendskab, siger Vagn Fischer.

- Den 6. juli 1987 var det også galt. Da blev jeg kl. 22,30 ringet op af politiet, som sagde, at en motorbåd var i vanskeligheder to sømil syd for Sønderho. Politiet havde en patruljevogn på stedet, før de alarmerede os, og så måtte jeg stole på deres oplysninger. To sømil syd for Sønderho vil sige ude i Knude Dyb, og

derfor tog vi afsted i den store båd. Da vi så kom derud, viste det sig, at motorbåden i virkeligheden lå lige syd for Sønderho, og jeg kunne have spåseret derud. Oven i købet ville politiet dirigere, hvad vej vi skulle sejle, og havde vi fulgt deres anvisninger, skulle vi have sejlet over sand.

- Det var et eksempel på, at politiet blandede sig i noget, de overhovedet ikke havde forstand på, og det gjorde hele redningsaktionen langt mere kompliceret end nødvendigt. Politiet skulle bare med det samme have meldt til os, at der lå en motorbåd syd for Sønderho, som havde brug for hjælp. Så skulle vi nok selv have klaret resten.

Det tredje eksempel, som Vagn Fischer nævner, er fra den 4. oktober 1987. Da blev han kl. 7,30 om morgenen ringet op af Kattegats Marinedistrikt i Frederikshavn, som oplyste, at en motorbåd med to strandjægere var savnet.

- Jeg undersøgte sagen og fandt ud af, at politiet i Esbjerg var blevet alarmeret kl. 23 aftenen før, altså den 3. oktober, og jeg må indrømme, at jeg finder det rystende. Der var gået mere end otte timer, før vi blev underrettet. På Kattegats Marinedistrikt vidste de ikke engang, at vi har en hurtiggående redningsbåd. Var vi blevet alarmeret om aftenen, var vi naturligvis rykket ud med det samme, og vi ville også have fundet dem. De pårørende kunne have fået besked lang tid før. I stedet blev der om morgenen sendt en helikopter, som fandt strandjægerne samtidigt med os.

Vagn Fischer har flere andre datoer og eksempler på, at redningsstationen er

blevet alarmeret for sent, og han lægger skylden både på politiet i Esbjerg og på SOK.

Efter den seneste episode ringede han til SOK i håb om at kunne overbevise de ansvarlige om, at der nu burde gøres noget for at forbedre kommunikationen.

- Ham, jeg talte med, grinede af mig, og det fik bageret til at flyde over. Derfor rejste jeg også sagen på stationsledermødet i Farvandsvesenet 23. juni, siger Vagn Fischer.

- Det er jo ikke kun et spørgsmål om, at vi føler os til grin, og at stationen unge redningsmænd mister modet. Det er først og fremmest et spørgsmål om, at menneskeliv bringes i fare, når den rigtige hjælp ikke tilkaldes med det samme.

- Vi har på stationen i Sønderho en af de hurtigste af Farvandsvesenets lette redningsbåde. Den er udstyret med to 70 HK påhængsmotorer, og kan sejle over 30 knob. Vi har båden på en vogn, og vi kan søsætte den fra stranden, hvor der er brug for den. Stationens redningsmænd har et indgående kendskab til området, og lokalkendskab er af største vigtighed, når man skal sejle i Vadehavet. En stor del af sejladserne foregår i runder mellem banker og grunde, og kun lokalkendte folk kan finde rundt, især når det er tåge eller dårlig sigtbarhed. Vi kan gøre det, vi har det udstyr, der skal til, og vi kan med vores båd også klare hårdt vejr. Hvorfor bruger man os så ikke? Skal der gå menneskeliv tabt, før politiet og SOK lærer at samarbejde, spørger Vagn Fischer.

Møde om sagen

Det er kun et år siden, der var samarbejdsproblemer mellem politiet i Holstebro og de lokale redningsstationer. Ved ulykken i Feldsted Kog, hvor fire mennesker omkom, varede det mere end 20 minutter før redningsstationen i Torsminde blev tilkaldt, og der havde forinden været andre eksempler på, at redningsstationerne blev tilkaldt for sent.

Det førte til, at der på politigården i Holstebro blev holdt et møde med deltagelse af politi, redningsmænd, SOK og Farvandsvesenet.

Da Vagn Fischer rejste sagen på stationsledermødet i Farvandsvesenet, sagde divisionschef Erik Monnerup, at han meget gerne vil holde møde med politiet i Esbjerg og med SOK for at få klarlagt de problemer, som station Sønderho har i samarbejdet med de to myndigheder.

Ros til redningsmændene på C.B. Claudi i Hanstholm

Stationsleder Poul Bak, Falcks Redningskorps i Thisted, har bedt om optagelse af følgende:

For nylig skete igen en af de meningsløse drukneulykker i Hanstholm havn, hvor en 65-årig lystfisker fra Fjerritslev havde trodset advarselsskiltene på havnen, hvor det er forbundet med livsfare at begive sig ud på bl. a. havnens østre ydermole.

Efter cirka en times fiskeri kom pludselig en stor bølge og rev lystfiskeren med ud i havnen. Tililende fiskere og andre fik med fare for eget liv bjerget den forulykkede op på de store sænkedeasser yderst på molen.

Samtidig med alarmeret til Falck i Thisted blev også C. B. Claudi's mandskab alarmeret. På grund af den store søgang

og uro i yderhavnen var det ikke muligt at komme helt hen til molen med redningsfartøjet, hvorfor man omgående lagde til kaj bag tværmolen. Mandskabet løb derefter ud på molen medbringende redningsfartøjets orange genoplivningskuffert og begyndte straks at give førstehjælp - ventilation og hjertemassage til den forulykkede. Det foregik under meget vanskelige forhold.

Som en af de tre ambulancefolk, der senere kom ud på molen, hvor redningsmændene arbejdede, blev jeg vidne til et perfekt genoplivningsforsøg.

Jeg mener, det må skyldes, at Farvandsvesenet nu har investeret i

kurser i genoplivning, samt udstationeret tidligere omtalte genoplivningskuffert.

Af Falcks instruktør har jeg fået fortalt, at de redningsmænd, han underviste i vort område, alle er gået helhjertet ind for opgaven. At det ikke er nyttesløst, viser den her omtalte hændelse.

Desværre lykkedes det ikke denne gang at redde lystfiskeren, men redningsmændene er efter min bedømmelse meget kvalificeret til at løse lignende opgaver. Jeg mener, de fortjener megen ros for det gåpådumme, de udviser.

Det samme gælder for redningsmændene ved de andre redningsstationer indenfor vort område. Vi har et ualmindeligt godt samarbejde, både ved øvelser, og når det virkelig gælder.

Med venlig hilsen
Falcks Redningskorps A/S
Thisted
Poul Bak
stationsleder

Læserbrev:

En stemme til hver station vil være mest retfærdigt

Bestyrelsen har flere gange efterlyst medlemmernes holdning til spørgsmålet om stemmeret på årsmøderne, og vi vil derfor give udtryk for vores holdning.

I dag er det sådan, at de aktive redningsmænd, som møder op på årsmøderne, hver har en stemme, men det er ikke noget retfærdigt system.

Hvis årsmødet f. eks. holdes i Hanstholm, kan alle mand ved station Hanstholm deltage, uden at det går ud over stationens beredskab. Men hvor mange bornholmer vil have mulighed for at være med?

Hver station vil højst kunne sende to-tre mand, uden at det går ud over beredskabet, og det er også dyrt at rejse langt. I dag er det sådan, at de nærmest liggende stationer kan sende flest folk, mens stationer længere væk altid vil have færre folk med på årsmøderne.

Vi mener derfor, at det rigtige og mest retfærdige må være en vedtægtsændring, så det samlede mandskab ved hver station har en stemme i fællesskab.

Det vil naturligvis forudsætte, at forslag til behandling på årsmøderne så vidt muligt offentliggøres i redningsbladet i så god tid før møderne, at redningsmændene ved hver station får lejlighed til at

drøfte dem igennem og tage stilling i fællesskab.

Vort forslag udelukker ikke, at der kan stilles forslag på årsmøderne. Vi er overbevist om, at redningsmændene på hver station er i stand til at vælge en repræsentant, som kan tale på alles vegne.

Forslaget om en stemme pr. station skal naturligvis ikke udelukke, at alle, der har tid og mulighed, skal være velkomne på årsmøderne, og hvis der er flere fra en station, må de tale sammen om, hvordan der skal stemmes.

Bestyrelsen har også rejst spørgsmålet om, hvor årsmøderne skal holdes.

Tidligere er de blevet holdt i havnebyer med en redningsstation, men det er der faktisk ingen grund til længere. Årsmødernes dagsorden er efterhånden så omfattende, at der alligevel ikke er tid til besøg på den lokale redningsstation. Vi

mener derfor, at vi ligeså godt kan holde årsmøderne et centralt sted i landet, så flest muligt har en chance for at være med.

Derfor vil vi foreslå, at møderne fremover holdes i Århus. Det vil give en rimelig afstand for redningsmændene ved alle de jyske stationer (så godt som det nu kan blive), og Århus ligger også indfor rimelig afstand for redningsmændene på øerne.

Bornholmerne vil stadig have en lang rejse, og ikke mindst af hensyn til dem vil det nok være rimeligt, at man giver mulighed for, at en redningsmand kan repræsentere flere stationer, såfremt det ønskes. Han skal så have en stemme for hver station, han repræsenterer, og han skal naturligvis have en fuldmagt med, hvis han repræsenterer andre stationer end sin egen.

Vi vil opfordre andre redningsmænd til at give deres mening til kende i redningsbladet.

Venlig hilsen
Herluf Høj
Ejnar Bruun Jensen
RST Thyborøn



Den lille redningsbåd i Sønderho søsættes fra stranden.

Harry Madsen udnævnt til æresmedlem af foreningen

Stationsleder Harry Madsen, RST Torsminde, blev udnævnt til æresmedlem af Foreningen af Danske Redningsmænd, da han 24. juni gik af efter 33 år i redningsvæsenet.

Farvandsvæsenet holdt denne dag reception for ham på redningsstationen i Torsminde, og foruden stationens eget mandskab var der en række indbudte gæster fra bl. a. Torsminde havn, Torsminde Fiskeriforening, SOK og politiet.

Divisionschef Erik Monnerup fra Farvandsvæsenet rettede en varm tak til Harry Madsens for hans indsats gennem de mange år.

- Du har udført dit job med stor ihærdighed, og blandt andet har du været en af foregangsmændene, da vi indførte de lette redningsbåde. Det er et ikke sikkert, vi var kommet lige så langt uden din hjælp, sagde Monnerup bl. a.

- For den nye stationsleder, Per Kristensen, og det øvrige mandskab bliver det en tung arv at løfte efter dig, men jeg er sikker på, at de nok skal klare det. Du har givet dem en god uddannelse, sagde han.

Fra Farvandsvæsenet overrakte han en gave bestående af karaffel og to glas, hvoraf det ene var til Clara, Harry Madsens kone, der har trukket sin del af læsset i de mange år, hvor han har været stationsleder.

Formanden for Foreningen af Danske Redningsmænd, Robert Iversen, udnævnte Harry Madsen til æresmedlem og overrakte det bevis, der følger med.

- Du har drevet Torsminde Redningsstation uden de store armbøvelser, og du har kun skældt ud, når der var grund til det. Så er der tilgængelig også blevet lyttet til dig, sagde Robert Iversen, som ønskede den nye stationsleder og den øvrige besætning held og lykke fremover.

Havnebetjent Poul Erik Sig kom med en hilsen fra Torsminde Havn, og han rettede også en varm tak til Harry Madsen for hans indsats. Du har gjort meget for at forbedre sikkerheden for fiskerne, og det betyder meget i Torsminde, der har så vanskelige besejlingsforhold, sagde han.

Formanden for Torsminde Fiskerifor-

ening, Boe Willadsen, sagde lige ud, at Harry Madsen har været fiskernes livs-forsikring.

- Du skal have tak for de mange år, hvor du har våget over vores allesamens sikkerhed. Du er altid gået stærkt ind for din opgave, og når vi kom hjem i hårdt vejr, har det altid været en stor tryghed at vide, at du var herinde og passede på os, sagde han.

Politiinspektør Niels Jørgen Lundsgaard fra Holstebro politi udtrykte sin store respekt for det arbejde, redningsstationen udfører, og som Harry Madsen i så mange år har stået i spidsen for.

- Vi har ikke altid haft det samarbejde, vi bør have, sagde han med henvisning til ulykken i Felsted Kog sidste år, hvor redningsvæsenet ikke blev tilkaldt med det samme.

- Men heldigvis er samarbejdet blevet genoprettet, og det skyldes ikke mindst din indsats, sagde Lundsgaard.

Den hårdeste tur

Harry Madsen blev ansat ved redningsvæsenet 1. oktober 1955, og 1. januar 1966 afløste han sin farbror som stationsleder. Harry blev sygemeldt i januar i år og afgik med udgangen af juni.

Torsminde Redningsstation har altid været en af de stationer, der har haft meget at se til. I de seneste mange år har an-

tallet af aktioner ligger på cirka 50 om året, og i de to døgn før receptionen havde stationen ikke færre end fem udrykninger.

Harry Madsen har været med til mange hårde aktioner, men den hårdeste fandt sted før han selv blev stationsleder.

- Det var den 16. december 1964, fortæller han. Kutteren L 315 »Greta Smith« var strandet ved indsejlingen til Torsminde. Det var sket i mørke og tæt tåge, og da kutteren kun havde en lille 1 watt-sender varede det to timer, før kutteren blev opdaget. Den lå så uheldigt, som det næsten kunne være. Den var var slået op på enden af den nordre mole og var væltet om på styrbord side. Kutteren var læk og fuld af vand, og den lå så dybt, at halvdelen af styrehuset var under vand.

- Da vi fik forbindelse med kutteren, bad de tre mand ombord om hurtigt hjælp, og det kan man ikke fortænke dem i. De var spærret inde i styrehuset, fordi døren var under vandet.

- Vi havde dengang MRB 22, og den blev søsat, hvorefter vi sejlede ud over første revle. Da vi kom tæt på kutteren og slækkede op, knækkede gaskablet, hvorefter reservemotorspasseren - og det var mig - måtte ned i maskinrummet og sidde at give gas.

- Der var megen sø, og redningsbåden var bordfyldt flere gange. Derfor måtte døren lukkes ind til maskinrummet, og på den måde kunne vi naturligvis ikke manøvrere hen til kutteren. Vi måtte derfor sejle ind igen, mens jeg sad og gav gas.

- Der var ikke tid til at reparere, og i stedet løb vi til bådhuset og hentede raketmateriellet, som vi kunne køre til havet på små trækvogne.

- Det, jeg husker bedst, var kulden og så det, at de tre mand var spærret inde i styrehuset. De måtte kravle ud af et vindue, og det var nær ikke lykkedes at få en af dem ud, fordi han var så svær.



Fra receptionen på Torsminde redningsstation ses her fra venstre den afgående stationsleder Harry Madsen, hans kone Clara, og divisionschef Erik Monnerup.

- Vi fik forbindelse med en kasteline, men da kutteren lå på siden, var der ikke mulighed for at gøre trossen til redningsstolen fast i masten. Den måtte gøres fast i en pullert på rælingen, kun en meter over vandet, så redningsstolen kom til at flyde i vandet. Vi måtte strække tovet langs med kysten et meget langt stykke for at holde de tre skibbrudne klar af molen, og jeg kan huske, at vi gik i vand til livet og somme tider til halsen. Det føltes som om det var i flere timer, selvom sel-

ve aktionen kun varede to timer. Jeg tror ikke nogen af os har frosset, som vi gjorde dengang. Vi var helt stive af kulde og havde svært ved at bevæge os. Det var jo lang tid før vi fik de første redningsdragter, siger Harry Madsen.

I følge redningsstationens indberetning fra dengang indløb alarmer kl. 5.30, og klokken var 12 før alt materiel var bjærget, og mandskabet kunne sendes hjem. For denne indsats fik hver redningsmand 49,90 kr.



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

SEAVIEW KLARSIGTRUDE



360 graders udsyn ved centermotor. Alle spændinger til jævn- og vekselstrøm. Motor, 60/120 watt, 1700-2100 omdr. Sløjssvåg. 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



Jørgen C. Weillbach & Co. A/S

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



LAUST NEES

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



selvfølgelig!
LOKALBANKEN
HIRTSHALS

ANDELSBANKEN
er anderledes

Hirtshals · Hanstholm · Thyborøn

MALERMESTER
JØRGEN JEPPESEN
Cort Adelervej 6 · 9850 Hirtshals · Tlf. 08 94 10 33
Skibsmaling * Sandblæsning * Sandvask
Bygningssmaling * Autolakering

Kystredningstjenestens indsats i første halvår 1988

Kystredningstjenestens 26 redningsstationer har i første halvår 1988 modtaget 144 anmodninger om assistance. Aktiviteterne har medført, at 37 mennesker i alvorlig fare på søen er blevet reddet, at 112 fartøjer er blevet undsat, assisteret eller overvåget under vanskelige forhold, at 1 patientevakuering er udført, og at 1 omkommen person er bragt i land. 33 opkald vedrørte deltagelse i eftersøgninger eller opgaver af ikke redningsmæssig karakter. 452 timer har redningsstationerne været i aktivitet for at kunne løse ovennævnte opgaver.

Aktionerne har været følgende:

- 2. jan. HIRTSHALS. Overvågning af to kutteres ankomst med to fartøjer på slæb i hård kuling.
- 6. jan. SKAGEN. Kutter kænret syd for Grenen. En ombordværende taget op af andet fartøj. Forgæves eftersøgning efter den anden.
- 7. jan. HIRTSHALS. Fiskerfartøj med rorskade slæbt i havn.
- 10. jan. SKAGEN. Eftersøgning af druknet fisker uden resultat.
- 11. jan. TORSMINDE. Assistance til kutter med maskinskade i hård kuling samt overvågning af fem kutteres ankomst.
- 13. jan. RØMØ. Pejling af vanddybde syd for RØMØ, da sandvanding mentes at have tilstoppet udløbet.
- 14. jan. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj »Herdis Søgaard« grundstødt i indsejlingen.
- 15. jan. TORSMINDE. Kutter med grej i skruen hentet 6 sømil V af Torsminde.
- 15. jan. HIRTSHALS. Fiskerfartøj med maskinskade hentet 5 sømil V af Hirtshals.
- 19. jan. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj »Hebron« bugseret over barren.
- 23. jan. NØRRE VORUPØR. Kystbåd »Stjernen« havde motorstop og tog vand ind. Hentet 2 sømil V af Vorupør.
- 1. feb. TORSMINDE. Overvågning af to kutteres ankomst i Kuling.
- 4. feb. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj »Jette Holm« havde skrueskade og blev slæbt i havn.
- 10. feb. HVIDE SANDE. Overvågning af to fartøjers ankomst i kuling.
- 10. feb. GRENÅ. Fiskekutter med maskinskade 4 sømil øst af Fornæs slæbt ind til Grenå.
- 17. feb. HANSTHOLM. Fiskerfartøj med motorproblemer overvåget ved indsejlingen.

