

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

TSR**THYBORØN SKIBSRADIO**

MARITIMT ELEKTRONISK UDSYR
Henning Brykov Havnen 7680 Thyborøn Tlf. (07) 83 11 60 Blikt. 049 54689

**THYBORØN SKIBS- & MOTORREPARATION ApS**

TLF. 07 83 15 50 - 07 83 11 11

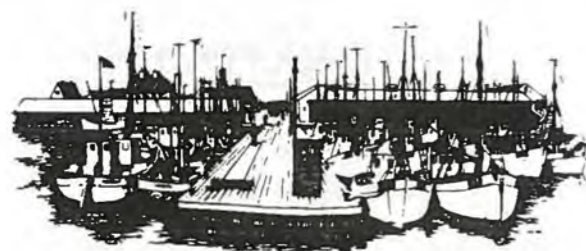
**SØREN EMTKJÆR**

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

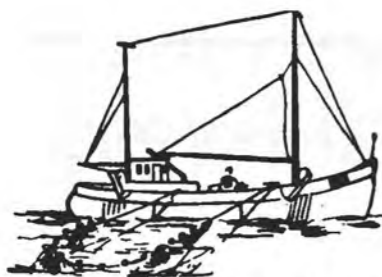
**THYBORØN FISKEAUKTION**

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. 1

JANUAR-FEBRUAR 1989

56. ÅRG.

**De første nye redningsfartøjer klar**

De to første af de i alt fire nye redningsfartøjer af Nordsø- og Kattegatttypen er nu blevet krængningsprøvet og navngivet og er ved at blive afleveret til redningsvæsenet. Det er heller ikke en dag for tidligt. Vejen har været lang og trang, og der bør hurtigst muligt afgives ordre på et fartøj mere af hver type, så redningsvæsenet i alt får seks af de nye fartøjer, skriver Robert Iversen i sin leder inde i bladet. På billedet ses krængningsprøven af Kattegatttypen i Fredericia Havn.



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 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
Thorshønde	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:

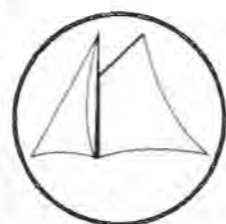
- med indbygget servo for C.P.-propeller
- kompakt og let konstruktion
- mulighed for P.T.O.'s med egen hydraulisk kobling
- godkendt af classeselskaberne
- omfattende referencer med alle gængse dieselmotorer



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.



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 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 ANNONCERER
- DE STØTTER OS!



En lang og trang vej

Da vi ved årsmødet i Thyborøn i 1983 fik præsenteret en ny og større udgave af MRB 34 og 35, var vi enige om, at det ville være et velegnet fartøj at bygge videre på. Vi formodede dengang, at bådene kunne sejle i løbet af to år. Nu skriver vi 1989, og de nye både, som vi har så stort behov for, er kun lige ved at blive afleveret og er endnu ikke indsat i tjenesten.

Det har været en lang og trang vej - alt for lang, mener vi. Det må kunne gøres hurtigere i fremtiden.

Vi foreslår derfor, at der straks påbegyndes bygning af to både mere, en af Kattegat-typen og en af Nordsø-typen, så vi i alt får seks af de nye både til afløsning af de forældede både, som ligger rundt om ved vore stationer.

Mens de bliver bygget, kan vi så finde eller bygge et mindre fartøj på cirka 20 tons, som har en dybgang og en størrelse, der gør det velegnet til brug ved de stationer, hvor Kattegat- og Nordsø-typen er for store.

To ekstra både af Nordsø- og Kattegattypen vil formentligt blive meget billigere end de fire første, fordi hele udviklings- og projekteringsarbejdet allerede er købt og betalt - og vi skal også nok finde stationer med egnet farvand til to både mere.

Hvad angår anskaffelsen af et nyt og mindre redningsfartøj, så må vi finde en hurtig løsning. Vi kan ikke igen vente fem år. Så vil der være for mange stationer, som kun har en LRB, og det er ikke tilfredsstillende. LRBerne er meget værdifulde og kan bruges i mange situationer, men de har også deres begrænsninger og er mest anvendelige i sommermånederne.