- 17. feb. SÆBY. Fiskekutter strandet syd for Sæby havn. Motoren gik i stå og kutteren sprang læk. Den ombordværende reddet.
- 18. feb. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj »Camilla Marie« havde motorstop 2 sømil vest af Hvide Sande. Bugseret i havn.
- 20. feb. HANSTHOLM. Norsk tankskib med slagside i sømil V af Hanstholm. Redningsfartøj stand by under dykkerarbejde.
- 20. feb. HVIDE SANDE. Eftersøgning på Stadil Fjord. Den eftersøgte dukkede selv op.
- 22. feb. TORSMINDE. Overvågning af tre kutteres ankomst i kuling.
- 24. feb. SKAGEN. Fiskerfartøj »Dorgit« havde vand i maskinrummet. Assisteret af andre inden redningsfartøjets ankomst.
- 25. feb. SKAGEN. Bistand til miljøskibet »Gunnar Seidenfadens« ved det strandede »Enocroclaw«.
- 26. feb. SKAGEN. Coasteren »Per« kæntrerede og sank nordvest af Grenen. Forgæves eftersøgning efter de omkomne.
- 27. feb. SKAGEN. Lig observeret. Forgæves eftersøgning.
- 28. feb. HVIDE SANDE. Overvågning af fem kutteres ankomst i storm.
- 28. feb. HVIDE SANDE. Overvågning af to kutteres ankomst i storm.
- 29. feb. HANSTHOLM. Forsøg på evakuering af kvæstet person fra russisk fragtskib i storm.
- 29. feb. HIRTSHALS. Kutter »Stornoway« forlist. De fire ombordværende taget op af russisk passagerskib.
- 29. feb. LØNSTRUP. Kutter »Stornoway« forlist. Eftersøgning på land.
- 29. feb. SKAGEN. »Stornoway«s besætning afhentet fra russisk skib.
- 29. feb. HIRTSHALS. Overvågning af fiskerfartøjets ankomst i stormende kuling.
- 6. mar. THYBORØN. Fiskerfartøj »Emmy« strandet i Nissum Bredning.
- 6. mar. HIRTSHALS. Fiskerfartøj i vanskeligheder 11 sømil VNV af Hirtshals. Slæbt i havn.
- 7. mar. TORSMINDE. Overvågning af to kutteres ankomst i høj sø.
- 7. mar. HIRTSHALS. Jolle med løst styrebhus 9 sømil VSV af Hirtshals assisteret i havn.
- 7. mar. TORSMINDE. Overvågning af to kutteres ankomst i høj sø.
- 9. mar. HVIDE SANDE. Nodraket observeret ud for Houvig. Eftersøgning uden resultat. Intet tegn på indtruffen spulykke.
- 9. mar. THYBORØN. Jolle formodet i van-

- skeligheder. Eftersøgning uden resultat.
- 10. mar. HIRTSHALS. Sunkende jolle bugseret i havn. Ombordværende var reddet af kutter.
- 11. mar. TORUP STRAND. Kystbåd »Nordhavet« strandet. Forbindelse til kutteren med raket.
- 12. mar. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj »Charika« slæbt ind med rorskade.
- 13. mar. TORSMINDE. Overvågning af to kutteres ankomst i høj sø.
- 13. mar. TORSMINDE. Overvågning af fire kutteres ankomst i kuling.
- 13. mar. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj »Rikke Vesterås« bugseret i havn.
- 15. mar. TORSMINDE. Kutter »Jannie« havde motorvanskeligheder 3 sømil V af Torsminde. Slæbt i havn trods snestorm.
- 19. mar. TORSMINDE. Overvågning af kutteres ankomst i kuling.
- 21. mar. HIRTSHALS. Jolle i vanskeligheder 10 sømil NØ af Hirtshals. Undsat af andet fartøj.
- 21. mar. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj »Inger« bugseret i havn med skrueskade.
- 25. mar. TORSMINDE. Fiskekutter med rorskade overvåget i indsejlingen.
- 25. mar. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj »Jydens« hjulpet i havn med skrueskade.
- 29. mar. VESTER AGGER. Fiskerfartøj på sejlede hofde. Bjergning overvåget.
- 29. mar. THYBORØN. Fiskerfartøj på sejlede hofde. Stævnen knustes, hvorefter fartøjet blev sejlet op på stranden.
- 29. mar. HIRTSHALS. Fiskerfartøj med motorstop 8 sømil øst af Hirtshals bugseret i havn.
- 5. apr. CHRISTIANSØ. Kutter i brand 10 sømil NØ for Christiansø. De ombordværende gik i flåden og blev taget op af fragtskib.
- 7. apr. THYBORØN. Fiskerfartøj »Peter Helena« i vanskeligheder 17 sømil N af Thyborøn. Bugseret i havn.
- 8. apr. THYBORØN. Overvågning af cirka 30 bades ankomst i kuling.
- 8. apr. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj »Tina Maibrit« assisteret i havn efter motorstop.
- 8. apr. TORSMINDE. Fiskekutter ved at synke. Blev lænset og assisteret i havn. Derefter overvågning af flere kutteres ankomst i kuling.
- 8. apr. NØRRE VORUPØR. Overvågning af kystbåds landing i høj sø.
- 8. apr. HANSTHOLM. Norsk coaster med maskinproblemer overvåget ved indsejlingen.
- 9. apr. HVIDE SANDE. Katamaran kænret på Ringkøbing Fjord. En af de ombordværende taget op af redningsbåden. Den anden var svømmet i land.
- 9. apr. THYBORØN. Fiskerfartøj »Mette

- Dennis« havde rorskade. Ledsaget i havn i kuling.
- 9. apr. TORSMINDE. Fiskekutter ved at synke. Overvåget i indsejlingen, hvor den tog bunden. Næste sikkert i havn.
- 9. apr. TORSMINDE. Overvågning af kutteres ankomst i hård kuling.
- 12. apr. HANSTHOLM. Jolle i vanskeligheder 3 sømil øst for Hanstholm. Ombordværende reddet.
- 12. apr. NØRRE VORUPØR. Kystbåd med rorskade bugseret ind.
- 13. apr. TORSMINDE. Overvågning af flere jollers ankomst i kuling.
- 13. apr. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj strandet i indsejlingen. Kom selv fri.
- 14. apr. THYBORØN. Fiskerfartøj »Vestehavet« havde motorstop 10 sømil SV af Thyborøn. Slæbt i havn.
- 15. apr. THYBORØN. Motorsejler strandet i Nissum Bredning. Blev trukket fri.
- 15. apr. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj »Jeanette« slæbt i havn med motorvanskeligheder.
- 16. apr. HANSTHOLM. Fisker faldt overbord 6 sømil øst for Hanstholm. Eftersøgning uden resultat.
- 16. apr. HIRTSHALS. Overvågning af flere jollers ankomst i kuling.
- 22. apr. HIRTSHALS. Jolle i vanskeligheder 1,5 sømil N af Hirtshals hjulpet i havn.
- 22. apr. HIRTSHALS. Jolle i vanskeligheder 1 sømil øst af Hirtshals hjulpet i havn.
- 22. apr. HIRTSHALS. Fiskerfartøj med motorstop 3 sømil SV af Hirtshals slæbt i havn.
- 22. apr. ANHOLT. Fiskerfartøj formodet i vanskeligheder 5 sømil ØSØ af Anholt Havn. Forgæves møde, havde ikke problemer.
- 22. apr. TORSMINDE. Fiskerfartøj med brækket styrebolt 2 sømil SV af Torsminde slæbt i havn.
- 24. apr. TORSMINDE. Jolle med maskinskade 3 sømil V af Torsminde slæbt i havn.
- 28. apr. HVIDE SANDE. Kutter »Hanne Skrivers« bugseret over barren med motorstop.
- 28. apr. HVIDE SANDE. Sejlbåd strandede i Ringkøbing Fjord. Forgæves møde. Ingen fare for ombordværende.
- 29. apr. HVIDE SANDE. Nodraket observeret. Eftersøgning uden resultat, formentligt falsk alarm.
- 4. maj. THYBORØN. Fiskerfartøj »S. T. Iversen« bugseret i havn med motorstop.
- 6. maj. SKAGEN. Fartøj savnet. Eftersøgning uden resultat. Fartøjet kom selv i havn.
- 9. maj. HIRTSHALS. Blinkende lys observeret 2 sømil SV af Hirtshals. Viste sig at være to joller under bugsering. Overvåget af redningsfartøjet.
- 10. maj. HVIDE SANDE. Trawler bugseret over barren. Trawleren var læk, og på grund af lavvandede grundstødte den flere gange.
- 13. maj. SKAGEN. Udbringning af reservedele til kutter med maskinskade. Derefter kunne den selv sejle i land.
- 18. maj. SKAGEN. Fiskekutter med svar slagside 10 sømil N for Skagen. Forbindelse oprettet i samarbejde med »Nordjylland«. Under bugsering sank kutteren.
- 18. maj. HVIDE SANDE. Nodraket obser-

- veret ud for Bjerregaard. Viste sig at være synkende jolle. De to ombord reddet.
- 19. maj. HANSTHOLM. Fiskerfartøj med rorskade 4 sømil NV af Hanstholm slæbt i havn.
- 19. maj. TORSMINDE. Fiskerfartøj med rorskade 5 sømil SSV af Torsminde slæbt i havn.
- 19. maj. ØSTERBY. Svensk lystfartøj strandet 3 sømil SV af Hornfiskøen. Havde været i nød i to døgn, da det blev opdaget. Trukket fri af redningsfartøjet.
- 19. maj. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj »Vera Irene« hjulpet over barren med trawl i skruen.
- 20. maj. HIRTSHALS. Afmærkning af vrug 3,9 sømil NØ af Hirtshals.
- 20. maj. NØRRE VORUPØR. Sejlbåd i vanskeligheder. Forgæves møde. Sejlbåden klarede selv situationen.
- 21. maj. THYBORØN. Fiskerfartøj læk 6 sømil NV af Thyborøn. Fik pumper ombord og blev slæbt i havn.
- 21. maj. THYBORØN. Lystfartøj strandet. Trukket fri.
- 21. maj. THYBORØN. Formodet drivende lig i Nissum Bredning. Viste sig at være et par waders.
- 22. maj. TORSMINDE. Fiskerfartøj i vanskeligheder 7 sømil SSV af Torsminde. Bugseret i havn.
- 23. maj. NØRRE VORUPØR. Jolle udeblevet. Blev observeret på vej ind før redningsbåde var sat ud.
- 24. maj. HVIDE SANDE. Lystfartøj med motorstop, oplyste forkert position, men blev fundet og slæbt i havn.
- 25. maj. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj »Tove« grundstødt syd for indsejlingen. Bragt flot og slæbt i havn.
- 28. maj. GEDSER. Nodraketter observeret ved Rødsand. Fartøj strandet, bragt flot af fiskerjoller.
- 30. maj. HIRTSHALS. Lig observeret i havnen. Redningsmandskabet hjalp med bjergning.
- 30. maj. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj i havnen havde vand i lukafet. Blev lænset af redningsmandskabet.
- 30. maj. HVIDE SANDE. Sandpumper »Tønne« mistede styringen og blev bugseret i havn.
- 30. maj. TORSMINDE. Fiskerfartøj bugseret ind gennem indsejlingen.
- 31. maj. HVIDE SANDE. Sandpumper »Tønne«, styretøjet svigtede, bugseret i havn.
- 3. juni. TORSMINDE. Fiskerfartøj »Annie Jensen« havde trøse i skruen 3,5 sømil vest af Torsminde. Bugseret i havn.
- 6. juni. HVIDE SANDE. Kutter med motorstop på Ringkøbing Fjord bugseret i havn. Derefter eftersøgning af savnet dreng, der

- blev fundet i god behold.
- 11. juni. GEDSER. Fartøj strandet på Rødsand. Trukket fri og slæbt i havn.
- 11. juni. GEDSER. Båd i vanskeligheder SV af Gedser. Bugseret i havn.
- 11. juni. SKAGEN. Garnbåd udeblevet. Eftersøgning uden resultat. Båden formentligt forlist og den ombordværende omkommet.
- 11. juni. LØNSTRUP. Eftersøgning efter savnet fiskerfartøj.
- 11. juni. ØSTERBY. Svensk motorbåd strandet V-S af Østerby. De ombordværende kom selv i land.
- 12. juni. SKAGEN. Eftersøgning af omkomne fra garnbåd.
- 12. juni. SKAGEN. Patient afhentet fra hollandsk sejlbåd.
- 13. juni. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj »Laguna« fik trawl i skruen 32 sømil SV af Hvide Sande. På grund af udsigt til dårligt vejr, gik redningsfartøjet det 80 BRT store fartøj til undsætning og slæbte det i havn.
- 13. juni. THYBORØN. Fiskerbåd med rorskade bugseret i havn.
- 13. juni. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj »Klarinette« bugseret over barren.
- 18. juni. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj »Ni-neve« bugseret over barren.
- 18. juni. TORSMINDE. Lille fiskekutters ankomst overvåget i hård vind.
- 19. juni. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj »Guldborg« havde motorstop 24 sømil V-N af Hvide Sande. Bugseret i havn.
- 21. juni. HVIDE SANDE. Mand fald overbord 7 sømil VNV af Hvide Sande. Forgæves eftersøgning.
- 21. juni. SKAGEN. Jolle kænret i Ålbæk Bugt. Forgæves møde. Undsat af andre.
- 21. juni. THYBORØN. Trawler »Sea Blue« havde motorstop 6 sømil V-N af Thyborøn. Bugseret i havn.
- 22. juni. TORSMINDE. Overvågning af lille kutteres ankomst i kuling.
- 22. juni. TORSMINDE. Overvågning af kutteres ankomst i kuling.
- 23. juni. TORSMINDE. Fiskerfartøj fulgt i havn i frisk vind.
- 23. juni. TORSMINDE. Drukneulykke ud for Vedersø Klit. Forgæves møde. Den omkomne fundet af Falck.
- 24. juni. HVIDE SANDE. Kutter strandet. Under assistance hertil blev redningsfartøjet bedt om at gå coasteren »Pax« til undsætning 24 sømil VNV af Hvide Sande. »Pax« havde 40 graders slagside, men rettede sig noget, da dækslæt af træ gik overbord. Tre ombordværende blev taget op af helikopter.
- 24. juni. TORSMINDE. Overvågning af coasteren »Pax«.
- 24. juni. THYBORØN. Overvågning af coasteren »Pax«, der nåede ind til Thyborøn i god behold.

FISKERNES SAMLECENTRAL I GRENÅ ApS

Strandgade 6 · 8500 Grenå · Tlf. 06 32 17 35



Jydsk Dykker-firma

† Gert Normann Andersen
Broagervej 5 · 7500 Holstebro
Telefon 07 42 63 51

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

Skibsinstallationer · Dynamoer · Motorer · Generatorer Radio · Radar · Ekkolod



HIRTSHALS SKIBSELEKTRONIK A/S

Nordvestkajen · Tlf. 08 94 18 44 · 08 94 12 56

Hjertelig tak

Fhv. redningsinspektør G. Aaskov Petersen, Louisenlund 20, 5700 Svendborg, har bedt om optagelse af følgende:

Hjertelig tak til Foreningen af Danske Redningsmænd for den store tak og den særdeles smukke omtale af mit virke i Fru Lerches Legat, som det er kommet til udtryk i Tidsskrift for Redningsvæsen i anledning af min fratreden som legatets forretningsfører og administrator.

Det er med oprigtig og stor glæde, jeg har modtaget den påskønnelse, som således er blevet mig til del i tidsskriftet.

Jeg retter derfor også ad denne vej min hjerteligste tak til foreningen. Ligeledes for det nære og gode samarbejde, vi har haft, såvel i legatet som i det hele taget.

Det »resume« over legatets historie, som omtalen indeholdt, glædede mig også, idet jeg finder det væsentligt, at man ved lejlighed bringer fru Lerches ædelmodige og filantropiske tankegang og handlemåde i erindring.

Det har været en personlig meget stor glæde at have med legatet at gøre. Blandt andet at administrere og opbygge kapitalen, så rentefkastet nogenlunde

svarer til formålet, samt - og ikke mindst - at foretage legatets uddelinger.

Jeg påskønner meget den tillid, der er vist mig, og at det i sin tid blev mig betroet, at repræsentere foreningen ved behandling af fru Lerches bo og arvesag, og sammen med bestyrelsen at medvirke ved legatets oprettelse.

Med interesse for legatet var det med glæde, jeg efterkom opfordringen til at varetage hvervet som forretningsfører og administrator. Dette indebar for mig tillige, at jeg ved min forestående pensionering fik forlænget den direkte og på en måde »tjenstlige« tilknytning til foreningen.

10 år er gået, og af aldersmæssige grunde og for at imødegå, at legatet eventuelt skulle stå uden forretningsfører, fandt jeg det rettest at i mønstre af j tid, så der kunne gives fornøden overlevering til en efterfølger.

Det glæder mig, at fhv. redningsinspektør Ibsen var villig til at overtage hvervet. Og i enhver henseende udtryk-



Fhv. redningsbestyrer Aaskov Petersen

ker jeg mine allerbedste ønsker for legatet, som på mange måder kom til at stå mig nær.

Også foreningen og dens medlemmer - herunder legatets nuværende og tidligere bestyrelse - samt legatmodtagere, som muligvis ikke er medlem af foreningen, bringer jeg hermed mine allerbedste ønsker og venligste hilsener.

Aaskov



Færre redningsaktioner i første halvår 1988

I første halvår af 1988 har Søværnets Operative Kommando været inddraget i 248 redningsaktioner. Det er et fald på 10 procent i forhold til samme periode året før, hvor der var 277 aktioner.

Faldet skal ses i sammenhæng med den milde vinter uden isforekomster. Sammenligner man antallet af aktioner med de fem foregående år, har 1988 indtil nu været et »normalt« år. Erhvervsmæssige aktiviteter fordrede assistance 61 gange, mens fritidsaktiviteter udløste 104 assistancer. 83 operationer var resultatløse.

I alt blev der i første halvår 88 registreret 33 dødsfald, hvoraf de 15 forekom indenfor erhvervsgruppen, mens 18 forekom i forbindelse med fritidsaktiviteter.

Fik to kiks til deling

Redningsmænd kommer ud for hårde oplevelser, og mange af dem gør de deres bedste for at glemme hurtigst muligt. Men der er også oplevelser, som er hårde på en anden måde, og som man kan snakke om i mange år.

En sådan oplevelse havde fire mand fra Redningsstation Torsminde - samme dag som der på stationen blev holdt afskedsreception for stationsleder Harry Madsen.

Coasteren »Pax« af Hals havde på vej op gennem Nordsøen fået 40 grader slagside i Nordsøen og bad om hjælp. Først blev redningsbåden fra Hvide Sande tilkaldt, og derefter blev redningsbåden fra Torsminde kaldt ud for at følge skibet, og til sidst blev vagten ved skibet overtaget af redningsbåden fra Thyborøn, som ledsagede coasteren sikkert ind til Thyborøn.

Redningsbåden fra Torsminde blev kaldt ud meget tidligt om morgenen, og da coasteren havde udsendt nødmelding, sejlede båden, så snart de første fire mand var mødt.

For deres vedkommende kom aktionen til at vare i syv timer, og det blev syv hårde timer. De havde ingen kaffe med, kun ferskvand på dåse, og da de skulle til at se efter provianten, så bestod den af to kiks på bunden af en dåse.

Dem delte vi som gode venner, en halv til hver, siger den nye stationsleder Per Kristensen. Men Gunner huggede alle krummerne, og det har han fået lov at høre for siden.

EF-penge til strandingsmuseum

Et planlagt strandingsmuseum i Torsminde har fået et tilskud på 500.000 kr. fra EF. Museets hovedattraktion skal være de bjærgede genstande fra de to engelske linjeskibe »St. George« og »Defence«, der strandede ud for Torsminde i juli 1811. Museet skal dog også mere generelt beskæftige sig med strandinger og med redningsaktioner ved den jyske vestkyst. Museet vil efter planen koste i alt 6,6 mio. kr.

Barsk propaganda

Der skal skarp lud til skurvede hoveder. Og der skal en barsk propaganda til, når der stadig er lystsejlere og fritidsfiskere, som ikke overholder selv de mest elementære regler, hvad søsikkerhed angår.

Flyvevåbnets Redningstjeneste har ladet fremstille et klistermærke hvis budskab må kunne forstås af alle.

Det lyder i sin enkelthed således:

»Hjælp din redningstjeneste, bliv på overfladen til helikopteren er fremme. Brug Redningsvest.«



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

CALYPSO Krøys Seafood a/s

Rødspættevej 5 - 6960 Hvide Sande - Tlf. 07 31 13 55

Hvide Sande Skibssmedie

v/H.F. Aaser

Alle former for smede- og skibssmedearbejde. Motorreparation, hydro anlæg og aluminiumsarbejde udføres.

Telefon 07 31 10 36 - 07 31 18 22

DANTRAWL A/s

Telefon 08 94 17 11

Hirtshals Fiskeriforening

LOSSEAFD. - ØSTHAVNEN

9850 HIRTSHALS

Hirtshals Ny Samlecentral ApS

Tlf. 08 93 39 19

Hirtshals Forvaltningskontor
Sydvestkajen 1, 1 - 9850 Hirtshals
Telefon 08 94 27 00

Døgnvagt: 08 94 39 19
Uffe Jensen, privat: 08 94 16 25
Sigurd Jensen, privat: 08 94 91 78

Vi ses i den lokale bank!

NORDVESTBANK

Ringkjøbing Bank



FOR 60 ÅR SIDEN

August 1928:

Det bornholmske redningsvæsen

Indvielse af det nye bådhus og motorredningsbåd i Rønne havn

Den 14. august blev det nye bådhus og den nye motorredningsbåd ved stationen Rønne indviet. Til stede ved indvielsen var forsvarsminister Brorsen, justitsminister Rytter, admiral Rechnitzer, formanden for Folketingets Finansudvalg Pinholt og redningsbestyreren kaptajn Fabricius, som alle med undtagelse af redningsbestyreren var ankommet til Rønne med fyrinspektionsskibet »Argus«. Om formiddagen samledes ovennævnte herrer med en del indbudte ved redningsstationen, hvoriblandt bl. a. var fhv. redningsbestyrer, kaptajn Ødbergens, folketingsmændene provst Blang og Hans Rasmussen, byrådets næstformand, skræddermester Jønsson, havnefoged Larsen, redningsmandskabet med opsynsmand Otto Jørgensen i spidsen.

Den nye redningsstation er en ret stor bygning uden nogen som helst forsiringer. Den tager sig meget pænt ud og svarer godt til pladsen, hvor den ligger.

Bygningen, som er tegnet af marine-ministeriets bygningsinspektør, arkitekt Otrik, er naturligvis moderne indrettet til specielt brug for sit formål. Mod vandet er der anbragt en stor port og en slids, ad hvilken motorbåden føres ned og op. Det går meget snildt. I løbet af få minutter er båden på vandet. På landsiden er også en port beregnet til udkørsel for robåden, som bibeholdes for at være i reserve, hvis motorbåden skulle gøre skrue. Bygningen plus beddingen har kostet 16-17.000 kr.

For den indbudte kreds blev lokalerne forevist, og motorbåden sættes i vandet.



MANDS MINDE



Ansættelser

Pr. 1.5. 1988

Bent Haugård Christensen, f. 25.12. 1961, som bådmand på prøve ved redningsstation Thorsminde.

Pr. 1.6. 1988

Henning Anker Lund-Hansen, f. 12.6. 1950, som bådmand på prøve ved redningsstation Nekso.

Pr. 1.7. 1988

David Wendelbo Nielsen, f. 5.2. 1962, som bådmand på prøve ved redningsstation Thorup Strand.

Afsked

Pr. 31.5. 1988

Bådmand P.M. Munch, redningsstation Nekso, efter ansøgning.

Pr. 31.8. 1988

opsynsmand M.T. Sørensen, redningsstation Hirtshals, p.g.a. helbredsbetinget utjenstedygtighed.

Pr. 30.9. 1988

Bådmand H. Nielsen, redningsstation Thorup Strand.

Runde fødselsdage

50 år

Fhv. opsynsmand I. Larsen, Løkken, 15.8. 1988.
Bådmand P.A. Hansen, Grenå Havn, 7.9. 1988.

55 år

Bådformand H. Høj, Thyborøn, 28.8. 1988.
Betjeningsmand J. Kristensen, Vester-Ågger, 17.9. 1988

60 år

Fhv. betjeningsmand N.G. Jensen, Fjand, 28.8. 1988.

65 år

Fhv. bådmand A.V.J. Mørk, Sæby, 9.8. 1988.

70 år

Fhv. bådmand P.W.T. Nielsen, Manø, 30.8. 1988.

75 år

Fhv. bådmand H.B. Andersen, Østerby, 9.8. 1988.

80 år

Fhv. betjeningsmand T. Jensen, Hennegaard, 2.8. 1988.
Fhv. bådmand O. Mikkelsen, Stenbjerg, 29.8. 1988.

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 - Skibsprovantering

6960 Hvide Sande - Tlf. 07 31 10 18

Grenaa gensidige Forsikring for Fiskefartøjer

Tlf. 06 32 16 22 - 06 38 60 50

HIRTSHALS FISKEAUKTION

Tom Christiansen
Statsaut.



A/S Vestjydsk Krystal-Isværk

Ny Fiskerihavn · 6700 Esbjerg

Tlf. 05 12 00 66

HANSTHOLM FISKEAUKTION

Auktionsmester IB HOLM SØRENSEN
(statsautoriseret)



AUKTIONSGADE 11
7730 HANSTHOLM

Tlf. 07 96 11 66

Telex 60 857



THORSMINDE FISKEAUKTION

v/ Johannes Dahl Knudsen

Sbovej 7 · Thorsminde · 6990 Ulfborg

Tlf. 07 49 71 23

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 SKIBSRADIO

MARITIMT ELEKTRONISK UØSTYR

Hanning Byskov · Havnen 7680 Thyborøn · Tlf. 07 83 11 60 · Billef. 049 54689



THYBORØN SKIBS- & MOTORREPARATION ApS

TLF. 07 83 15 50 - 07 83 11 11



SØREN EMTKJÆR

SHELL SERVICE
ALT I AUTOTILBEHØR

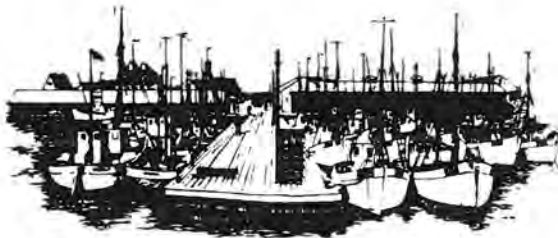
7680 Thyborøn · Tlf. 07 83 11 74



Thyborøn Skibsproviantering

v/ Birte og Søren Pedersen

Havnegade 22 · 7680 Thyborøn · Tlf. 07 83 10 05 - 07 83 13 20



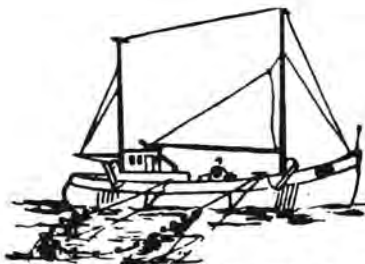
THYBORØN FISKEAUKTION

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



Medlemsblad for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 5

SEPTEMBER-OKTOBER 1988

55. ÅRG.



LEMVIG BIBLIOTEK
1988

RST. Thyborøn gjorde reklame for Redningsvæsenet med rekordforsøg

I Redningsvæsenet er vi for dårlige til at gøre reklame for os selv, og det hænger måske også sammen med, at meget af det gamle materiel ikke er værd at prale af. Men mange stationer har i de seneste år fået nye lette redningsbåde, og flere både er på vej. De lette redningsbåde er et kæmpefremskridt, og vi skal fortælle omverdenen, at vi har dem, og at vi kan bruge dem.

Redningsstation Thyborøn har på den baggrund gennemført et forsøg, som skulle vise, hvor hurtigt stationens lette både kunne være fremme ved Oddesundbroen. Den markerer den yderste begrænsning af det område, som stationen dækker i Limfjorden. Distancen er på 15 sømil, og turen tog nøjagtigt 24 minutter og 35 sekunder. Det svarer til en gennemsnitsfart på 36,5 knob. På billedet ses den lette båd før afsejlingen fra Thyborøn med redningsmand Villy Jakobsgaard ved roret. - Læs mere på side 8.



HVIDE SANDE FISKEAUKTION

v/ Leo Rønn

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

STATOIL 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 95 |
| 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 40 70 90 |
| Thyborøn | Tlf.: 07 83 10 41 - 07 83 12 35 |

Levemand til
den danske
kystsejls
tjeneste

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

Norøe kaj 31
9900 Frederikshavn
Tlf. 08 42 03 11

SEJL
(til og med nye udgaver)
TOVVÆRK
BLOKKE
BESLAG
VANTSKRUER
RIGNING
PRESENNINGER
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

HVIDE SANDE SAMLECENTRAL

v/ Bent Jørgensen
6960 Hvide Sande

Telefon 07 31 12 88 · Kontor: 07 31 14 86
Døgnvagt: 07 31 14 86



NB.
Bestil venligst eventuel
lastmand ved
tilmelding.



Ansvarshavende redaktør:
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 tilfaldt med kildeangivelse

ISSN 0900-3207

FORENINGEN AF DANSK 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 Poulsenvej 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

STØT
VORE ANNONCØRE
DE STØTTER OS!



Urimelig situation

Det går ofte hårdt til, når redningsbåden går ud, og risikoen for at komme til skade er stor. Her tænker jeg ikke kun på ulykker med dødelig udgang. Der er risiko for at falde eller blive slynget mod et skot eller andet, når båden tager en overhaling i hård sø. Faremomenter er der nok af.

Vi kender risikoen, og vi lever med den, og det er heller ikke det, denne leder skal dreje sig om. Derimod om hvordan vi er sikret økonomisk, hvis vi kommer til skade under tjenesten, f.eks. hvis vi brækker en arm eller et ben. Den sørgelige sandhed er, at en redningsmand må gå på socialkontoret med hatten i hånden for at få hjælp, hvis han kommer til skade i tjenesten. Kun hvis han bliver 30 procent invalide eller omkommer, får han eller de efterladte udbetalt en rimelig erstatning.

Kun de meget få fast ansatte kan få sygedagpenge fra Farvandsvæsenet, hvis de kommer til skade i tjenesten. En deltidsansat redningsmand - og det vil sige næsten samtlige redningsmænd - kan ikke få dagpenge fra Farvandsvæsenet. Hvis de er selvstændige - og det er en stor part af redningsmændene - må de på socialkontoret for at få sygedagpenge. Har de et lønmodtagerjob ved siden af redningsvæsenet, skal deres arbejdsgiver udbetale sygedagpenge i de første fem uger, hvorefter socialforvaltningen overtager udbetalingen.

Uanset hvad indtægten har været før ulykken, kan sygedagpengene ikke overstige den maksimale dagpengesats (nu 389 kr. pr. dag · svarende til 2334 kr. pr. uge.)

Er det rimeligt?

Nej, selvfølgelig ikke. Farvandsvæsenet må sikre os, at vi får sygedagpenge fra første sygedag, hvis vi kommer til skade i tjenesten. Og vi skal ikke hente pengene på socialkontoret. Desuden må det være sådan, at selvstændige erhvervsdrivende også får dækket en del af deres indtægtstab fra den første dag. De skal ikke lide et unødigt stort tab, fordi deres egen båd måske skal ligge stille, mens de går sygemeldt.

Hvordan Farvandsvæsenet vil løse problemet, skal jeg ikke kunne sige, men det kan ikke blive det helt store økonomiske problem. Vi er 186 redningsmænd i dette land, og der er vel højst en eller to, der årligt kommer til skade i tjenesten, så de må gå sygemeldt i nogen tid.

Jeg kunne tænke mig, at redningsmænd, som kommer til skade i tjenesten, ganske enkelt bliver sat på Farvandsvæsenets lønningliste, til de er raskmeldt igen. På den måde bliver det økonomiske tab heller ikke så stort, og det er den anden side af sagen. Vi sætter liv og lemmer på spil for at redde andre. Hvorfor skal vi så straffes økonomisk, hvis vi kommer til skade under udførelsen af det, vi betragter som vores pligt. Langt de fleste vil få en voldsom indtægtsnedgang ved at gå på dagpenge, og vi har kone og børn og økonomiske forpligtelser ligesom alle andre.

Vi har gjort Farvandsvæsenet opmærksom på, at det er en sag vi ønsker afklaret snarest, så vi ved hvor vi står i tilfælde af tilskadekomst i tjenesten!

Robert Iversen

HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals
Tlf. 08 94 12 27

Sejl · Presenninger · Tovværk



Hirtshals Sparekasse

THORFISK

GRENAA - THYBORØN

FURUND

FURUND radar og ekolod
SP og SKANT radiotelefoner
ROBERTSON autopiloter
Elektriske skibslamper

VIGGO Jensen



Grenaa Havn ApS
Strandgade 14
8500 Grenaa
Tlf. (08) 320883 - 323883

BRDR. JENSEN

Skibs- & Bådebyggeri ApS

Nordhavnsvej 15 · 8500 Grenaa

GRENAA HAVNS BRUGSFØRENING

Tlf. 06 32 01 48 · 8500 Grenaa

Skibsproviantering og frilager



FISKERNES FISKEINDUSTRI A.M.B.A. SKAGEN · DANMARK

Havnevagtvej
Postbox 164 · 9990 Skagen
Telefax 08 45 02 11 · Telex 67 523
Tlf. 08 44 11 00

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



Kun et lille minus ved stor redningsøvelse i Nr. Vorupør

Næsten alt gik som det skulle, da Redningsstation Nr. Vorupør 23. august holdt en store redningsøvelse, hvor det samlede beredskab skulle prøves af. Foruden redningsstationen i Nr. Vorupør deltog en helikopter fra Flyvevåbnets redningseskadrille, Falck fra Thisted, Redningsstation Agger, Thisted Politi og lægen fra Hundborg. Øvelsen var tilrettelagt af stationsleder Arne Baltesen, og kun han og de andre ledere vidste, at det var en øvelse. Resten fik lov at tage ud med adrenalinen pumpende rundt i kroppen, forberedt på det værste. Øvelsen skulle være realistisk. Oplægget til øvelsen var, at en mand var faldet over bord fra en kutter ud for Vorupør, og at kutteren ikke selv havde mulighed for at manøvrere hen til ham. Derfor blev redningsvæsenet alarmeret. Arne Baltesen havde fået en af de lokale kuttere til at sejle ud og lægge sig i passende afstand fra kysten, og kl. 16,50 lod

han alarmeren gå og begyndte at ringe rundt til stationens mandskab. Vorupør har ikke tilkaldteanlæg, så det foregår pr. telefon. Kl. 16,53 ringede han til politiets alarmcentral i Thisted, som lod alarmeren gå videre til alle, der er med i den lokale alarmeringsplan. Den er i øvrigt udarbejdet efter en ulykke ved Høstholm Havn for nogle år tilbage. Kl. 17,07 var MRB 35 sat i vandet, og det er ganske flot. Det er ikke det samme at sætte redningsbåden i vandet fra den åbne kyst, som at gå ned og starte en redningsbåd, der ligger i havnen. Medhjælperne, som skal betjene spillet, skal være på plads, spillet skal startes og wire riges til, og derefter skal båden på sin vogn trækkes ned til stranden. Det er en større operation, men i Vorupør er det dagligdag, fordi kutterne sættes ud og tages op på samme måde som redningsbåden. Derfor går det stærkt. Lægen fra Hundborg var på stedet kl.



Stationsleder Arne Baltesen havde tilrettelagt den store øvelse og stod også for dens gennemførelse. (Foto: Klaus Madsen)



Redningsbåden fra Nr. Vorupør blev sat i vandet på rekordtid. (Foto: Vibe Kjørsgaard)



Falck-redderne fra Thisted kæmper for at få deres lille gummibåd sat ud.

(Foto: Klaus Madsen)

17,08, mens Falck fra Thisted ankom kl. 17,11 med ambulance med en trailer med gummibåd bagefter. Det var også flot. Der er 26 kilometer fra Thisted til Vorupør.

Helikopteren modtog meldingen fra RCC kl. 16,58, og kl. 17,12 meldte den sig over radioen første gang. Den havde været på øvelse og havde fløjet ved Livø, da meldingen kom, og derfor havde den kortere flyvetid end normalt.

Kl. 17,15 ankom en redningsvogn med to svømmedykkere fra Falck i Thisted, og de havde undervejs iført sig deres dragter.

Kl. 17,17 var helikopteren på stedet, og kl. 17,20 foretog helikopteren opsamlingsen af den mand, der lå i vandet. Det var redningsmand Per Andersen, der havde fået jobbet med at hoppe ud.

Kl. 17,24 landede helikopteren med den »reddede« på pladsen ved siden af red-

ningshuset, hvor Falcks ambulance holdt parat. Her lærte ihvertfald en af Falck-redderne noget nyt. Han ville gøre det så godt, så han parkerede ambulancen med agterenden ud mod helikopteren landingsplads og åbnede bagklappen, så »patienten« hurtigst muligt kunne overføres til ambulancen. Det viste sig ikke at være en god ide. Der var ikke andet end strandsand og grus på pladsen, og det blev af helikopteren pisket

ind i ambulancen, så et større rengøringsarbejde forestod. Men så havde han lært det.

Redningsstation Agger ankom kl. 17,31 med den store Unimog med raketmateriel, og det var øvelsen eneste minus. Station Agger blev først alarmeret af politiet kl. 17,06. Forsinkelsen skyldtes, at Agger-området for tre år siden har fået helt nye telefonnumre, og politiet havde ikke fået stationens nye nummer noteret i alarmeringsplanen. Men det var trods alt et lille minus, når man ser øvelsen i sin helhed, og det er netop for at afsløre den slags fejl, der i det hele taget holdes øvelser.

FØR DE VÆLGER PENSIONSFORM

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



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

Alt indenfor skibsinstallationer.
Uforbindende tilbud gives gerne.



Redningsmand Per Andersen er bragt i land af helikopteren og lagt på båren, klar til videre transport. Til højre ses stationslederen fra Falck i Thisted, Poul Bak, til venstre stationsleder Arne Baltesen fra Rst. Nr. Vorupør.

(Foto: Klaus Madsen)



Det var ikke nogen god ide at parkere ambulancen med agterenden ud mod helikopteren landingsplads og med åben bagklap. Helikopteren piskede sand og grus ind i ambulancen, så en større hovedrengøring forestod.

(Foto: Klaus Madsen)

Øvelsen sluttede med, at redningsstation Agger demonstrerede sit raketmateriel, og et par af helikopterfolkene fik lov at skyde en raket af. Under god vejledning lykkedes det dem, at opnå et flot resultat. Raketlinen lagde sig, hvor den skulle, og den gik langt ud.

Efter øvelsen blev samtlige deltagere inviteret på kaffe i redningshuset, og snakken bagefter var ikke den mindst vigtige del. Redningsmænd, helikopter-besætning, Falck-folk, politi og læge fik lejlighed til at lære hinanden bedre at kende.

Sparekassen THY

HSR Skibselektronik
07 31 12 57

Otto Pedersvej 3 6960 Hvide Sande

THYBORØN HAVNS FISKERIFORENING

Havnegade 14, 7680 Thyborøn

Tlf. 07 83 18 44

Kontortid:

Daglig kl. 9,00-12,00

Auktionshallens tlf. 07 83 19 88

Vi ses i den lokale bank!

NORDVESTBANK

Fra Thyborøn til Oddesund på kun 24 minutter

Redningsvæsenet har et godt navn og er kendt af alle i de havne, der har en redningsstation. Men inde i landet er kendskabet til Redningsvæsenet ofte betydeligt mindre, og det er også en af forklaringerne på, at det somme tider har knæbet med samarbejdet med andre myndigheder.

Det er ikke kun de andres skyld, men også Redningsvæsenets egen. Vi er ikke gode til at gøre reklame for os selv. Hvor mange politistationer blev f. eks. underrettet, da Redningsvæsenet anskaffede de første lette redningsbåde?

Det er på den baggrund, man skal se et

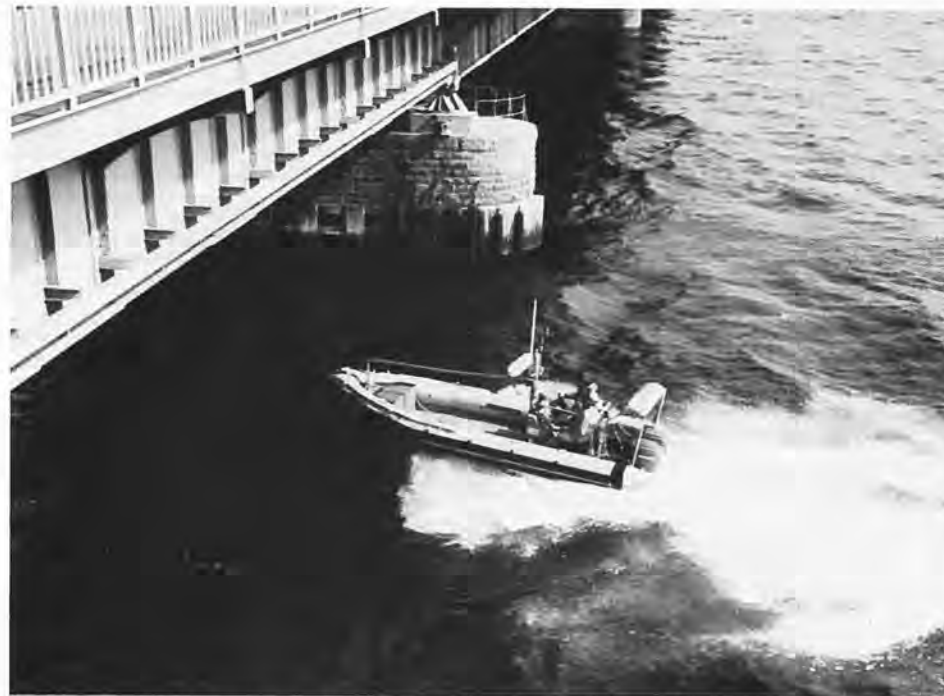
forsøg, som redningsstation Thyborøn gennemførte i slutningen af august. Stationen dækker ikke blot Nordsøen ud for Thyborøn, men også hele Nissum Bredning ind til Oddesundbroen, og forsøget gik ud på at vise, hvor hurtigt stationens lette redningsbåd kan sejle fra Thyborøn til Oddesund, en strækning på 15 sømil. Den lokale presse blev inviteret med, og forsøget gav anledning til fyldig omtale. RST Thyborøn har en af de små lette redningsbåde med to 60 HK påhængsmotorer. Båden er kun seks meter lang, men er forbavsende sødygtig, når den rigtige mand sidder ved roret. Båden har

netop fået to nye Mariner påhængsmotorer, og topfarten ligger nu mellem 35 og 40 knob. Båden er dog så let, at den kun opnår den helt store fart under meget ideelle vejrforhold. En lille smule sø sætter båden ned i fart.

De 15 sømil fra Thyborøn til Oddesundbroen blev tilbagelagt på 24 minutter og 35 sekunder. Det svarer til en gennemsnitsfart på 36,5 knob.

Farten blev opnået, selvom strømmen løb imod med 1,8 knob, og selvom der var en lille smule sø.

På vejen tilbage til Thyborøn blev der gjort et forsøg, som skulle vise, hvor hurtigt båden kan sejle fra Gjeller Odde ved Lemvig til Thyborøn. Distancen er 7 sømil, og den blev gennemsejlet på nøjagtigt 10 minutter og 35 sekunder. Det var med strømmen, og det svarede til en gennemsnitsfart på 40 knob.



Den lette redningsbåd på vej ind under Oddesundbroen. Distancen fra Thyborøn er på 15 sømil, og den blev gennemført på 24 minutter og 35 sekunder.

Efter forsøget slog den lokale avis fast, at redningsbåden fra Thyborøn under næsten alle forhold vil kunne være først fremme, hvis der sker en ulykke i Nissum Bredning. Den kan også være fremme før en helikopter, der normalt skal komme fra Ålborg.

Havnemester P. Milan Pedersen, Thyborøn, udtalte i samme forbindelse, at stationen i Thyborøn har et utroligt højt beredskab. - Vi kan kalde stationen ud ved at trykke på en knap på havnekontoret, og endnu har jeg ikke oplevet, at de ikke har været ude af havnen inden der var gået fem minutter. Det er egentligt fantastisk, når man tænker på, at redningsmændene er frivillige, som har et normalt job at passe ved siden af, sagde havnemesteren.

Fast besætning på den lette redningsbåd i Thyborøn er de to brødre Villy og Lars Jakobsgaard, og det var som sædvanligt Villy Jakobsgaard, der sad ved roret, da forsøget blev gennemført.

- Det er et job for unge mennesker at sejle i de lette både, siger stationsleder Robert Iversen. Det er fysisk meget krævende, og samtidig kræver det en utrolig reaktionsevne. Det er ingen spøg at sejle

med 40 knobs fart hen over vandet. Heldigvis har jeg i Villy og Lars nogle gode folk, som ved, hvad de har med at gøre.

De kan sejle den lette båd, når det skal gå stærkt, og når der er sø i kanalen, siger han.



I fuld fart er den lette redningsbåd på vej mod Oddesundbroen. Der er tryk på, når den kommer med næsten 40 knob. Det er redningsmand Villy Jakobsgaard ved roret.



A/S Hvide Sande Skibs- og Baadebyggeri
Tlf. 07 31 25 11

Nybygning, reparation og ombygning udføres. Bedding indtil 150 BRT.