Det såkaldte »Pilotprojekt«, som blev præsenteret ved et stationsleder-møde, og som også blev prøvesejlet i prøvetanken sammen med de store både, vil sikkert være velegnet. Men skal udvikling og projektering tage lige så lange tid som med Nordsø- og Kattegat-typen, kan vi ikke vente på det. Så er det bedre at gå ud på verdensmarkedet og finde et velegnet og gennemprøvet redningsfartøj og lade det afprøve ved de stationer i de indre farvande, hvor det er anvendeligt. Ganske vist kan vi på verdensmarkedet ikke finde et redningsfartøj, som opfylder de nye danske krav og regler til havnebaserede redningsfartøjer, men så må reglerne ændres. Vi kan ikke vente fem år igen.

Robert Iversen

Vi ses i den lokale bank!

NORDVESTBANK



Hirtshals Sparekasse

THORFISK

GRENAA - THYBORØN

FURUNO



FURUNO radar og ekoloid
SP og SKANTI radiotelefoner
ROBERTSON autopiloter
Elektriske skibsanlæg

VIGGO Jensen



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



Tilfredshed med de nye store redningsfartøjer

Der er tilfredshed med de nye redningsfartøjer af Kattegat- og Nordsø-typen. Kattegattypen blev krævningsprøvet i Fredericia Havn torsdag 19. januar, mens Nordsø-typen blev krævningsprøvet i Esbjerg havn fredag 20. januar. I begge tilfælde gik prøverne stort set som de skulle. Begge fartøjer blev holdt med bunden opad i næsten en halv time, og det medførte, at der kom en del vand i styrehuset på Nordsø-typen, så nogle af instrumenterne måtte gåes efter. Stationsleder Chr. Mose Enevoldsen, Hvide Sande, tillægger det dog ikke nogen betydning.

- Det er helt urealistisk at forestille sig, at båden nogen sinde skulle komme til at ligge med bunden opad i en halv time, og det var ikke ret meget vand, der kom ind. Det er ikke noget, der betyder noget, siger han.

Stationsleder William Christensen, Gedser, der hele vejen igennem har fulgt

bygningen af Kattegattypen, siger at denne båd faktisk var næsten fuldstændig tæt.

Begge understreger, at det helt afgørende var bådenes evne til at rejse sig op igen.

Krævningsprøverne blev gennemført ved at trække båden rundt og ved at fastholde dem i bestemte stillinger med en krængning på et vist antal grader. Ved hver krængning blev opdriften målt, og det giver et klart billede af bådenes selvsjævningssevne. Da båden til sidst blev trukket helt rundt, rejste de sig begge på mellem 3 og 4 sekunder.

God nok indtil nu

- Jeg er tilfreds med det, jeg har set indtil nu, og mine folk er glade for Nordsøtypen, som også har fået en god kritik af fiskerne, siger Chr. Mose Enevoldsen.

- Men, siger han, belært af erfaring, vil jeg vente med at udtale mig endeligt om

den, før vi har prøvet den under virkelig hårde forhold. Det er først her, båden skal vise, hvad den er værd.

William Christensen lægger ikke skjul på sin tilfredshed med Kattegattypen.

- Det er blevet nøjagtigt det skib, som jeg havde forestillet mig og ønsket mig, og der er ikke noget på det, som overrasker mig - bortset fra en enkelt ting, nemlig at det styrer ualmindelig godt. Det er mere følsomt på roret, end jeg havde ventet. Det er et førsteklases skib, siger han.

Når papirarbejdet er overstået og alle dokumenter er udfærdiget, skal de to skibe ud til afprøvning. Kattegattypen skal i første omgang afprøves ved station Gedser, og senere skal det stationeres på Bornholm.

Nordsø-typen skal afprøves i Hvide Sande, men det er også på tale at lave en fælles afprøvning med indbygget kursus for en del af redningsmændene ved stationerne i Hvide Sande, Hirtshals og Thyborøn.

Bemandingen

- Der er så meget udstyr og så mange ting i de nye fartøjer, og der er mange ting, vi



»L. Rosenfeld«, det første fartøj af Kattegat-typen, krævningsprøve i Fredericia Havn.

skal lære, før vi er fortrolige med dem. Det er også givet, at vi ikke kan klare os med den hidtidige bemanning, hvor langt de fleste redningsmænd er deltidsansatte, siger Chr. Mose Enevoldsen. Der skal fire mand fast ombord til at sejle og vedligeholde de store fartøjer.