HIRTSHALS EL-MOTORSERVICE ApS
HIRTSHALS . ØSTHAVNEN . TLF. 08 94 15 95

Elektromekanisk værksted
Salg og service af generatorer, motorer og pumper

FISKERNES SAMLECENTRAL I GRENÅ ApS

Strandgade 6 . 8500 Grenå . Tlf. 06 32 17 35



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

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



selvfølgelig!
LOKALBANKEN
HIRTSHALS

Ringkjøbing 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

SEAVIEW KLARSIGTRUDE



360 graders udsyn ved centermotor. Alle spændinger til jævn- og vekselstrøm. Motor, 60/120 watt, 1700-2100 omdr./Støjsvåg. 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



Jver C. Weillbach & Co. A/S

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

Tak til Martin Sørensen

Stationleder Martin Sørensen, Hirtshals, måtte med udgangen af august forlade redningsvæsenet på grund af helbredsbeholdningen uarbejdsdygtighed. Martin Sørensen er den stationsleder i nyere tid, der har måttet bære mest på sin skuldre. Han var stationsleder i Hirtshals, da RF2-ulykken skete, og han måtte stå i land og se sine kammerater sætte livet til i et færdigt, der ikke var godt nok. Bagefter kom de mange undersøgelser og den store offentlige interesse for ulykken, og selvom det nok var nødvendigt med nye kommissioner, indtil de rigtige konklusioner blev draget, skal ingen være i tvivl om, at det altsammen har været utroligt hårdt for Martin. Det var jo hans folk, hans kammerater, der satte livet til.

I anledning af Martin Sørensens afgang fra Redningsvæsenet har vi modtaget følgende fra mandskabet ved redningsstation Hirtshals:

Endnu en af de gamle redningsmænd er afgået fra Redningsvæsenet, Martin Sørensen nåede at være redningsmand i 26 år, og det er lang tid af et liv. Martin har lagt utroligt mange timer i redningsvæsenet.

Martin blev stationsleder efter Jørgen Hejlesen i 1979, og han har som sådan været igennem en utrolig hård tid med katastrofen ved RF 2 s forlis i 1981, hvor seks redningsmænd satte livet til.

Desuden har han været formand for Foreningen af Danske Redningsmænd i en periode, ligesom han har været i bestyrelsen i en årrække. Han var også med i en arbejdsgruppe, der blev nedsat efter RF2 ulykken, en post han desværre må-

te afstå fra på grund af sygdom for nogle år siden. Endelig skal det nævnes, at han også var sikkerhedsrepræsentant, så Martin har afgjort været med til at præge den udvikling, der foregår indenfor væsenet idag.

Vi kan heller ikke lade være at nævne, at Martin også har sin del af æren for, at vi i dag har den store moderne redningsstation i Hirtshals med den gode indretning og beliggenhed.

I august 1987 fik vi besked på, at Martin var syg og skulle indlægges på Hjørring sygehus. Her lå han et stykke tid, hvorefter han blev overført til Ålborg for at gennemgå en operation, hvorefter han igen kom tilbage til Hjørring sygehus.



Martin Sørensen

Som tiden gik, kunne vi her ved stationen godt se, at det var tvivlsomt, om Martin kom tilbage igen, og i maj måned 1988 kom beskeden fra Farvandsvæsenet, at Martin måtte afgå på grund af helbredsbeholdningen uarbejdsdygtighed med virkning fra 31. august 1988.

Det må være utroligt hårdt i en alder af kun 59 år at få den besked, at man ikke mere er egnet til arbejdsmarkedet.

Vi her på stationen ønsker, at Martin jævnligt vil komme ned og se til os, og vi vil ønske Martin og hans hustru Jensine alt godt fremover.

Mandskabet på
Rst. Hirtshals

Bedst og billigst til Vesttyskland!

I perioden
indtil 1988
GRATIS
til Vesttyskland!
Gælder for personbil,
campingvogne og
passagerer til



Om bord på vores moderne ferger sejler vi Transmünde-Link og Hirtshals-Link (Hirtshals-De bl.a.):

- Restauranter med et lækker og rigtholdigt menukort samt drikkevarer.
- Bus med et stort af forskellige drikke.
- Special Class til dem der vil have lidt ekstra service.
- Panoramasaalon på m/f Transmünde-Link, hvor vi serverer den lækre & smukke-beef.
- Cafeteria med lækre retter og drikkevarer.
- Parkimshop med alle de forenede mærker til Tax-Free priser.
- Supermarked med alt hvad hjertet begærer til Tax-Free priser.
- Kabiner med overnatningsmuligheder.

Vi byder Dem velkommen om bord til en behagelig overfart ...!

GT-LINK

PLADSRESERVATION:
GT-LINK, Gedser - Tlf. 03 87 92 33

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

Åbent brev til Farvandsvæsenet

Fra fhv. stationsleder ved redningsstation Hirtshals, Jørgen Hejlesen, har vi modtaget følgende åbne brev til Farvandsvæsenet:

Det var med stor forbavselse, at jeg erfarede at Martin Sørensen var afskediget fra sin stilling som opsynsmand ved Hirtshals redningsstation. Ingen kan undres over, at Martin Sørensen, efter det han har gennemgået de sidste 6-7 år, tilsidst måtte bryde sammen for det nervepres han har været udsat for.

Forst forliste redningsbåden, og alle hans seks medarbejdere og kammerater satte livet til, og det er vel nok det største chok en opsynsmand kan komme ud for. Senere kom de tre kommissionsbehandlinger med det ene forhør efter det andet. Dertil kom avisskriveriet, og ind imellem antydninger fra Farvandsvæ-

senet om, at mandskabet, og deriblandt også ham selv, skulle have svigtet.

Trods alt dette blev Martin Sørensen på sin post og passede sit arbejde på redningsstationen og fik stationen intakt igen, med andet materiel og nyt mandskab, en meget vanskelig opgave, som lykkedes fuldt for ham, og han var så indstillet på, at stationen snart skulle have en ny og mere sødygtig båd. Så gik det desværre sådan, at han blev syg og måtte gennemgå en stor operation.

Alt dette bevirkede til sidst, at nerverne slog klik, hvad man ikke kan undres over.

Da så lægerne for en tid siden erklærede

ham for rask igen, og han søgte tilbage til sin stilling i redningsvæsenet, fik han den besked, at han var afskediget.

Dette mener jeg er for dårligt, det er simpelthen uretfærdigt, ikke mindst efter at den tredje undersøgelseskommission havde erklæret, at der ikke var noget at bebrejde mandskabet, deriblandt heller ikke Martin Sørensen. Og jeg mener så afgjort, at sagen bør tages op til fornyet overvejelse.

I de sidste 17 år jeg var ansat ved Hirtshals redningsstation var det sammen med Martin Sørensen, og jeg kan bevidne, at ingen kan være mere pligtopfyldende og ansvarsbevidst end han, og hans kvalifikationer til posten som leder af stationen er hævet over enhver tvivl.

Hirtshals den 4. okt. 1988.
Jørgen Hejlesen
Fhv. opsynsmand

Tegn abonnement
på redningsbladet



NY HAVNS
TRAWLBINDERI
9850 HIRTSHALS
TLF. 08 94 10 44

Kommentar til Villy Jakobsgaard

Stationsleder Jacob Pedersen, Hirtshals, har sendt følgende indlæg, der er et svar til redningsmand Villy Jakobsgaard, Thyborøn, der havde et indlæg om samme emne i sidste nummer af Tidsskrift for Redningsvæsenet.

Jeg forstår godt, at mange redningsmænd er bekymrede over talen om, at Redningsvæsenet muligvis skal løse andre opgaver end kystredning, især på de stationer, hvor man kun har gammelt og udsidt materiel. Jeg tvivler dog stærkt på, at det gamle materiel overhovedet kan sælges og bruges til andet formål end kystredning. Men at de nye både, der bliver bygget i dag, ikke kan bruges til andet end kystredning, kan jeg overhovedet ikke se det fornuftige i.

Det siges, at vi skal være professionelle redningsmænd. Men hvordan skal vi blive det, hvis vi bare har de få udrykninger og øvelser, vi har i dag. Husk på, at det er store både med en masse avanceret udstyr ombord. Hvordan kan vi forlange, at frivilligt mandskab skal sætte sig ind i alle de ting. De har trods alt arbejde og privat liv, der også skal passes. Det vil være helt urimeligt at forlange det af dem.

Nej, lad de stationer, der har og får nye både, huse og andet nyt materiel få lov at påtage sig opgaver, som også ligger udenfor redningsområdet. Det vil for det første skabe mulighed for, at der kunne blive faste folk til at gå og passe bådene,

og hvis de så jævnlige har opgaver, der skal løses med bådene, får vi nemmere folk, der kan kaldes professionelle redningsmænd.

Jeg frygter ihvertfald for - nu da vi skal have ny båd her i Hirtshals - at komme til at gå ene og have opsyn med båden og være den eneste, der er inde i alt udstyret ombord. Når der så er en given situation, er jeg den eneste, der ikke skal med båden ud, når den sejler. Jeg frygter for, at det kan medføre en uheldig situation. Vi kan også forestille os, at der muligvis ansættes tre mand til dagligt at passe udstyret, men hvordan skal det være muligt at beskæftige tre voksne, raske og friske mænd 8 timer dagligt med kun at holde rent og tjekke diverse ting af.

Hvis vi så ser på det økonomiske i sagen, synes jeg, det er helt urimeligt overfor skatteborgerne, at der ikke skulle kunne bruges fælles ressourcer på steder, der f.eks. er statshavn, miljø og redningsvæsen, pengene skal jo i sidste ende tages fra den samme kasse.

Jeg er fuldstændig enig i, at det ville være kedeligt at skulle bruges til fiskerikontrol, men jeg tvivl også på, at det vil blive de første mange år, hvis det nogen sinde

bliver tilfældet. Jeg ved helt bestemt, at Fiskeriministeriet netop har købt bl. a. cirka 15 nye biler, og at med de nye tilmeldingsordninger, der er lavet angående landing af fisk, vil kontrollen fremover mere og mere foregå fra landsiden. Der skal heller ikke herske tvivl om, at vi først og fremmest er redningsvæsen, men jeg mener nok, det er fuldt forsvarligt, at vi også løser andre opgaver ved siden af. Det vil give redningsmændene mere rutine og kendskab til nmateriellet, når det virkelig gælder. Det kan da heller ikke være rimeligt, at der skal liggende instruktionsbøger for det hele, for at vi kan gå ud i en redningsopgave, for jeg er bange for, at det vil blive resultatet i de nye både, hvis de kun skal bemandedes med frivilligt mandskab.

Jeg vil give Farvandsvæsenet det råd at overveje grundigt at give de nye både en besætning bestående af faste og frivillige folk, ellers frygter jeg, at vi ved nogle stationer kan komme til at mangle redningsmænd, da jeg ikke tror at en redningsmand på frivillig basis hverken vil eller kan påtage sig det store ansvar, det nemlig er at sætte sig ind i alt ombord på de store både.

Venlig hilsen
Jacob Pedersen
stationsleder, Hirtshals

PS: Jeg vil lige minde om, at ambulancer og brandbiler er privat- og ikke statsejet.

Politiet i Esbjerg vil sikre bedre samarbejde med Redningsvæsenet

Kritikken fra stationsleder Vagn Fischer, Rst. Sønderho, i det seneste nummer af Tidsskrift for Redningsvæsenet medførte en hurtig reaktion, dels fra Farvandsvæsenet, dels fra politiet i Esbjerg.

Kritikken førte til, at der i september blev holdt et møde på politigården i Esbjerg med deltagelse af politimester Røn Jensen, politikommissær Flemming Bay Jensen, lodsinspektør Sv. Aa. Rasmussen og stationsleder Vagn Fischer.

Efter mødet udtrykte Vagn Fischer tilfredshed. - Vi havde et godt møde. Både politimesteren og politikommissæren kunne forstå min situation og min kritik, og de gav mig ret i, at det er utilfredsstillende for os, at vi ved flere lejligheder er blevet tilkaldt alt for sent.

- Men vigtigere endnu, så vil de gøre en indsats for at få forholdene rettet. De vil

sørge for, at der udarbejdes nye alarmringsplaner, som skal ligge hos vagthavende politiassistent, og jeg tror på, at problemerne nu er løst. De to ledende politimænds gode vilje er jeg ihvertfald ikke i tvivl om.

- Jeg har også indtryk af, at der allerede er sket noget. Vi havde en eftersøgning nogle få dage før mødet med politiet, og da blev vi tilkaldt med det samme, siger Vagn Fischer.

Søværnets Operative Kommando deltog ikke i mødet på politigården i Esbjerg, men i følge Vagn Fischer arbejdes der nu på at udarbejde nye retningslinjer for samarbejdet mellem SOK, politi og Redningsvæsenet, så der ikke fremover opstår situationer, hvor Redningsvæsenet ikke bliver tilkaldt med det samme, når Redningsvæsenet er den nærmeste til at yde hjælp.

Kom ud af busken

Kære redningsmænd

Hvis I synes, at redningsbladet ofte har lidt slagside, så det især er stationerne på den jyske vestkyst, der får mest omtale, så er det nok ikke helt forkert.

Men det har også sin forklaring. Jeg bor mellem Struer og Lemvig, og har jævnligt min gang i Thyborøn, og det er naturligvis de stationer, der ligger nærmest på, jeg bedst kan følge. Jeg aner ikke, hvad der sker på stationer, som ligger længere væk, med mindre i fortæller mig det.

Derfor: kom ud af busken. Ring til mig eller skriv til mig og fortæl, hvis der sker noget interessant. Send mig eventuelt kopi af rapporter fra aktioner, som fortjener omtale, og lad være med at være alt for beskedne. Billeder er meget, meget velkomne, og de skal nok blive returneret.

Venlig hilsen
Knud Jacobsen

Nye både opkaldes efter legatstiftere

Farvandsvæsenet har besluttet at følge et forslag fra Foreningen af danske Redningsmænd og opkalde de fire nye, store redningsfartøjer efter mennesker, som har stiftet legater til fordel for redningsmænd og deres efterladte. Dermed hædres de mennesker, som virkelig gjorde en indsats for redningsmændene på et tidspunkt, hvor den sociale tryghed var en helt anden end i dag.

De to både af Nordso-typen får navnene »Emil Robin« og »Martha Lerche«, mens de to både af Kattegat-typen får navnene »Anna Rørbye« og »Leopold Rosenfeldt«.

De nye fartøjer bliver hjemskrevet i København.

Skagen Radio uden bemanning om natten

Fra 1. april 1989 vil Skagen Radio ikke længere være bemanded fra kl. 23,00 til 7,00. Samtaler vil i dette tidsrum blive ekspederet af Lyngby Radio og Blåvand Radio.

Natlukningen gennemføres med henvisning til et betydeligt fald i antallet af samtaler over kyststationerne, bl. a. som følge af anvendelsen af mobiltelefoner, telex og telex ombord i skibe.

Telegrafisterne på kystradiostationerne er ofte nøglepersoner, når en kritisk situation opstår til søs, og deres dømmekraft og lokalkendskab er ofte forudsættningen for en heldigt gennemført redningsaktion.

Natlukningen af Skagen Radio betyder, at man i Kattegat-Skagerrak ikke længere kan forvente at have en lokalkendt telegrafist på vagt om natten.



**Fiskeriartikler
Fiskenet**

Frydendahl

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



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



Holde Sande gensidige Skibsforsikring

Stormgade 8 - 6960 Hvide Sande - Tlf. 07 31 10 12

Formand Bent O. Jørgensen
Privat 07 31 12 88
Forretningsfører Kr. Knudsen
Privat 07 31 14 18



Hvide Sande Fiskeriforening

Stormgade 8 - 6960 Hvide Sande
Tlf. 07 31 19 35
Kontortid: Daglig fra 9-12



Lemvig Skibsforsikring

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

Indsats siden sidst

Redningsvæsenet har siden 1. juli udført følgende aktioner:

1. jul. GEDSER. Lystfartøj, tysk »Elka«, strandet øst for Gedser Odde. Bragt flot og bugseret i havn af redningsfartøjet.
2. jul. HIRTSHALS. Drivende jolle observeret ud for Lønstrup. Havde fire dykkere ombord. Alt vel.
3. jul. TORSMINDE. Fiskerfartøj »K. F. Hansen«s indsejling overvåget i kuling.
3. jul. GRENÅ. Windsurfer i vanskeligheder ved Kalkgrunden bjerget af redningsfartøjet.
3. jul. GRENÅ. Windsurfer i vanskeligheder ved Gjerrild. Var bjerget inden redningsfartøjets ankomst.
5. jul. SKAGEN. Raketter observeret i Ålbæk Bugt. Eftersøgning. Intet tegn på søulykke.
5. jul. HIRTSHALS. Raketter observeret ved Nørlev Strand. Eftersøgning. Intet tegn på søulykke.
5. jul. SKAGEN. Norsk motorbåd med maskinskade nord for Grenen. Bugseret i havn.
6. jul. SKAGEN. Svensk lystfartøj i vanskelighed nord af Skagen. Bugseret i havn.
8. jul. HVIDE SANDE. Fiskerfartøje bugseret over barren.
9. jul. VESTER AGGER. Lystfartøj strandet. De ombordværende bjerget af redningsmandskabet.
10. jul. HVIDE SANDE. Windsurfer savnet på Ringkøbing Fjord. Fundet i god behold.
12. jul. HVIDE SANDE. Jolle observeret SSV af Hvide Sande. Fundet i god behold og kunne selv sejle i land.
13. jul. GEDSER. Tysk lystfartøj strandet SV af Nysted. Fartøjet bragt flot og bugseret i havn.
13. jul. HIRTSHALS. Kvæstet fisker afhentet fra trawler »Anine Nordfisk«.
13. jul. GEDSER. Tysk lystfartøj med maskinskade 2 sømil SV af Gedser bugseret i havn.
13. jul. SKAGEN. Tilskadekommen fisker. Forgæves møde. Aktionen overtaget af RST. Hirtshals.
14. jul. SÆBY. Norsk lystfartøj strandet ved Aså. Kom selv fri.
14. jul. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj L.

- 328 »Biscaya« fik trawl i skruen 6 sømil V-S af Hvide Sande. Bugseret i havn.
15. jul. TORSMINDE. Fiskekutter med maskinskade ved indsejlingen. Forgæves møde. Kutteren kunne klare sig selv.
19. jul. SÆBY. Lystfartøj, norsk »Ydra«, strandet ud for Lyngså. Trukket fri og slæbt i havn.
19. jul. SKAGEN. Lystfartøj, norsk »Navsika« havde øst for Skagen mistet forsejlet, der var viklet rundt om roret. Blev hjulpet i havn.
19. jul. SKAGEN. Lystfartøj, norsk »Evyarn« i vanskeligheder øst for Skagen. Hjulpel i havn trods meget hårdt vejr.
19. jul. SKAGEN. Norsk sejlbåd i vanskeligheder 12-14 sømil øst af Skagen. Fundet efter nogen eftersøgning. Da vinden var meget hård, var det svært at få forbindelse. Bugseredes i havn.
19. jul. TORSMINDE. Drukneulykke ud for Trans Ferieby. Den omkomne var ved redningsstationens ankomst fundet.
19. jul. GRENÅ. Lystfartøj »Nivarna II« havde knækket masten 22 sømil ØSØ af Grenå. Bugseret i havn.
19. jul. GRENÅ. Lystfartøj, tysk »Pavane«, strandet ved Kalkgrunden. Bragt flot og slæbt i havn.
19. jul. HIRTSHALS. Overvågning af flere små bådes ankomst i kuling.
19. jul. ØSTERBY. Lystfartøj, dansk »Beagle«, strandet øst for Østerby. Trukket fri og bugseret i havn.
19. jul. ØSTERBY. Sejlbåd strandet NØ af Østerby. Trukket fri og bugseret i havn.
20. jul. VESTER AGGER. Fiskerfartøj sprunget læk ud for Agger. Fik motoren i gang og sejlede mod Thyborøn under overvågning.
20. jul. THYBORØN. Fiskerfartøj læk. Overvåget og hjulpet i havn.
20. jul. SÆBY. Drivende jolle observeret på Nordvest Revet. Jollen var tom og blev slæbt i havn.
20. jul. SKAGEN. Lystfartøj, svensk »Ariadne«, strandet nord af Grenen. Bragt flot og slæbt i havn.
21. jul. TORSMINDE. Kutter »Heidi Birthe« havde rorskade. Hjulpel i havn.
22. jul. CHRISTIANSØ. Lystfartøj, svensk »Sanita«, løb tør for brændstof 10 sømil nord for Christiansø. Kom i

havn ved egen hjælp.

23. jul. GRENÅ. Fiskerjolle med maskinskade 6 sømil SØ af Grenå. Hjulpel i havn.
23. jul. HIRTSHALS. Fiskerfartøj med maskinskade 3 sømil vest af Hirtshals. Bugseret i havn.
24. jul. SÆBY. Lystfartøj strandet 1 sømil syd for Aså. Var umuligt at trække fri, da det var drevet ind mellem 1. og 2. revle. De ombordværende ønskede ikke at forlade fartøjet.
26. jul. SKAGEN. Kutter »Hanni« læk 23 sømil SØ af Skagen. Fik pumper ombord og bugserede i havn under overvågning af redningsfartøjet.
26. jul. RØNNE. Lystfartøj strandet ved Boderne Havn. Fartøjet kunne ikke trækkes af grunden.
26. jul. NØRRE VORUPØR. Tre personer savnet nord for landingspladsen. Eftersøgning uden resultat. Intet tegn på søulykke.
27. jul. ANHOLT. Windsurfer i vanskeligheder. Forgæves møde. Surferen bjerget af kutter.
29. jul. GEDSER. Katamaran kæntræt syd for Nysted. Ved redningsfartøjets ankomst var de ombordværende reddet af Falck.
29. jul. HVIDE SANDE. Jolle med fem ombord savnet på Ringkøbing Fjord. Blev ved eftersøgning fundet i god behold.
29. jul. HVIDE SANDE. Overvågning af flere fartøjers ankomst i kuling.
29. jul. HANSTHOLM. Tilkaldt af havnevagten, da lystfartøj var i vanskeligheder i forhavnen. Trods meget hårdt vejr gik det godt.
30. jul. GRENÅ. Røde raketter observeret syd for Hjelm. Aktionen afblæstes. Viste sig at være fyrværkeri.
30. jul. THYBORØN. Lystfartøj, tysk »Kema«, i vanskeligheder i Nissum Bredning. Bugseret i havn.
30. jul. TORSMINDE. Overvågning af to kutteres ankomst i kuling.
30. jul. SKAGEN. Windsurfer savnet i Ålbæk Bugt. Blev ved eftersøgning fundet i god behold.
31. jul. THYBORØN. Lystfartøj, tysk »Shalom«, strandet i Nissum Bredning. Fartøjet kunne ikke trækkes fri grundet lavvande. To ombordværende sejlet ind til Thyborøn. Den ene var tilskadekommen og blev bragt til læge.
31. jul. THYBORØN. »Shalom« truk-

ket fri af grunden ved højvande.

31. jul. ANHOLT. Røde raketter observeret 3 sømil NV af Anholt. Ved eftersøgning blev fundet fartøj med motorvanskeligheder. Blev slæbt i havn.
31. jul. RØMØ. Tre børn savnet ved Lister Dyb. Før eftersøgning kom igang dukkede de op i god behold.
1. aug. SKAGEN. Lystfartøj, norsk »Tamary«, strandet på Grenen. Trukket fri og slæbt i havn.
1. aug. SKAGEN. Lystfartøj, dansk »Snuden«, i vanskeligheder SV af Skagen. Lænset og hjulpet i havn.
2. aug. HVIDE SANDE. Lystfartøj i vanskeligheder i indsejlingen. Inden redningsfartøjets ankomst var kutter kommet til undsætning.
3. aug. THYBORØN. Norsk lystfartøj med motorstop i kanalen. En af de ombordværende sprang overbord for at hente hjælp. Han blev bjerget, hvorefter fartøjet bugseredes i havn.
4. aug. ØSTERBY. Lystfartøj, svensk »Kalven«, strandet i bundgarn. Tovværk i skruen kappet, hvorefter fartøjet blev slæbt i havn.
5. aug. THYBORØN. Lystfartøj med knækket rør i kanalen. En faldt overbord, men blev reddet. Fartøjet overvåget, mens det sejlede ind for påhængsmotor.
5. aug. NEKSØ. Lystfartøj kæntrær SSV af Neksø. Begge ombordværende reddet af anden båd.
5. aug. HIRTSHALS. Drivende jolle observeret. Ingen ombord. Trukket på land af redningsmandskabet.
5. aug. HIRTSHALS. Lig observeret i havnen. Bjerget af redningsmandskabet.
6. aug. GEDSER. Lystfartøj »Pia« strandet 7 sømil vest af Gedser. Bragt flot og fortsatte sejladsen.
7. aug. SKAGEN. Sejlbåd, svensk »Afaiia«, strandet på Grenen. Trukket fri og ledsaget i havn.
7. aug. HVIDE SANDE. Kutter »Anna Mette« havde maskinskade 11 sømil SV af Hvide Sande. Bugseret i havn.
8. aug. SKAGEN. Røde raketter observeret ved Grenen. Viste sig at være strandet norsk sejlbåd. Trukket fri og slæbt i havn.
8. aug. NØRRE VORUPØR. Fisker, der fiskede alene med kystbåd »Thorbør«, blev syg. Afhentet af redningsmandskabet, som også sejlede båden ind.

9. aug. SKAGEN. Sejlbåd, norsk »Akerina«, strandet på Grenen. Trukket fri og sejlet i havn af redningsmandskabet. Under aktionen advarede andet fartøj, som fulgte med i havn.
9. aug. THYBORØN. Lystfartøj »Eva« strandet i Krik Vig. Trukket fri ved højvande.
9. aug. HIRTSHALS. Tom jolle observeret øst for Lønstrup. Viste sig at være i brug af dykkere.
9. aug. ØSTERBY. Røde raketter observeret ved Knobgrunden. Viste sig at være fra strandet svensk lystfartøj »Sesalina«. Blev trukket fri og slæbt i havn.
10. aug. HIRTSHALS. Lystfartøj S/Y »Carina« af Jamaica havde problemer med skruen. Redningsfartøj sejlede dykkere ud, som rensede skruen.
11. aug. SÆBY. Lystfartøj strandet syd for Sæby. Ved redningsfartøjets ankomst var de ombordværende svømmet i land. Fartøjet bugseredes i havn.
13. aug. SKAGEN. Norsk lystfartøj, »Indispensible«, i vanskeligheder med ødelagte sejl øst for havnen. Slæbt i havn.
14. aug. SKAGEN. Garnjolle læk øst for havnen. Blev lænset og slæbt i havn.
15. aug. SKAGEN. Lystfartøj, tysk »Carlos II« havde tov i skruen SØ af Skagen. Bugseret i havn.
15. aug. SKAGEN. Windsurfer i vanskeligheder øst for Skagen. Bjerget af redningsfartøj.
15. aug. NEKSØ. Gummiflåde observeret 8 sømil SV-S af Neksø. Eftersøgning iværksat. Intet tegn på søulykke.
16. aug. HVIDE SANDE. Overvågning af kutteres indsejling i kuling.
17. aug. HIRTSHALS. Kutter »Ditte Hansen« havde motorproblemer 13 sømil VSV af havnen. Fik selv motoren i gang. Overvåget under indsejling.
18. aug. ANHOLT. Motorbåd, dansk »Klaus«, i vanskeligheder 10 sømil SØ af havnen. Bugseret i havn.
18. aug. GRENÅ. Lystfartøj, dansk »Frej«, strandet på Kalkgrunden. Trukket fri og ledsaget i havn.
19. aug. HIRTSHALS. Lystfartøj, norsk »Sjølomst«, havde motorstop og ødelagte sejl 8-10 sømil nord af havnen. Bugseret i havn.
21. aug. HIRTSHALS. Fiskerbåd »Sanne-Marie« sprunget læk 11 sømil NØ af havnen. Lænset og slæbt i havn.
21. aug. GRENÅ. Motorbåd, dansk

- »Klaus«, i vanskeligheder 30 sømil øst for Grenå. Eftersøgning iværksat, da positionen var usikker. Båden fundet og bugseret i havn. Under aktionen meldtes om flåde med bunden i vejret. Eftersøgning uden resultat.
21. aug. GEDSER. Nødraket observeret ved Rødsand. Eftersøgning. Intet tegn på søulykke.
22. aug. ØSTERBY. Sejlbåd formodet strandet på Knobgrund. Viste sig at ligge for anker, alt vel ombord.
24. aug. SØNDERHO. Nødraketter observeret 7-8 sømil vest for Fanø. Eftersøgning. Intet tegn på søulykke.
25. aug. HIRTSHALS. Røde raketter observeret ved Tornby Strand. Eftersøgning. Intet tegn på søulykke.
25. aug. RØNNE. Bådeulykke ved Boderne Havn. Den forulykkede kvinde fundet. Genoplivning ikke mulig.
29. aug. HIRTSHALS. Kutter i vanskeligheder 4 sømil NV af havnen. Inden mandskabet sejlede ud, kom melding om, at den var taget under bugsering af anden kutter.
30. aug. HIRTSHALS. Jolle udeblevet. Inden afsejling ankom jollen.
30. aug. THYBORØN. Fisker udeblevet. Blev fundet i Nissum Bredning med alt vel ombord.
31. aug. HIRTSHALS. Fiskerbåd »Sanne-Marie« læk. Lænset og hjulpet i havn.
3. sep. NØRRE VORUPØR. Tiltagende sø og vind. Pram for indadgående. Klarede sig selv. Forgæves møde.
3. sep. SKAGEN. Nødraket observeret på Grenen. Viste sig at være grundstødt svensk sejlbåd. Blev trukket fri og slæbt i havn.
4. sep. HVIDE SANDE. Bugsering af kutter »Pia Glanz« overtaget fra redningsskibet »Nordsøen«.
5. sep. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj under bugsering overvåget af redningsfartøjet.
10. sep. GEDSER. Lystfartøj, tysk »Bora II«, strandet på Rødsand. Trukket fri og fortsatte sejladsen.
15. sep. NØRRE VORUPØR. Pram i vanskeligheder. Kom i land i god behold under overvågning af kutter og redningsmandskabet.
17. sep. HIRTSHALS. Windsurfer i vanskeligheder ved Tversted. Kom selv i land.
17. sep. HIRTSHALS. Storm. Redningsstationen standby i det hårde vejr.



Fiskesalgforeningen
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



BORNHOLMS KONSERVESFABRIK A/S

LEVERANDØR TIL DET KØL. DANSKE HØF
3730 NEKSØ - BORNHOLM



Ophalerbedding indtil 200 tons
Hydraulik- og Maskinværksted
Tømrerværksted
Malerværksted

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

DANTRAWL A/S

Telefon 08 94 17 11

Hirtshals Fiskeriforening

LOSSEAFD. - ØSTHAVNEN
9850 HIRTSHALS

CALYPSO Krøyer Seafood a/s

Rødspættevej 5 - 8960 Hvide Sande - Tlf. 07 31 13 55

Hvide Sande Skibssmedie

W/H.F. Aaser
Alle former for smede- og skibssmedearbejde.
Motorreparation, hydro anlæg og aluminiumsarbejde udføres.
Telefon 07 31 10 36 - 07 31 18 22

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



HIRTSHALS SKIBSELEKTRONIK A/S

Nordvestkajen · Tlf. 08 94 18 44 - 08 94 12 56



- ikke
hos os!

**Landbobanken betales
kun den rene rente
uden løbende provisioner.**

Vi gør Vestjylland billigere.

Landbobanken

MANDS MINDE



Ansættelser

Pr. 1.7. 1988

Kassernearbejder E. Knudsen, f. 13.9. 1946, som opsynsmand ved redningsstation Thorsminde.

Pr. 1.8. 1988

Claus Henrik Jacobsen, f. 7.8. 1962, som bådmand på prøve ved redningsstation Neksø.

Pr. 1.9. 1988

Bådformand J.J. Pedersen, som opsynsmand ved redningsstation Hirtshals.

Afsked

Pr. 30.6. 1988

Opsynsmand K.E.V. Olesen, redningsstation Oksbøl, efter ansøgning.

Pr. 31.7. 1988

Bådmand J.E. Nielsen, redningsstation Neksø.

Pr. 31.10. 1988

Bådmand C.Aa.S. Pedersen, redningsstation Rønne, efter ansøgning.

Afgået ved døden

Opsynsmand Arne M. Kristensen, redningsstation Neksø, er afgået ved døden den 2.9. 88.



Runde fødselsdage

55 år

Fhv. bådmand V.B. Bagger, Rømo, 9.10. 1988.

Bådmand W.R.T. Jensen, Thorsminde, 14.11. 1988.

60 år

Bådmand C.Aa.S. Pedersen, Rønne, 16.10. 1988.

65 år

Fhv. bådmand I. Nielsen, Vesterø, 23.10. 1988.

Fhv. betjeningsmand E.P.A. Pedersen, Tisvildeleje, 26.10. 1988.

70 år

Fhv. bådmand S. Christensen, Stenbjerg, 30.9. 1988.

Fhv. betjeningsmand H.A. Sørensen, Christiansø, 12.10. 1988.

80 år

Fhv. betjeningsmand V.O. Koch, Blaavand, 24.9. 1988.

Fhv. bådmand M.A. Mathiasen, Rindby, 18.11. 1988.

Fhv. bådmand I.K.F.J. Gajhede, Skagen havn, 19.11. 1988.



Af »Professor Leopold Rosenfeldts Legat«

vil der i december måned 1988 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, besluttsomhed og dygtighed.
- 2) Trængende enker og/eller uforsørgede børn efter redningsmand, der er omkommet under udførelse af redningsarbejde.
- 3) Redningsmand, som på grund af alvorlig sygdom eller tilskadekomst under udførelsen af redningsarbejdet har måttet udtrede 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:

Farvandsvæsenet
Postbox 1919
1023 København K

hvortil skemaerne tilbagesendes inden 15. november 1988.

Legatbestyrelsen

Hirtshals Ny Samlecentral ApS

Tlf. 08 93 39 19

Hirtshals Forvaltningskontor
Sydvestkajen 1, 1 - 9850 Hirtshals
Telefon 08 94 27 00

Døgnvagt: 08 94 39 19
Uffe Jensen, privat: 08 94 16 25
Sigurd Jensen, privat: 08 94 91 78

»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-Rømo).
- B) eller enker eller livsarvinger (under 21 år) efter redningsmænd, som er omkommet på Vesterhavet under arbejde for at redde andre.

Ansøgningsskema rekvireres hos:

Jørgen Ibsen
Skoleparken 57^{IV}
6705 Esbjerg Ø
Tlf. 05 14 42 80

Oplys antal og hvilken kategori (ovennævnte A eller B, eller begge).

Ansøgningsfristen udløber den 31. december 1988.

P. b. v.

Robert Iversen
Formand for legatets bestyrelse og Foreningen af danske Redningsmænd

Af »Fru Anna Elisabeth Rørbyes Legat« vil der i december måned 1988 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:

Farvandsvæsenet
Postbox 1919
1023 København K

hvortil skemaerne tilbagesendes inden 15. november 1988.

Legatbestyrelsen



NORDSØVÆRFTET

(North Sea Shipyard Ltd.) Ringkøbing · Danmark

Tel. INT. 457 32 08 11 · Telex 60880 norsea dk · Telefax INT. 457 32 45 03

Af »Kasserer Gottlieb Ølsteds Legat« vil der i december måned 1988 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:

Farvandsvæsenet
Postbox 1919
1023 København K

hvortil skemaerne tilbagesendes inden 15. november 1988.

Legatbestyrelsen

Af »Emile Robin m.fl.s Legat til fordel for redningspersonel og dets slægt« vil der i december måned 1988 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 mindreaktuelle 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:

Farvandsvæsenet
Postbox 1919
1023 København K

hvortil skemaerne tilbagesendes inden 15. november 1988.

Legatbestyrelsen



FOR 60 ÅR SIDEN

Oktober 1928

Bådformand i Esbjerg trækker sig tilbage

Bådformand ved redningsstationen i Esbjerg, Søren Hansen, har søgt og fået sin afsked af Redningsvæsenets tjeneste fra 1. oktober d. a. Søren Hansen er født 7. april 1863 og har været fører af Esbjerg redningsbåd siden stationens oprettelse i 1907 eller i over 20 år, og i den tid har han været med til 11 redningsforetagender, ved hvilke 57 mennesker er blevet reddet. Desuden har der været mange forgæves udrykninger, hvad der jo altid vil blive ved en sta-

tion som Esbjerg, hvor virkefeltet er så stort, og hvor redningsbåden, som sættes ud i havnen, altid vil kunne gå ud. Samtidig med Søren Hansen trækker bådmand Søren Buntmager sig også tilbage, og det er på grund af den skade, han fik under en øvelse sidste år. Søren Buntmager blev ansat samtidig med Søren Hansen og har i det store hele været med til de samme redningsforetagender. Som ny bådformand ved Esbjerg red-

ningsstation er i stedet for Søren Hansen ansat kutterfører Lambertsen.

Stationen Grenå Havn

Ved redningsstationen Grenå Havn har bådmand Rasmus Christian Sørensen søgt og fået sin afsked af Redningsvæsenets tjeneste fra 1. oktober d. a. på grund af alder og svagelighed. R. Chr. Sørensen er født i 1865 og blev ansat i Redningsvæsenets tjeneste i 1900, men før den tid hørte han til det frivillige mandskab, som betjente en privat redningsbåd »David«, der var stationeret ved Grenå Havn, og var med den med til flere redningsforetagender, ved hvilke mange skibbrudne blev reddede. Med station Grenå Havns redningsbåd har Søren Hansen været med til 13 redningsforetagender, hvorved 84 mennesker er blevet reddede.

Redningsstation Rønne

Bådmand Niels Andreas Kjølter ved stationen Rønne har på grund af alder søgt og fået sin afsked af Redningsvæsenets tjeneste fra 1. oktober d. a. Niels Andreas Kjølter blev ansat som bådmand den 1. sept. 1894 og har således været i tjenesten i 34 år. I den tid har han været med til 19 redningsforetagender med redningsbåd og to med raketapparater, hvorved er reddet i alt 137 mennesker. I hans sted er ansat fisker Mathias Peter Jakobsen, 35 år gammel.

Redningsstation Gudhjem

Ved redningsstationen Gudhjem har betjeningsmand, fisker Laurits Christian Nielsen søgt og fået sin afsked fra 1. oktober d. a. på grund af alder. Laurits Christian Nielsen indtrådte i tjenesten som betjeningsmand 1. april 1905. Han har været med til at redde 7 mennesker. Ved redningsstationen er nyansat fisker Peter Mathias Jørgensen som betjeningsmand.

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 31 10 18

Grenaa gensidige Forsikring for Fiskefartøjer

Tlf. 06 32 16 22 - 06 38 60 50

HIRTSHALS FISKEAUKTION

Tom Christiansen
Statsaut.



HANSTHOLM FISKEAUKTION

Auktionsmester IB HOLM SØRENSEN
(statsautoriseret)



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



THORSMINDE FISKEAUKTION

v/ Johannes Dahl Knudsen
Spovevej 7 · Thorsminde · 6990 Ulfborg

Tlf. 07 49 71 23

ANDELSBANKEN
er anderledes

Hirtshals · Hanstholm · Thyborøn

MALERMESTER
JØRGEN JEPPESEN

Cort Adelervej 6 · 9850 Hirtshals · Tlf. 08 94 10 33

Skibsmaling * Sandblæsning * Sandvask
Bygningsmaling * Autolakering

MOLLERUP
&
BROE
Kolonial og
Skibshandel

THYBORØN HAVN
TLF. 07 83 12 11

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 SKIBSRADIO
MARITIMT ELEKTRONISK UDSTYR
Herring Bygade Havn 7680 Thyborøn Tlf. 07 83 11 60 Bilm. 049 54999



**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
Skibsproviantering**

v/ Birte og Søren Pedersen
Havnegade 22 . 7680 Thyborøn . Tlf. 07 83 10 05 - 07 83 13 20



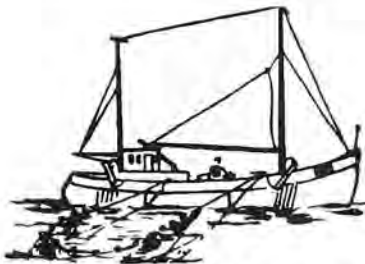
THYBORØN FISKEAUKTION

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

Medlemsblad for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 6

NOVEMBER-DECEMBER 1988

55. ÅRG.



MRB 35 væltede i Thyborøn Kanal

Tirsdag 1. november væltede MRB 35, da den blev ramt af en forkert sø i Thyborøn Kanal. Båden krængede så meget over, at den kom til at ligge med bunden i vejret, men heldigvis gik det godt. Vinduerne holdt, og båden kom op igen. De fire redningsmænd ombord slap med forskrækkelsen. På billedet ses fra venstre stationsleder Robert Iversen og de fire redningsmænd, som den dag bemandede MRB 35. Det er Jørgen Sloth, Herluf Høj, Villy Jakobsgaard og Reinhard Svalgaard Nielsen. Læs mere om dramaet inde i bladet.



HVIDE SANDE FISKEAUKTION

v/ Leo Rønn

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

STATOIL KYSTSALG

Brændstof • Smøremidler

| | |
|---------------|---|
| Esbjerg | Tlf.: 05 12 84 78 |
| Frederikshavn | Tlf.: 08 42 11 57 - 08 42 27 23 |
| Grønå | Tlf.: 08 32 13 99 |
| Hørsholm | Tlf.: 07 96 16 90 - 07 96 13 35 |
| Hirtshals | Tlf.: 08 94 11 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

mekanord marinegear

Optimal økonomi:

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



mekanord aps ENGINEERING

Nordre kaj 31
9900 Frederikshavn
Tlf. 08 42 03 11

SEJL
(gl. 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

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
filmelding.



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

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

Eftertryk tilladt med kildeangivelse

ISSN 0900-3207

FORENINGEN AF DANSCHE 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
Højvængen 12, 9850 Hirtshals
Tlf. 08 94 18 82

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

STØT
VORE ANNONCØRER
- DE STØTTER OS!



Den gamle fisker og en tysk soldat!

Han var min søndagsskolelærer, den gamle fisker. Jeg husker ikke, hvad han sagde, men jeg husker, hvad han gjorde: Han sang og lo, og han fik os børn til at gøre det samme. Han havde ubegrænset adgang til glædens kilde, og han kaldte den Jesus eller »bette Jesus«.

En gang i min studentertid var jeg med på havet. Skipper fortalte mig om den gamle fisker, at han havde fisket sammen med min bedstefar. Han kunne være nedtrykt, men den gamle fisker, som den gang var ung, kunne altid få ham »op af kælderens igen« med sin sang. Var fiskeriet ringe: »Nu må vi have en bette sang«. Var det godt, kom sangen af sig selv.

Hans sidste rejse!

Så skulle han da ud på sin sidste rejse - i dødsdykkens dal. Det fortælles, at naboer sang ham ind i døden. Men først var han på sygehus i Holstebro. Der gik jeg nu som præst og så, hvorledes læger kappedes om at komme ind på hans stue. Før selv om den gamle fisker skulle dø, var der så meget liv i ham. Der var noget, døden ikke kunne overvinde. Lægerne meddelte: »Nu kan vi ikke gøre mere for Dem«. Men min gamle søndagsskolelærer havde ikke glemt sin bønrelærdom. Han løftede hovedet en smule fra puden og sagde: »Det gør heller ingenting, for jeg er beredt. Er I det?«

Den tyske soldat

På den tid, hvor den gamle fisker lærte os at synge og le i Jesu navn, sad en ung tysk soldat i Stalingrad og skrev til sin far: »Jeg skal dø nu, og det er forfærdeligt, for der er ingen Gud. Jeg har søgt ham overalt. I skyttegravens mudder, på himlens bue. Men dér var der kun bomber og granatregn. Nej! far, der er ingen Gud.«

Konfirmander 1988

Mine konfirmander, som intet kendte til min gamle fisker, og kun lidt til den store krig læste brevet fra den unge tysker. Så fik de til opgave at skrive et brev til ham, som om de var hans søster eller broder.

Alle breve fra disse unge, bar det samme præg: Forfærdelse - ikke over krigens gru, men over det, at et menneske skulle dø uden Gud. Igen og igen skrev de unge: »Du må tro på Gud!«

En pige skrev: »Hvid vi alle troede på Gud og Jesus, så ville der komme en stor fred på jorden, og en dag ville vi flyve som fuglene!«

Sådan sad konfirmanderne og kæmpede med den unge tyskers fortvivlelse og håbløshed.

Jeg tænkte på min gamle fisker, som havde været ude i mangan en storm og dog kunne synge:

*Jeg ved, hvor glæden har sit hjem,
når øde mark står hvid,
Hint frydekør fra Betlehem
forstummer ingen tid.*

Den gamle fiskers sang er ikke forbi. De unge spørger og den gamle må synge og fortælle om den Jesus, som døden ikke kan overvinde.
Glædelig jul til alle på hav og ved land.

Jens Hyas



Hirtshals Sparekasse

THORFISK

GRENAA - THYBORØN

FURUNO

FURUNO radar og ekolod
SP og SRXRTI radiotelefoner
ROBERTSON autopiloter
Elektriske målsystemer

VIGGO Jensen

Grenaa Havn ApS
Strandgade 14
8500 Grenaa
Tlf. (06) 320853 - 323683

NV NordVest proviant
Bredgade 1
7680 Thyborøn
Tlf. 07 83 14 00

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



**FISKERNES
FISKEINDUSTRI A.M.B.A.
SKAGEN · DANMARK**

Havnevagtvej
Postbox 164 · 9990 Skagen
Telefax 08 45 02 11 · Telex 67 523
Tlf. 08 44 11 00

**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



MRB 35 tippede rundt i Thyborøn Kanal med fire redningsmænd ombord

- Det er det værste, jeg har oplevet i hele mit liv. Mit hjerte slog så stærkt som aldrig før, siger stationsleder Robert Iversen, Thyborøn.

Han stod i lodstårnet i Thyborøn og fulgte i kikkerten Thyborøns redningsbåd, MRB 35, da den tirsdag 1. november blev ramt af en forkert sø i Thyborøn Kanal og tippede rundt.

- Båden lå med bunden i vejret i næsten 10 sekunder, og jeg kunne se hele kølen, siger han. Det var forfærdeligt. Der var fire mand ombord, som jeg havde sendt ud, og jeg frygtede, det skulle gå ligesom med RF 2. At de skulle sætte livet til.

- Kunne MRB 35s store vinduer holde, og ville båden komme op igen? Eller ville den blive fyldt med vand? MRB 35 er afprøvet til intakt stabilitet, men ikke til lækstabilitet. Det vil sige, at båden kan rejse sig op, så længe styrehuset er intakt, men vi ved ikke, om den kan gøre det med et vandfyldt styrehus.

- Det var uhyggelige tanker at stå med, mens jeg i kikkerten så på 35erens grønne bund, og lige siden har jeg syntes, den grønne farve er hæsli. Min lettelse var uendelig stor, da båden pludselig rejste

sig igen, og jeg over radioen fik melding om, at alle fire ombord var i god behold, siger Robert Iversen.

Vestkysten afspadserede

Thyborøns redningsbåd var blevet kaldt ud ved 9-tiden om morgenen. Thyborøn-kutteren »Lepanto« havde fået trawl i skruen og kunne ikke sejle selv. Den blev bugseret hjem af en anden Thyborøn-kutter, »Atlanta«, men bugseringen var besværlig, fordi ingen af kutterne har rigtigt slæbegrej, og fordi vinden var frisket meget op om morgenen, og det nu var stiv til hård kuling. »Atlanta« måtte bugserer i sin trawl-wire, der ikke er beregnet til så stort et træk, og det foregik derfor langsomt og forsigtigt.

Af frygt for at wiren skulle sprænge, turde »Atlanta« ikke selv bugserer »Lepanto« ind over kanalen, og Thyborøns redningsbåd blev tilkaldt for at overtage bugseringen.

Det er sjette gang i år, redningsbåden har overtaget bugseringen af Thyborøn-kuttere, som er blevet slæbt hjem af kolleger, og den lille MRB 35 har nu flere gange måttet slæbe fuldt lastede ind-

ustritrawlere med en samlet vægt på op til 800 tons ind over kanalen. Det er sket, mens Fiskeriministeriets nye rednings- og inspektionsskib, »Vestkysten«, har ligget bundet til kaj i Thyborøn, mens skibets to besætninger holdt fri og afspadserede. Tirsdag 1. november, da det nær var gået galt for MRB 35, lå »Vestkysten« også i Thyborøn havn og afspadserede.

Kom helt uventet

De fire redningsmænd, som tirsdag 1. november bemandede MRB 35, var Herluf Høj, der var skipper, og Villy Jakobsgaard, Reinhard Svalgaard Nielsen og Jørgen Sloth.

- Det var egentligt ikke, hvad vi vil kalde dårligt vejr. Da uheldet skete, blæste det 18 sekundmeter, og vi har været ude i meget værre vejr med 35eren, siger Herluf Høj. Den dag var søerne vel ikke mere end fire meter høje, og vi har været ude, når de var dobbelt så store. Derfor kom det helt uventet, siger han.

- Til at begynde med gik alt dog helt planmæssigt. Vi gik ud og fik »Lepanto« på kroge er par mil nordvest af Tyren (Thyborøns anduvningsbøje). Vi har godt slæbegrej, så vi kunne slæbe meget hurtigere end »Atlanta«. Det fik skruen til at dreje rundt, så trawlet gik løs, hvorefter »Lepanto« selv kunne sejle ind. Vi lod ham gå og satte kursen ind mod Thyborøn.



MRB 35 som væltede i Thyborøn kanal - her fotograferet under helt andre rolige forhold.



Redningsskibet Vestkysten lå ved kaj i Thyborøn og afspadserede, da MRB 35 veltede i kanalen.

- Sejladser indad foregik i medløbende sø, og det skal man naturligvis være forsigtig med. Men MRB 35 er et godt og stabilt skib, og vi regnede det ikke for noget særligt. Vi har prøvet noget, der er meget værre, siger Herluf Høj.

- Men da vi var ud for høfde 59 - der ligger på det sydlige hjørne ved indsejlingen til Thyborøn Kanal - sagde Reinhard: Nu kommer der en!

- Han havde fået øje på en sø, der kom skævt ind på vores styrbord side. De andre søer kom lige agten fra, men denne her var 4 til 6 streger ude af kurs. Det var virkelig, hvad man forstår ved en »forkert sø«.

- Da Reinhard råbte, tog jeg gassen af motorerne for at lade søen løbe under skibet. Men det skete ikke. I stedet ramte søen os på styrbord læring. Det kom ikke som et slag, og i det hele taget mærkede vi ikke på noget tidspunkt en sø, der slog imod skibet. Vi mærkede i stedet at agterenden blev løftet, samtidig med at skibet krængede over mod bagbord, siger Herluf Høj.

- Det var en mærkelig fornemmelse, siger de fire redningsmænd. Skibet krængede over og blev ved med at krænge. Først kom vinduerne i bagbord side under vand, og så lå skibet på hovedet. Der var vand udenfor alle vinduerne, det var mørkt, og der var en forfærdelig larm. Vandet kogte udenfor vinduerne og inde i styrehuset fløj løse genstande rundt i luften. Kaffemaskinen faldt ned og slog en lampe i styrehusloftet i stykker. Kikkerterne faldt ud af deres holdere, og gummitæpperne på dørken faldt af og ramte loftet. Vandet stod i et springvand ind gennem begge nøglehuller, og midt i det hele begyndte oliealarmen at hyle,

- 35eren rejste sig først igen, da den kom fri af den brydende sø. Den kom op med sådan fart en, at den tog en tur over til den modsatte side, og nu havde den stævnen udad, siger Robert Iversen.

Rolig skipper

Bådfører Herluf Høj har mange års erfaring fra fiskeri i Nordsøen. Han har »brugt æ haw«, som det hedder, og han bevarer roen under alle forhold. Det er en utrolig vigtig egenskab hos søeren af en redningsbåd, fordi hans ro smitter af på de andre.

Da MRB 35 atter kom på ret køl, greb Robert Iversen VHF'en og råbte: »- Vil I ikke sige mig, hvad er det, den laver med Jer?«

Da redningsbåden tippede rundt, havde Herluf Høj klamret sig til rattet og havde ligget nærmest vandret i luften med benene plantet på et skot i bagbord side. Han fik sig stablet på benene igen, greb VHF'en og svarede: »Åh, vi fik en slat vand.«

Derefter vendte han sig mod de tre andre og spurgte, om de var kommet noget til. Det var de ikke, og så sagde han: »Jamen, hvad ligger vi så her og driver efter. Så kan vi lige så godt sejle hjem.« Replikskiftet kan han ikke selv huske.

Det er de andre redningsmænd, der fortæller det.

Bagbord side trykket ind

MRB 35 fik en hård medfart. Styrehusets bagbord side blev trykket flere centimeter ind, og på begge sider af døren opstod der revner i aluminiumet. De tommetykke håndlister på siden af styrehuset knækkede på begge sider af døren, som var de skåret over. Indvendigt var



Ali lå hulter til bulter da MRB 35 atter kom på ret køl.

alt kaos. Flere steder var plasticpladerne revnet, fordi de var kommet i spænd, og alt lå hulter til bulter. I redningsrummet agter, var indholdet af begge kistebænke tømt ud over det hele. Kufferten med førstehjælpsudstyr var faldet ud af sin kistebænk og havde slået hul i loftsbeklædningen. Lamper var ødelagt af guds, der var faldet ned og havde ramt dem. Alt var et syndigt rod. Men - vigtigst af alt - vinduerne havde holdt. MRB 35 har meget større ruder end de nye redningsfartøjer af Nordsø- og Kattegattypen. De er så store, at de ikke ville blive godkendt efter de nye krav til havnebaserede redningsfartøjer.

I fronten har MRB 35 ruder af 25 mm hærdet glas, og i siderne er ruderne af 16 mm hærdet glas. I sig selv er hærdet glas meget stærkt, men hvis ruderne kommer i spænd, kan deres styrke blive reduceret til næsten ingenting. Det er ligeom med en frontrude på en bil. I nogle tilfælde kan de holde til det utrolige, i andre tilfælde kan de lille stenslag slå en bilrude i tusinde stykker.

Da styrehusets bagbord side blev trykket ind, var der stor risiko for, at ruderne kom i spænd, men det skete åbenbart

ikke. De holdt.

Bortset fra skaden i bagbord side var der ikke meget at se på styrehuset udvendigt. Radar-antennen, VHF-antenner, projektører og lanterner var ubeskadiget. Kun lysstofrørene over døren i bagbord side var forsvundet. Det viser, at redningsmændene har ret, når de siger, at skibet ikke blev slået rundt af en sø, men blev presset rundt. Var den blevet slået rundt, ville projektører og antenner være revet af.

Blev i tjenesten

Trods den hårde medfart blev det ikke på noget tidspunkt nødvendigt at tage MRB 35 ud af tjeneste. Der blev ryddet op ombord, så skibet var klar til at sejle ud igen med det samme, hvis det skulle blive nødvendigt.

- Hvis menneskeliv er i fare, så sejler vi, sagde Robert Iversen.

Farvandvæsenet handlede også hurtigt. Divisionschef Erik Monnerup nåede allerede samme aften til Thyborøn, hvor han gennemgik uheldet sammen med redningsmændene, og Ib Otte og en repræsentant for Søfartsstyrelsen nåede frem næste morgen.

Her blev det officielt godkendt, at skibet ikke skulle tages ud af tjeneste. Styrehusets bagbord side skulle rettes op og forstærkes, og begge motorer skulle gåes igennem. Arbejdet blev udført med det samme, og skibet får nu lov til at sejle til 1. juni næste år, hvor bagbord side af styrehuset skal udskiftes.

Tilliden usvækket

Redningsmændene har i mange år betragtet MRB 35 og søsterskibet MRB 34 i Hvide Sande som de hidtil bedste skibe, der nogensinde har gjort tjeneste i det danske redningsvæsen. Begge skibe har mange gange sejlet ud i fuld storm for at hjælpe fiskerne sikkert i land, og de har kunnet stå for det utrolige.

Er redningsmændenes tillid til MRB 35 så blevet svækket efter den dramatiske oplevelse i Thyborøn Kanal?

- Nej, siger Villy Jakobsgaard. MRB 35 er lige så god, som den altid har været.



MRB 35 er selv-rejsende med intakt styrehus, sådan som disse billeder fra krængningsprøver viser. Det store spørgsmål var, om ruderne ville holde. Læg mærke til, at båden har fart på, hvor den kommer op igen. Vandet slynges ligefrem ud til siden.

Det første Nordsø-fartøj vist for redningsmændene

Det første af de to nye redningsfartøjer af Nordsø-typen blev i slutningen af oktober præsenteret for redningsmændene ved et åbent hus på Nordsø-værftet i Ringkøbing.

Skibet stod på dette tidspunkt stadig i den midlertidige byggehal, som Nordsø-værftet har opført til de to skibe, og det blev først søsat lige omkring den 1. december. Ved det åbne hus var skibet langt fra færdigt, men arbejdet var dog så langt fremme, at redningsmændene kunne danne sig et indtryk af skibet.

Det er et stort fartøj. Det er 19 meter langt, og overbygningen fylder godt i landskabet. Det skyldes ikke mindst, at der oven på styrehuset er et stort rum, som skal fyldes med skum for at gøre skibet selvrejsende under alle forhold ligesom det nye fartøj af Kattegat-typen.

Vinduerne i styrehuset er meget små og rammerne imellem dem meget brede, men efter at MRB 35 væltede i kanalen er det et forståeligt krav. De små vinduer skaber dog et stort problem. Bådens fører har svært ved at se, hvad der sker på dækket i redningszonen ved siden af styrehuset. Dette problem er søgt løst ved at anbringe ekstra vinduer i siderne af styrehuset. Indefra set sidder de næsten i knæhøjde.

Godt slæberegj

Slæberegjet vakte stor tilfredshed.

Nordsø-typen forsynes med et bugser-spil af samme type som på det nye rednings- og inspektionsskibet »Vestkysten«. Det kan stillet til et bestemt træk, eksempelvis 12,5 tons, og hvis skibet f. eks. sætter sig i en sø, så trækker overstiger dette niveau, firer spillet automatisk ud. Når trækket mindskes, bliver spillet selv ind igen. Spillet kan betjenes inde fra styrehuset, og det gælder også justering af trækket. Opstår der en farlig situation, som gør det nødvendigt at kappe forbindelsen, kan dette også ske indefra. På spillet er der en kniv, som kan skyde slæbetrossen over, og den kan udløses fra styrehuset.

De to motorrum

I det åbne hus deltog P. E. Rasmussen fra firmaet K. E. Hansen aps., som har konstrueret Nordsø-typen. Han lod skinne igennem, at fartøjet faktisk er blevet vel stort efter han opfattelse, men at de skræppe krav til nye havnebase redningsfartøjer kun har kunnet gennemføres ved at gøre skibet stort.

- Der er ikke mere plads i Nordsø-typen end i MRB 34 og MRB 35, som vi også stod for, sagde han. Styrehuset er ikke meget større, der er ikke større redningsrum, og der er ikke større storesrum. Når båden alligevel er meget større, skyldes det kravet om to motorer i hver sit separate motorrum, og kravet

om, at båden skal kunne sejle, selvom det ene motorrum er fyldt med vand.

- Vi kunne sagtens have lagt de to motorrum side om side og skilt dem fra hinanden med et langsgående skot. Men det ville have medført, at skibet blev ustabil, hvis det ene rum blev fyldt med vand. Derfor måtte vi lægge de to motorrum i forlængelse af hinanden, og det giver det store skib. Dermed ryger vægten op på 60-65 tons, hvor MRB 35 kun vejer 30 tons.

- Et andet krav er, at skibet skal være selvrejsende under alle forhold, også hvis samtlige rum er åbne til søen. For at opfylde dette krav måtte vi bygge den store kasse ovenpå styrehuset og fylde den med skum for at give tilstrækkelig opdrift også i den situation.

Teorien efterprøves

- Stabiliteten er gennemregnet under alle forhold, og hvis teorien holder stik, er det et fartøj, som kan alt, sagde han. Men naturligvis skal teorien efterprøves, og før fartøjet afleveres, skal det igen en meget omhyggeligt udført rulleprøve. Skibet skal ikke bare vendes af en enkelt kran. Skibet skal placeres midt i et havnebassin og med en wire fra hver sin modstående kaj skal det gradvis trækkes hele vejen rundt. For hver 10 graders krængning skal opdriftsmomentet måles, og hvis opdriftsmomenterne passer med vores teoretiske udregning kan vi gå ud fra, at opdriften er i orden, også når et eller flere rum er åbne til søen. At gennemføre en rulleprøve med skibet åbent til søen ville være en kostbar affære. Det vil koste næsten lige så me-

get som et nyt skib, fordi næsten alt så skal udskiftes.

Medløbende sø

P. E. Rasmussen begrundede også, hvorfor Nordsø-typen er forsynet med to fritliggende skruer, og hvorfor man f. eks. ikke har monteret skruedyser, der ville give betydeligt større slæbekraft.

- Når vi bygger en redningsbåd til Nordsøen, skal den være god til sejlad i medløbende sø. Denne egenskab får man kun, hvis skibets »angrebspunkt« ligger så langt fremme, at søen selv kan styre agterskibet. Jo flere skærme og den slags, vi sætter på agterskibet, jo mere er der, søen kan få fat i, og jo større er risikoen for at skibet skærer ud i medløbende sø. Derfor skal agterskibet være så »rent« som muligt, sagde han.

Han forklarede også, hvorfor de to ror er udformet som spaderor og ikke hviler på en hæl. Det skyldes dels ovennævnte årsag, dels at roret skal kunne virke, også selvom det får et slag, så det kommer til at sidde skævt. Det kan et spaderor, mens et ror, som hviler på en hæl, nemt vil kunne komme til at sidde fast efter et slag. Rorstammen bliver i øvrigt af 120 mm. massivt stål og med et meget solidt ophæng.

Ny afdeling

Nordsøværftets direktør, Bent Johannesen, fortalte, at værftet har oprettet en helt ny afdeling til bygning af specialskibe for at kunne bygge de to fartøjer af Nordsøtypen. Den er indrettet i en gammel kulhandel på Ringkøbing havn. I øvrigt er det generelt for værftet, at der ikke er investeret i flotte nye bygninger. Til gengæld er værftet 100 procent selvfinansierende og skylder ikke en krone i banken, og det er ikke så lidt at et sersyn for et dansk værft.

Med beskæftigelse hos underleverandører er der i alt cirka 200 beskæftigede på værftet, og til gengæld for en effektiv indsats har de stor tryghed i ansættelsen plus andel i virksomhedens overskud.

- Vi er socialt bevidste og afskediger nødtigt medarbejdere, sagde Bent Johannesen. 35 procent af virksomhedens overskud ved ordinær drift indbetales til virksomhedens OD-fond, som nu er på 8 mio., hvorfra pengene igen udloddes til medarbejderne.

Fly-teknik

Om det nye fartøj af Nordsø-typen fortalte han, at Nordsø værftet har hentet teknisk assistance hos det lokale flyelskab »Midtfly« - og så er det ikke engang løwn, sagde han.

Fartøjet bygges til klassifikationsselskabernes krav om ubemandede motorrum, og det vil sige, at alt skal kunne overvå-



Det første fartøj af Nordsø-typen blev onsdag den 30. november søsat i Ringkøbing.

ges fra styrehuset. Der er ikke færre end 96 alarmpunkter i de to motorrum, hvor tryk og temperatur måles, og der er et utal af instrumenter kontakter og sikringer i styrehuset.

- Der er så mange, at vi ganske enkelt ikke kunne få plads til dem, hvis vi brugte det traditionelle udstyr til skibe. I stedet har vi brugt instrumenter, kontakter og sikringer fra flyindustrien, som fylder

og vejer meget mindre. Jeg havde såmænd gerne set, at vi kunne have gået et skridt videre, og have erstattet alle instrumenterne med to videoskærme, hvor relevante oplysninger automatisk dukker op, ligesom i de nye Airbusfly, sagde Bent Johannesen.

Efter præsentationen var Nordsøværftet vært ved en let frokost på Hotel Ringkøbing.



Hvide Sande gensidige Skibsforsikring

Stormgade 8 - 6960 Hvide Sande - Tlf. 07 31 10 12

Formand Bent O. Jørgensen
Privat 07 31 12 88

Forretningsfører Kr. Knudsen
Privat 07 31 14 18



**Fiskeritilbehør
Fiskenet**

Frydendahl 

6960 Hvide Sande • Tlf. (07) 31 13 11
Thorsholmsvej afd. 07-49 70 06 Thyborøn afd. 07-83 14 86 Telex 60 392



S.Å. Leth Jensen

Statsautoriseret væjer og måler
Østhavnen i Hirtshals
Telefon 08 94 13 12

Vi ses i den lokale bank!

NORDVESTBANK

Kattegat-typen søsat i Rudkøbing

Af stationsleder William Christensen, Gedser, der for Foreningen af Danske Redningsmænd følger bygningen af Kattegat-typen

Onsdag 16. november blev det første fartøj af Kattegat-typen søsat i havnen i Rudkøbing. Fartøjet er nybygning nr. 122 fra Alu-

stål/Rudkøbing Havnesmedie, og resultatet er et pænt stykke skibsbygningsarbejde, som absolut tjener værftet og dets medarbejdere til anerkendelse.



Det første fartøj af Kattegat-typen ligger nu i Rudkøbing havn, hvor det bliver bygget færdigt.

Kattegat-typens data har tidligere været oplyst i dette blad, men af hensyn til aktualiteten skal de her bringes på ny:

Fartøjets hoveddimensioner er:
Længde o. a., ekskl. fender 23,31 m
Længde i KVL 21,57 m
Længde mellem P. P. 20,20 m
Bredde på spant 5,50 m
Dybgang 1,60 m

Fartøjet har to separate fremdrivningsanlæg, der sikrer god manøvrevevne og stor sikkerhed. Der er to separate motorrum.

Motorerne er to stk. MAN-diesel, V-bygget, 12 cylindre på hver, 4 takt, turboladet.

Ved kontinuerlig drift (dvs. servicefart) må motorerne køre med 2100 o/m.

I kortere perioder må omdrejningstallet gå op til 2300 o/m, og ved dette omdrejningstal yder motorerne 559 kW svarende til 760 HK (= max. intermitterende effekt).

Reduktionsgear 3:1, skruetøjet tre-bladet og stilbart af fabrikat Servo.

Ved afgang fra havn vil der være cirka 6000 liter dieselolie i tankene, hvilket giver fartøjet en betydelig aktionsradius.

Fartøjet er bygget med dobbeltklædning undtagen i for- og agterpeak.

Overalt i dobbeltskrog (undtaget i tanke) samt i styrehus top og sider er der indsprøjtet opdriftsmiddel (skum).

Fartøjet er konstrueret således, at det vil rette sig op efter en rulning til 180 grader.

Der findes allerede i dag fartøjer, som kan klare at rette sig op efter rulning til 180 grader, f. eks. MRB 35 samt engelske og tyske redningsfartøjer. Men for



Kattegat-typen er stor, hvad dette billede også viser.

disse fartøjer er det en betingelse, at styrehuset forbliver uskadt, idet intakt styrehus er en integreret del af den opretende effekt.

For Kattegat-typens vedkommende forholder det sig således, at fartøjet også med vandfyldt styrehus vil være i stand til at rette sig op. Ja, selv med alle rum åbne til søen vil båden rette sig op.

Kravet om selvopretning under alle forhold er indeholdt i Forskrifter for byg-

ning og udstyr m. v. for havnebaseerede redningsfartøjer, og dette krav vil være gældende også for andre projekter, man måtte gå i gang med fremover.

De meget strenge krav til selvopretning har gjort det nødvendigt at tage helt nye materialer i anvendelse til aptering. Styrehus, lukaf og redningsrum er apteret med et forholdsvis nyt plastprodukt, der kaldes »honeycomb«, og som er udviklet specielt til aptering i flyvemaskiner.

Materialet er opbygget på nøjagtigt samme måde som en bitavle, og det er på en gang både stærkt og meget let. Vægtbesparelsen har stor betydning for fartøjets flydeevne i vandfyldt tilstand.

I øvrigt er alle redningsmænd inviteret til at bese fartøjet i Rudkøbing havn lørdag 10. december kl. 12.

William Christensen



A/S Hvide Sande Skibs- og Baadebyggeri

Tlf. 07 31 25 11

Nybygning, reparation og ombygning udføres. Bedding indtil 150 BRT.

HIRTSHALS EL-MOTORSERVICE ApS

HIRTSHALS · ØSTHAVNEN · TLF. 08 94 15 95

Elektromekanisk værksted

Salg og service af generatorer, motorer og pumper



Jydsk Dykker-firma

v. Geert Normann Andersen
Broagervej 5 - 7500 Holstebro
Telefon 07 42 63 51

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

FISKERNES SAMLECENTRAL I GRENÅ ApS

Strandgade 6 · 8500 Grenå · Tlf. 06 32 17 35



Fiskesalgforeningen
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



Hvide Sande Fiskeriforening

Stormgade 8 - 6960 Hvide Sande

Tlf. 07 31 19 35

Kontortid: Daglig fra 9-12



Lemvig Skibsforsikring

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

Nyt stationshus indviet på Anholt

Redningsstation Anholt har fået et nyt stationshus, og det blev indviet onsdag 22. november.

Farvandsvæsenet har slået en handel af med statshavnen og har fået overdraget den ene ende af en materialebygning,



Det nye redningshus ligger direkte ud til yderhavnen.

som har en ideel beliggenhed lige ud mod yderhavnen. Til gengæld har Farvandsvæsenet så betalt for en ny tilbygning til materialebygningen, så havnen har den samme plads som hidtil.

I det nyindrettede redningshus er taget løftet i den ene side, og der er isat en stor, moderne port af letmetal. Foran huset er der anlagt en betonsliske ud i vandet, og ved siden af er der bygget en pælebros.

Stationshuset er beregnet til en af de nye lette redningsbåde, der er under bygning i England, og vognen er allerede anskaffet. Den er forsynet med otte solide gummihjul, og på betonslisken kan vognen køre helt ud i vandet, så båden kan flyde fri, hvorefter man kan gå ombord i den fra pælebrosen.

I huset er der opstillet et elektrisk spil, som kan trække vogn og båd op, og ved siden af står en elektrisk drevet capstan, som via en blok yderst på betonrampen trækker vognen ud.

I huset er der desuden plads til værktøjsbænk, højtryksrensere og kompressor, og der er også plads til opstilling af ekstra varmeskabe til beskyttelsesdragter.

- Nu venter vi bare på den nye båd, men så snart vi har den, betragter vi os også som rimelig godt kørende, siger stationsleder Bjarne Carlsen, Anholt.

- Vi er godt tilfreds med det nye stationshus, og det sagde vi også til de fem rep-

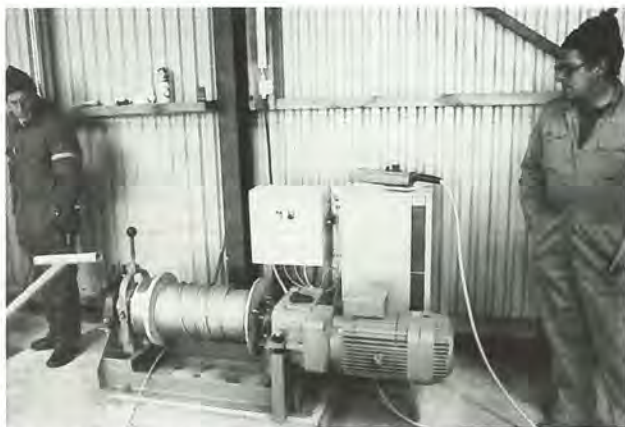
ræsentanter for Farvandsvæsenet, som var fløjet herover til indvielsen, hvor også alle otte redningsmænd ved stationen deltog.

- I øvrigt er vi nu en af de stationer, der har to huse. Vort gamle hus ligger cirka 100 meter fra det nye. Det bruger vi til landroveren, og her har vi også varmeskabe til dragterne og vi har også fået indrettet opholdsrum i en del af huset.

- Jo, hvad stationsbygninger angår er vi godt kørende, og den nye lette redningsbåd vil betyde en stor forbedring af vores mulighed for at yde hjælp. Vort store ønske er dog også at få et skib, som er velegnet til bugsering, og vi ville meget gerne have enten MRB 34 eller MRB 35, når de bliver taget ud af tjeneste på den jyske vestkyst. Vi har mange bugseringer om sommeren, og 34eren eller 35eren ville være meget velegnede hos os, siger Bjarne Carlsen.



Mandskabet ved Redningsstation Anholt foran det nye redningshus. Som det ses, er det lykkedes at bevare Redningsvæsenets gamle symbol, de korslagte splitflag på den grønne port - selvom det er en moderne letmetalsport.



Det nye redningshus er forsynet med elektrisk spil og elektrisk capstan til udsætning og indhaling af en let redningsbåd.



Vognen er klar - nu mangler blot den nye lette redningsbåd.



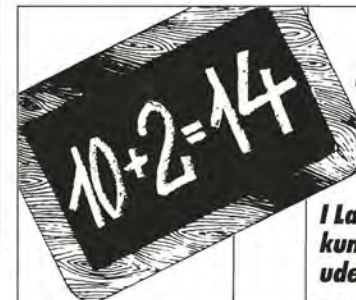
En betonsliske fører fra redningshuset ud i vandet, og ved siden af slisken er der anlagt en pælebros.

Skibsinstallationer · Dynamoer · Motorer · Generatorer
Radio · Radar · Ekkolod



HIRTSHALS
SKIBSELEKTRONIK A/S

Nordvestkajen · Tlf. 08 94 18 44 - 08 94 12 56



- ikke hos os!

I Landbobanken betales kun den rene rente uden løbende provisioner.

Vi gør Vestjylland billigere.

Landbobanken



DJURSLANDS BANK

— Den lokale bank

Valget står mellem fart og sikkerhed - vi kan ikke få begge dele

Fra bådfører Herluf Høj, Thyborøn, har vi modtaget følgende:

Jeg håber, at jeg misforstod lederen af Farvandsvæsenets tekniske afdeling, ingeniør Nikolaj Hansen, da han onsdag 16. november blev interviewet i TV-avisen i forbindelse med søsætning af Kattegat-typen. Jeg forstod nemlig hans udtalelser sådan, at der ikke skal bygges flere fartøjer af Kattegat- og Nordsø-typen, og at Farvandsvæsenet fremover vil sætte på lette og hurtige fartøjer af smuglertypen - og jeg kan ikke tro, at han mente det bogstaveligt. Jeg vil ikke blande mig i, hvilke fartøjer der skal bruges ved andre stationer, og jeg vil heller ikke afvise, at der måske er steder, hvor man kan bruge et fart-skib som smugleren. Men et skib, der stikker 25 centimeter, når det planer med 40 mil, har intet at gøre i Nordsøen. I følge Dansk Hydraulisk Institut er det

kyststrækningen mellem Hanstholm og Bovbjerg, der har det hårdeste vejr i hele Danmark, og det er her de største søer måles. Med en storm fra nordvest kan søerne i Thyborøn Kanal blive otte meter høje, og det er vel at mærke otte meter høje, grundbrydende søer. Når vi sejler ud i en storm, er det ikke fart, vi har brug for. Søerne bryder over redningsbåden, så der halvdelen af tiden er mørkt i styrehuset, og det er udelukkende søen, der bestemmer, hvor stærkt vi kan sejle. Det, vi har brug for, er et skib, der kan sejle sikkert under alle forhold, og med den størrelse skib, der her er tale om, må vi vælge mellem fart og sikkerhed. Vi kan ikke få begge dele. Jeg har tilbragt 14 dage med at sejle med både i prøvetank for Farvandsvæsenet,

og jeg er ikke i tvivl om de krav, der stilles til en redningsbåd, som skal kunne sejle i høj sø. Hvis der kun skal bygges to både af Nordsø-typen, og Hirtshals skal have den ene, og Hvide Sande skal have den anden (og det er dem vel undt), hvad skal vi så have i Thyborøn? MRB 35 er et godt skib, og vi stoler på den, selvom vi for nylig væltede med den. Men 35eren er ikke helt ung længere, og den er også ved at være for lille til de opgaver, vi skal løse i dag. Mit spørgsmål er derfor: Hvad skal vi have i stedet, når der ikke skal bygges flere både af Nordsø-typen?

PS: For fire-fem år siden blev der i Farvandsvæsenet talt meget om, at redningsmændene skal tages med på råd. Er det glemt eller opgivet? Blev redningsmændene taget med på råd, før Farvandsvæsenet skrev kontrakt om køb af seks lette redningsbåde i England?

Venlig hilsen
Bådfører Herluf Høj
RST Thyborøn

Ved søsætningen af Kattegat-typen

Af divisionschef Erik Monnerup, Farvandsvæsenet

Den 16. november blev det første af de nye redningsfartøjer af Kattegat-typen sat i vandet i Rudkøbing. Det skete som led i byggeprocessen, og fartøjet bygges færdigt, mens det ligger i Rudkøbing havn. Det ventes afleveret i henhold til tidsplanen i slutningen af februar. De indledende sejlads vil foregå ved Gedsers Redningsstation, hvorefter fartøjet vil blive stationeret ved Bornholm. Det første fartøj af Nordsø-typen ventes afleveret fra Nordsøværftet i Ringkøbing omkring årsskiftet. Med aflevering af to nye redningsfartøjer inden for de næste måneder er en tiltrængt fornyelse af Kystredningstjenestens motorredningsbåde sat i gang. Fornyelsen er nødvendig og er selvfølgelig ikke afsluttet med afleveringen af de i alt fire fartøjer, som for nuværende er under bygning.

Hvorledes den resterende del af flåden skal fornyes, har været drøftet såvel i Udvalget for Redningsfartøjer og -materiel m. v. som på stationsledermøder de seneste år. Allerede i 1974, da man drøftede modernisering og rationalisering af Kystredningstjenesten, stod det klart, at de opgaver, som skulle løses, krævede to forskellige fartøjstyper - som det hed dengang: »en motorredningsbåd af Nordsø-typen og af en mere hurtiggående type til anvendelse indfor Skagen.« Der er i Farvandsvæsenet stor forståelse for, at alle redningsstationer gerne ser, at netop deres båd bliver fornyet først af alle, men for at opretholde et så tæt sikkerhedsnet som muligt i hele Kystredningstjenestens ansvarsområde, er det nødvendigt at foretage en prioritering ved bygning og stationering af nye fartøjer.

Behov for afløser

Med tilgang af to nye fartøjer af Nordsø-typen til Vestkysten vil dette område i de nærmeste år være dækket med to nye fartøjer, »C. B. Claudi« og de noget ældre

MRB 31, MRB 34 og MRB 35, som Farvandsvæsenet agter at søge bevilling til at hoveddistandsætte i løbet af 1989. Disse tre fartøjer vil dog sammen med »C. B. Claudi« antagelig ikke kunne ombygges til at opfylde alle de sikkerhedskrav, der i dag stilles til et havnebaseret redningsfartøj, hvorfor der i den kommende tid må tages stilling til en afløser, idet ikke alle vestkysthavne er store nok til den nye Nordsø-type.

Situationen indenfor Skagen

Mere alvorlig er situationen ved stationerne indenfor Skagen. Enkelte stationer har været uden en motorredningsbåd i flere år, og de resterende fartøjer står alle til fornyelse. Ingen vil kunne hoveddistandsættes. Den yngste er således fra 1963 og er bygget som strandbåd til Vestkysten. Ingen af dem vil heller kunne imødekomme kravet om højere hastighed.

Ved tilgang af de seks nye lette redningsbåde, hvoraf tre stationeres i området, vil imidlertid disse stationer være i besiddelse af en hurtiggående åben båd, der primært benyttes i de redningsaktioner, der opstår udenfor vinterperioden.

De to nye redningsfartøjer af Kattegat-typen, hvor et stationeres ved Bornholm og et i den nordlige del af Kattegat, vil afhjælpe situationen en smule, men flere nye, hurtiggående fartøjer til redning af menneskeliv hele året er tiltrængt. Det er ud fra disse betragtninger, at Farvandsvæsenet prioriterer bygningen af en prototype meget højt, og Udvalget for Redningsfartøjer og -materiel m. v. har tilsluttet sig dette synspunkt.

De lette redningsbåde

Specifikationerne for de nye lette redningsbåde er udarbejdet af Foreningen af Danske Redningsmænds repræsentanter i samarbejde med Farvandsvæsenets medlemmer i Udvalget for redningsfartøjer og -materiel m. v., bl. a. på



Erik Monnerup

baggrund af de afprøvninger, der blev foretaget med prototypen UNI-33 ved redningsstationerne i Gedsers, Østerby, Thyborøn, Hvide Sande og Rømø i efteråret 1987.

På baggrund af disse prøver blev der af udvalget udarbejdet nye specifikationer for kommende lette redningsbåde, og det er disse specifikationer, der danner baggrund for bygning af seks nye, lette redningsbåde.

Som det er de fleste bekendt, er alle lette redningsbåde, hvis størrelse er over 20 (længde x bredde i meter) omfattet af Søfartsstyrelsens regler. Disse regler er udarbejdet af redningsmænd, folk fra Farvandsvæsenet og Søfartsstyrelsen i lighed med reglerne for havnebaserede redningsfartøjer. De reglerne imidlertid endnu ikke er officielle, har der i den senere tid foregået forhandlinger mellem producent, Søfartsstyrelse og Farvandsvæsen, og dette har medført en mindre forsinkelse i byggeriet. Men det står nu fast, at fartøjerne skal leveres inden udgangen af februar 1989. Det forventes, at prøvesejlads med den første båd vil finde sted i uge 50 (12.-16. december) i England.

Til stede vil foruden Farvandsvæsenet være stationsleder Åge Venø Jensen, Skagen, som Foreningen af Danske Redningsmænd har udpeget som medlem af projektgruppen, og som allerede to gange har været i England under tilsyn med byggeriet.

Erik Monnerup

DANTRAWL A/S

Telefon 08 94 17 11

Hirtshals Fiskeriforening

LOSSEAFD. - ØSTHAVNEN
9850 HIRTSHALS

Ringkøbing Bank

**MOLLERUP
&
BROE
Kolonial og
Skibshandel**

**THYBORØN HAVN
TLF. 07 83 12 11**

**FØR DE VÆLGER
PENSIONSFORM**

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

**HAN HERREDERS
SPAREKASSE**



**NY HAVNS
TRAWLBINDERI
9850 HIRTSHALS
TLF. 08 94 10 44**

**Tegn abonnement
på redningsbladet**



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

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 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



Jørgen C. Weilbach & Co. A/S

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

Foreningens tak til Aaskov

Flv. redningsbestyrer G. Aaskov Petersen, Svendborg, fyldte for nylig 75 år, og han er som tidligere meddelte også trådt tilbage som forretningsfører for Martha Lerches le-gat.

I alle årene har Aaskov haft et godt og nært forhold til redningsmændene, og fra sin tid som bestyrer skal han især huskes for bygningen af MRB 34 og 35. De var hans »børn«, og de har været og er stadig fremragende redningsbåde. Netop på den baggrund var foreningens gave til fødselaren og den afgående forretningsfører et farvefoto af MRB 34 med inskription. Aaskov har siden sendt følgende tak til foreningen:

Foreningen af danske Redningsmænd bedes modtage min hjerteligste tak for de smukke blomster og gode ønsker, som foreningen glædede mig med i anledning af min 3/4-runde fødselsdag. Endvidere - og ikke mindst - en hjertelig tak for det smukke farvefoto af »MRB 34«, som med inskription er blevet overrakt mig i forbindelse med, at min direkte tilknytning til foreningen er ophørt ved min afgang fra Fru Lerches Legat. Foreningens opmærksomhed også ved denne lejlighed er mig en oprigtig og stor glæde. Billedet af »MRB 34« er med til at give det en særlig betydning for mit vedkommende, ud fra den tilknytning jeg har netop til dette fartøj som det første af en ny type. Foreningens betænksomhed, som den således er kommet til udtryk, vil blive

bevaret som minde om det nære og gode samarbejde, vi har haft i de 25 år, der er gået, siden vore veje mødtes i Redningsvæsenet. Såvel i foreningen som ved redningsstationerne har man på loyal, positiv og bedste måde været mig til stor hjælp med den indsigt og de erfaringer, som jeg ved min ansættelse ikke på forhånd kunne ligge inde med. Endvidere har også den venlighed, imødekommethed og gæstfrihed, som er blevet mig til del, præget det gode forhold. Min hele tjeneste i samarbejde med foreningen og redningsmændene har således for mig været en periode af gode, interessante og lærerige år, som jeg her siger tak for. Nu er året, vi befinder os i, ved at være brugt op, og jeg benytter derfor lejlighede



G. Aaskov Petersen

den til at ønske alle ved redningsstationerne - samt bladets læsere i øvrigt - en rigtig glædelig jul samt et i alle måder lyst og godt nytår. Og foreningen som sådan ønsker jeg god vind fremover. Mit ønske skal tillige være, at stationernes ofte farefulde opgaver må forløbe godt i enhver henseende, og at udviklingen - som den er i gang - må give gode vilkår og godt materiel til på betryggende måde at udføre den værdifulde tjeneste til gavn og sikkerhed for menneskeliv på søen.

Med venlig hilsen
Aaskov
flv. redningsbestyrer

Bedst og billigst til Vesttyskland!



Om bord på store moderne færger ruller Travemünde-Link og ruller Gater-Link fjerde De bl.a.:

- Restauranter med et lækker og rigtholdigt menukort samt drikkevarer.
- Bar med et udvalg af forskellige drinks.
- Special Class til dem der vil have lidt ekstra service.
- Panorama-salon på ruller Travemünde-Link, hvor vi serverer den lækre »Sonne-beef«.
- Cafeteria med lækre retter og drikkevarer.
- Parfumeshop med alle de førende mærker til Tax-Free priser.
- Supermarked med alt hvad hjertet begærer til Tax-Free priser.
- Kabiner med overnatningsmuligheder.

Vi byder Dem velkommen om bord til en behagelig overfart ...!



PLADSRESERVATION:
GT-LINK, Gedser - Tlf. 03 87 92 33

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

Ny redningsinspektør

1. november tiltrådte den 30-årige Ole Skovgaard Jensen som ny redningsinspektør i Farvandsvæsenet. Ole Skovgaard Jensen er født 16. december 1958, og efter realeksamen i 1976 blev han ansat som styrmandsaspirent i ØK. Her gennemgik han et fem måneders grundkursus på den daværende søfartsskole i Esbjerg, hvorefter han kom ud på et seks måneders tog med skole-skibet »Danmark«. Derefter kom han til søs i handelsskibe som styrmandsaspirent. Tiden som aspirant bragte ham vidt omkring i verden med forskellige ØK-skibe

inden han i foråret 1979 startede på Svendborg Navigationsskole. Her bestod han styrmands- og skibsførereksamen inden han i sommeren 1981 kom ud som 2. styrmand i ØK. Efter at have sejlet i forskellige skibe frem til efteråret 1982 blev han indkaldt til Søværnet for at aftjene sin værnepligt. Frem til sommeren 1984 gjorde han tjeneste som næstkommanderende i orlogskuttere inden han fortsatte som styrmand på langfart. I efter 1986 blev han tilbudt et job i land ved ØKs hovedkontor som shipping-planer for vestafrikalinien. Dette job havde han indtil udgangen af oktober i år, hvor han tiltrådte sin nye stilling som redningsinspektør. Ole Skovgaard Jensen har allerede været på besøg ved en række af stationerne, fortrinsvis på den jyske vestkyst, og i den nærmeste tid vil han besøge de øvrige stationer, så han kan få lejlighed til at hilse på redningsmændene og sætte sig ind i de lokale forhold på stationerne.



Ole Skovgaard Jensen

Vi byder Ole Skovgaard Jensen velkommen i tjenesten og håber på godt samarbejde fremover.
Robert Iversen



THYBORØN ELEKTRO ApS
Nordsøvej 4 - 7680 Thyborøn
Tlf. 07 83 18 16 - 07 83 19 11

Alt indenfor skibsinstallationer.
Uforbindende tilbud gives gerne.



ESBJERG GENSIDIGE
SKIBSFORSIKRING
Havdigevej 31 · 6700 Esbjerg

MRB 35 var for lille til at bugserer trawler ind

Mandag 14. november blev Thyborøns redningsbåd, MRB 35, igen kaldt ud for at bugserer en trawler ind over Thyborøn Kanal. Denne gang skyldtes det ikke, at redningsskibet »Vestkysten« afspadsede. Det var på inspektion.

Det var trawleren »Imak« på et par hundrede tons, der skulle bugseres ind. Den var fuldt lastet, og da strømmen løb udad med tre knob, viste det sig, at 35eren var for lille til opgaven. Så længe bugseringen kunne foregå i en lang trosse, gik det nogenlunde, men da slæbetrossen skulle kortes op inde i kanalen, var 35eren ikke i stand til at styre trawle-

ren, og bedre blev det naturligvis ikke af, at redningsbådens slæbekrog sidder helt ude agter. Der stod nogle dovne dømnings, som fik trawleren til at skære ud og trække 35eren tværs i søen.

Redningsbådens 400 HK var ikke nok til opgaven, og en petroleumsbåd fra Thyborøn Havn måtte kaldes til assistance. Den blev bundet på siden af trawleren, og ved at køre med alle de små håndhjul i bund lykkedes det redningsbåden og petroleumsbåden i fællesskab at få »Imak« sikkert i havn.

- Vi må indrømme, at der er situationer, hvor MRB 35 ganske enkelt er for lille,

når vi skal overtage redningsskibets rolle og bugserer store trawlere ind. Jeg vil derfor heller ikke afvise, at vi kan blive nødt til at sige nej til rene bugseringsopgaver, hvis vi mener, opgaven oversøger 35erens kræfter. Vi kan ikke risikere at få vores redningsbåd beskadiget under en vanskelig bugsering. Det kan sætte den ud af spillet i en situation, hvor menneskeliv er i fare. De regulære redningsopgaver, hvor mennesker er i nød, må altid have første prioritet for os, siger Robert Iversen.

Redningshelikoptere får varmfølsomt eftersøgningsudstyr

De otte dansk S 61 redningshelikoptere bliver nu udstyret med et nyt varmfølsomt elektronisk udstyr til brug ved eftersøgning under ringe sigtbarhed. Udstyret kan »se« forskel på varme og kolde genstande, og det er så følsomt, at

det kan registrere en person, der ligger i vandet.

For redningsvæsenet betyder det nye udstyr, at mulighederne for samarbejde med helikopterne forbedres. Ved anvendelse af det nye udstyr behøver hel-

ikopterne ikke at bruge projektorer eller lysbomber, som kan blænde redningsmænd, der deltager i den samme eftersøgning.

Vanskeligere at få øje på helikopterne

Besætningerne på Flyvevåbnets redningshelikoptere gør en helt enestående indsats for at redde mennesker i nød, men hvis de selv styrer ned eller må nødlande på havet, er det nu blevet vanskeligere for andre at komme dem til

hjælp. Den stærkt orange bemaling på redningshelikopterne er blevet fjernet. Helikopterne er nu militærgrå over det hele, så de er meget vanskelige at få øje på. Det er sikkert udmærket ud fra et militært synspunkt, men ikke når helikop-

terne anvendes til redningstjeneste. Til sammenligning kan det nævnes, at de nye redningsbåde af Nordsø- og Kattegattypen er malet røde og hvide, og at toppen er malet rød, netop for at det skal være lettere at se fra luften.

3841 omkom ved skibsforslis i 1987

Søfartsulykker krævede i 1987 det hidtil største antal menneskeliv i fredstid, selv om antal af forliste skibe var det laveste i 25 år, oplyser L.Loyds Register og Shipping i London.

I alt omkom 3841 mennesker på havet. Det meget høje tal skyldtes det philippinske passagerskib »Dona Paz« forlis. Færgeren snak efter en kollision og en efterfølgende brand, og 3.132 af de ombordværende mistede livet.

Det næststørste tab af menneskeliv i 1987 skete, da færgeren »Herald of Free Enterprise« kæntrerede ud for Zeebrugge. Her omkom 193 mennesker.

Hidtil største skib i Hanstholm

Hanstholms redningsfartøj »C. B. Claudi« ydede en stor indsats, da det 144 meter lange containerskib »Anna Odennatten« mellem 2. og 3. november blev ført ind til Hanstholm. Det er det største skib, der nogensinde har anløbet Hanstholm Havn, og det skete kun, fordi et besætningsmedlem med voldsomt blædende mavesår skulle bringes under hurtig lægebehandling.

Hans tilstand var så alvorlig, at en evakuering med helikopter blev opgivet, og i stedet sejlede »C. B. Claudi« ud med læge, lods og falkreddere. Lægen skønnede det uforsvarligt at overføre manden til »C. B. Claudi«, og i stedet lykkedes det med lodsens og »C. B. Claudi«s hjælp at få skibet til kaj i Hanstholm, hvorefter manden blev bragt under behandling på Thisted Sygehus.

Svar på åbent brev

I sidste nummer af tidsskriftet blev bragt et åbent brev fra tidligere stationsleder Jørgen Hejlesen, Hirtshals, vedrørende Martin Sørensens afsked på grund af helbredsbedinget utjenstedygtighed.

Jeg valgte personligt at svare Hr. Jørgen Hejlesen, og da mit svar indeholdt en række personlige oplysninger i sagen, er det ikke min hensigt at bringe svaret her i Tidsskrift for Redningsvæsen.

Torsten Krause
Farvandsdirektør



Glædelig Jul og Godt Nytår

Thyborøn i december 1988

Til alle i Forsvarsministeriet og i Farvandsvæsenets 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 lykkeligebringende nytår!

Med venlig hilsen

Foreningen af Danske Redningsmænd
Robert Iversen, Thyborøn - formand



selvfølgelig!
LOKALBANKEN
HIRTSHALS

sds Thyborøn

ANDELSBANKEN
er anderledes

Hirtshals · Hanstholm · Thyborøn

MALERMESTER
JØRGEN JEPPESEN
Cort Adelervej 6 · 9850 Hirtshals · Tlf. 08 94 10 33
Skibsmaling * Sandblæsning * Sandvask
Bygningsmaling * Autolakering



NORDSØVÆRFTET

(North Sea Shipyard Ltd.) Ringkøbing · Danmark

Tel. INT. 457 32 08 11 · Telex 60880 norsea dk · Telefax INT. 457 32 45 03

**Hirtshals Ny
Samlecentral ApS**

Tlf. 08 94 39 19

Hirtshals Forvaltningsskontor
Sydvestkajen 1, 1 - 9850 Hirtshals
Telefon 08 94 27 00

Døgnvagt: 08 94 39 19
Ulffe Jensen, privat: 08 94 16 25
Sigurd Jensen, privat: 08 94 91 78

Aktioner siden sidst

Oversigten er udarbejdet på baggrund af Farvandsvesenets indberetning til SOK

17. sep. HANSTHOLM. Standby ved indbugsering til havnen i kuling.
 17. sep. HANSTHOLM. Afhentning af kvæstet polsk sømand 4 sømil NV af havnen.
 17. sep. HVIDE SANDE. Fisker udeblevet på Ringkøbing Fjord. Kom selv i havn.
 18. sep. HANSTHOLM. Overvågning af fartøjers ankomst i kuling.
 19. sep. HVIDE SANDE. Kutter »Anette Dahl« hjulpet ind efter grundstødning i indsejlingen.
 22. sep. HVIDE SANDE. Bugsering af fiskerfatøj »Bethania« overtaget i indsejlingen.
 23. sep. HVIDE SANDE. Lystfartøj kæntret på Stadil Fjord. De ombordværende kom selv i land.
 25. sep. THYBORØN. Trawler »Jette Toft« bugseret ind over kanalen.
 26. sep. THYBORØN. Trawler »Gitte Henning« bugseret ind over kanalen.
 26. sep. RØMØ. Tysk lystfartøj i vanskeligheder øst for Havneby. Motor defekt og sejlene flænget. Afhentet af redningsfartøj.

28. sep. THYBORØN. Norsk lystsejler »Veronica« fik motorstop ud for Torsminde. Afhentet og slæbt til Thyborøn. (Torsmindes MRB var på værft).
 6. okt. TORSMINDE. Overvågning af kutters ankomst i kuling.
 6. okt. TORSMINDE. Overvågning af endnu en kutters ankomst i kuling.
 7. okt. NEKSØ. Røde raketter observeret øst for Årsdale. Ved eftersøgning ikke fundet tegn på søulykke.
 8. okt. THYBORØN. Rød raket observeret. Eftersøgning i Nissum Bredning. Intet tegn på søulykke.
 9. okt. HIRTSHALS. Overvågning af flere fartøjers ankomst i storm.
 10. okt. HIRTSHALS. Røde raketter observeret øst for havnen. Jolle »Cirkeline« bjerget.
 12. okt. KLINTHOLM. Tysk lystfartøj sejlet ind i bundgarn. Kunne ikke hjælpes fri på grund af høj sø, og blev derfor overvåget hele natten. Blev om morgenen skåret fri og bugseret i havn.
 15. okt. HVIDE SANDE. Nodråb opfanget ud for Holmsland. De nødstedte fundet af Falck.

15. okt. SKAGEN. Garnbåd løb tør for brændstof og bugseredes i havn.
 16. okt. SÆBY. Udeblevet jolle eftersøgt og fundet med ombordværende i god behold.
 17. okt. TORUP STRAND. Overvågning af flere bådes landing i kuling.
 20. okt. RØMØ HAVN. Coaster hjulpet i havn under ekstremt lavvande.
 23. okt. TORSMINDE. Bomtrawler kollideret med containerskib til søs. For-gaves møde.
 26. okt. RØMØ. Drivende pram observeret, og derefter fundet og ankre op.
 27. okt. THYBORØN. Trawler »Sonja Jensen« bugseret ind over kanalen.
 27. okt. ØSTERBY. Udeblevet fartøj eftersøgt. Kom i havn i god behold.
 28. okt. TORSMINDE. Dreng meldt savnet i pram på Nissum Fjord. Fundet i god behold.
 28. okt. HVIDE SANDE. Overvågning af to kutteres ankomst i kuling.

MANDS MINDE



Ansættelser

Pr. 1. 9. 1988

Bådmand P. B. Kristensen, redningsstation »Thorsminde«, som stationsleder.

Pr. 1. 10. 1988

Bådmand H. T. Kristensen, redningsstation »Neksø«, som stationsleder.

Tonny Kristensen, f. 24. 12. 1964, som bådmand på prøve ved redningsstation »Torup Strand«.

Simon Jensen, f. 5. 5. 1966, som bådmand ved redningsstation »Hvide Sande«.

Pr. 1. 11. 1988

Flemming Koch, f. 15. 2. 1959, som bådmand på prøve ved redningsstation »Neksø«.

Uffe Vesth Rebsdorf, f. 7. 5. 1954, som bådmand på prøve ved redningsstation »Neksø«.

Afsked

Pr. 31. 1. 1989

Bådmand M. K. Kristensen, redningsstation »Torup Strand«, p.g.a. helbreds-betinget u tjenstdygtighed.

Runde fødselsdage

50 år

Fhv. bådmand A. Hansen, Gl. Skagen, 5. 12. 1988.
 Fhv. betjeningsmand M. K. Madsen, Søndervig, 18. 1. 1989.

55 år

Opsynsmand E. C. Harbo, Høstholm, 24. 12. 1988.
 Fhv. bådmand J. Christensen, Vejrs, 24. 12. 1988.
 Bådmand E. Holm, Hirtshals, 9. 1. 1989.

60 år

Betjeningsmand K. Jensen, Flyvholm, 15. 12. 1988.
 Fhv. opsynsmand M. T. Sørensen, Hirtshals, 16. 12. 1988.
 Fhv. bådmand T. Harborg, Vejrs, 9. 1. 1989.

65 år

Fhv. bådmand A. R. P. Rasmussen, Anholt Havn, 10. 12. 1988.
 Fhv. betjeningsmand J. V. Ibsen, Hasle, 23. 12. 1988.
 Fhv. Opsynsmand H. S. Madsen, Thorsminde, 14. 1. 1989.

75 år

Fhv. betjeningsmand A. J. Høj, Nymindegab, 27. 11. 1988.
 Fhv. bådmand O. T. Madsen, Hals, 31. 1. 1989.

80 år

Fhv. bådmand M. A. Mathiasen, Rindby, 18. 11. 1988.
 Fhv. bådmand I. K. F. J. Gajhede, Skagen Havn, 19. 11. 1988.
 Fhv. bådmand F. Christensen, Lønstrup, 22. 12. 1988.

85 år

Fhv. bådmand K. T. Pedersen, Neksø, 12. 12. 1988.
 Fhv. opsynsmand J. P. Jakobsen, Christiansø, 17. 12. 1988.



Forkert station

Der var desværre en fejl i Farvandsvesenets oplysninger til »Mands Minde« i sidste nummer af tidsskriftet. E. Knudsen var blevet udnævnt til opsynsmand ved station Torsminde. Den rigtige tekst skulle være:

Ansæt pr. 1/7 1988
 Kasernearbejder E. Knudsen, f. 13/9 1946, som stationsleder ved redningsstation Oksbøl.

BORNHOLMS KONSERVESFABRIK A/S
 LEVERANDØR TIL DET KÖL. 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

S Sparekassen
THY

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

THYBORØN HAVNS FISKERIFORENING
 Havnegade 14, 7680 Thyborøn
 Tlf. 07 83 18 44
 Kontortid:
 Daglig kl. 9,00-12,00
 Auktionshallens tlf. 07 83 19 88

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

HIRTSHALS SEJLMAGERI
 Havnegade, Hirtshals
 Tlf. 08 94 12 27
 Sejl · Presenninger · Tovværk

CALYPSO Krøys Seafood a/s
 Rødspættevej 5 - 6960 Hvide Sande - Tlf. 07 31 13 55

Hvide Sande Skibssmedie
 v/ H.F. Aaser
 Alle former for smede- og skibssmedearbejde.
 Motorreparation, hydro anlæg og aluminiumsarbejde udføres.
 Telefon 07 31 10 36 - 07 31 18 22

Af »Fhv. farmer Christian Mumme Bondo og hustru Christiane, f. Hartmann's legat« vil der den 6. marts 1989 kunne uddeles nogle portioner til værdige trængende fiskere, ansatte eller førhen ansatte under redningsvesenet 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:
Auditor Ib Scheel Thomsen
 Postbox 99, 7000 Fredericia
 til hvem skemaet må tilbagesendes i udfyldt stand inden 15. januar 1989.



FOR 60 ÅR SIDEN

September 1928:

Et andragende til Marineministeriet

Foreningen for Danske Redningsmænd, og Foreningen for Bornholmske og Mønske Redningsmænd, har besluttet at oprette et understøttelsesfond til hjælp for nødstedte redningsmænd eller disses efterladte. Fondet skal hjælpe ved »nødstilstande fremkaldt ved ulykkestilfælde, sygdom, tab af erhvervsredskaber og lignende, som ingen forsikring dækker.«

Midlerne skal fremskaffes ved frivillige bidrag fra redningsmændene selv. I 1928 skal hver redningsmand betale et engangsindskud på 5 kr., og derefter skal der årligt betales 2 kr. i kontingent til understøttelsesfondet.

Efter godkendelse fra forsvarsminister Brorson får fondet desuden tildelt de beløb, der bliver indsamlet i de i redningshusene ophængte indsamlingsbøsser.

December 1928

Dekorationer

Det har ved allerhøjeste resolution af 21. november allernådigst behaget Hans Majestæt Kongen at tildele nedennævnte redningsmænd Dannebrogsmændenes Hæderstegn, nemlig:

Bådformand Anders Røn Jensen Knak, Redningsstation Liløre. Anders Røn Jensen Knak er født i 1877, blev ansat som bådmand i 1897, blev bådformand 1902 og har deltaget i redningen af 107



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.

menneskeliv. Er dekoreret med den kongelige belønningsmedalje i sølv. Bådmand Peder Pedersen, Redningsstation Nr. Vorupør. Peder Pedersen er født 1866 og ansat ved stationen i 1900. Har deltaget i redningen af 107 menneskeliv.

Bådmand Niels Nielsen, Redningsstation Flyvholm. Niels Nielsen er født i 1867, blev ansat ved stationen i 1893 og har deltaget i redningen af 271 menneskeliv.

Fhv. bådmand Niels Andreas Kjøller, Redningsstation Rønne. Niels Andreas Kjøller er født 1863, ansat ved stationen 1894 og afskediget på grund af alder og svagelighed 1928. Har deltaget i redningen af 137 menneskeliv.

Fhv. bådmand Peder Steffen Christensen Raundrup, Redningsstation Hirtshals. Peder Steffen Christensen Raundrup er født i 1865, blev ansat som bådmand 1896 og afskediget på grund af alder og svagelighed i 1927. Raundrup har deltaget i redningen af 126 menneskeliv. Er dekoreret med en engelsk og en norsk redningsmedalje.

Fhv. bådmand Jens Andersen Krogh, Redningsstation Klitmøller. Jens Andersen Krogh er født 1866, blev ansat som bådmand 1899 og afskediget på grund af alder og svagelighed i 1927. Krogh har deltaget i redningen af 108 menneskeliv.

Nyttig opfindelse

Bådbygger J. C. Andersen, Vorupør, har opfundet en rulle, der antagelig vil afløse de tromler, som redningsvæsenet benytter, når dets motorbåde skal til og fra havet. J. C. Andersen har nu tilbudt at forsyne stationerne med ruller. Det er - udtaler Andersen til os - pinligt med de tromler, redningsvæsenet bruger. Det hænder tit, at tromlen går skæv og ud til det ene »kylde træ«. Båden løber da ud til siden. Ved en sådan lejlighed er det sket, at der er gået hul i båden, eller skruen er blevet beskadiget. I heldigste tilfælde varer det alt for længe, før båden kommer i havet.



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 31 10 18

Grenaa gensidige Forsikring
for Fiskefartøjer

Tlf. 06 32 16 22 - 06 38 60 50

HIRTSHALS
FISKEAUKTION

Tom Christiansen

Statsaut.



A/S Vestjydsk Krystal-Isværk

Ny Fiskerihavn · 6700 Esbjerg

Tlf. 05 12 00 66

HANSTHOLM FISKEAUKTION

Auktionsmester IB HOLM SØRENSEN
(statsautoriseret)



AUKTIONSGADE 11

7730 HANSTHOLM

Tlf. 07 96 11 66

Telex 60 857



THORSMINDE FISKEAUKTION

v/ Johannes Dahl Knudsen

Spovevej 7 · Thorsminde · 6990 Ulfborg

Tlf. 07 49 71 23

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 SKIBSRADIO

MARITIMT ELEKTRONISK USTYR

Henning Byskov Havnen 7680 Thyborøn Tlf. 071 83 11 60 Billet 049 54689



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 Skibsproviantering

v/ Birte og Søren Pedersen
Havnegade 22 . 7680 Thyborøn . Tlf. 07 83 10 05 - 07 83 13 20



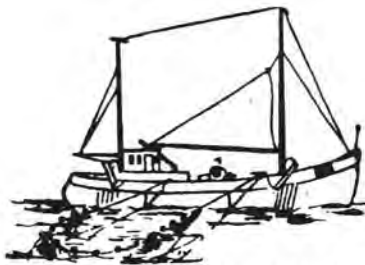
THYBORØN FISKEAUKTION

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