Bemanning til de nye fartøjer er dog et af de spørgsmål, der endnu ikke er afklaret, oplyser Robert Iversen, formand for Foreningen af Danske Redningsmænd.

- I foreningen har vi længe presset på, fordi vi hele tiden har været klar over, at det vil være nødvendigt at ansætte faste folk til de nye både. Men vi har endnu ikke kunnet få en afgørelse.

Farvandsvæsenet siger, at de ikke kan forhandle med os om sagen, før moderniseringsplanen for kystredningstjenesten er godkendt i Forsvarsministeriet, og det er ikke sket endnu.

Af samme grund har vi heller ikke kunnet komme i forhandling om løn til de fast ansatte. Det hænger også på, at moderniseringsplanen for kystredningstjenesten endnu ikke er godkendt, siger Robert Iversen.



Masten er indrettet, så den lægger sig ned, hvis skibet triller rundt. På den måde bliver der mindre modstand i vandet, når skibet skal rejse sig igen. (Foto: John Randeris Hansen)



Det tog mindre end fire sekunder for de to nye redningsfartøjer at rette sig op, da de blev sluppet under krængningsprøven. Her ses »Emile Robin« kaste vand af sig, idet den kommer op. (Foto: John Randeris Hansen)

Navngivning af de nye fartøjer

De første nye redningsfartøjer er blevet behørigt navngivet. Det skete med forskellige former for festivitets, afsluttende med middag for de indbudte.

Kattegattypen blev fredag 3. februar døbt i Rudkøbing, hvor båden var taget på land, så der kunne blive en rigtig stabelfløbning, og der var pigegarde, som spillede på kajen.

Anna Iversen, gift med foreningens formand Robert Iversen, var gudmor. Hun knuste champagneflasken mod skibets stævn og gav den navnet »L. Rosenfeld«. Skibet gled langsomt i vandet og senere var der lejlighed til en kort prøvesejlads, hvor både nuværende og tidligere sømænd fik lejlighed til at mærke et skibsdæk under fødderne.

Nordsø-typen blev døbt lørdag 11. februar. Her var forsvarsminister Knud Enggaards kone Elsebeth gudmor, og hun gav skibet navnet »Emile Robin«. Også i forbindelse med denne navngivning var der lejlighed til en lille prøvesejlads.

Ved dåben af »L. Rosenfeld« var redningsmændene repræsenteret af stationslederne William Christensen, Gedser, og Robert Iversen, Thyborøn, samt to redningsmænd fra henholdsvis Neksø og Rønne.

Ved dåben af »Emile Robin« var redningsmændene repræsenteret af Robert Iversen, stationsleder Chr. Mose Enevoldsen, Hvide Sande og bådfører Kr. Mose Sørensen, Hvide Sande.



Øverst krængningsprøves »L. Rosenfeld«. Nederst er det »Emile Robin«, som får den samme tur.



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**

f

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 vejer og måler
Østhavnen i Hirtshals
Telefon 08 94 13 12

En velgører og et ulykkeligt menneske

Emile Robin og Leopold Rosenfeld - hvem var de?

Efter forslag fra Foreningen af Danske Redningsmænd bliver de nye, store redningsfartøjer opkaldt efter mennesker, som har stiftet legater til fordel for redningsmændene.

Økonomisk set har legaterne i dag kun en meget begrænset betydning, men stifterne har i flere tilfælde været folk, som gav hele deres formue til redningsmændene. Det skete i en tid med dårlige sociale kår, og hvor det virkelig betød noget at få et legat. - Det bør ikke glemmes, og derfor vil vi godt ære deres minde på denne måde, siger foreningens formand, Robert Iversen.

Det første fartøj af Nordsø-typen har fået navnet »Emile Robin«, mens det første fartøj af Kattegat-typen har fået navnet »L. Rosenfeld«. Egentligt skulle det have heddet »Leopold Rosenfeld«, men der var ikke plads på hækken til det lange navn, så en forkortelse var nødvendig.

Hvem var de, de to mænd som nu har lagt navn til de nye redningsfartøjer?

Emile Robin

Emile Robin var fransk ingeniør, og han levede fra 1819 til 1915. Han var i mange år vicepræsident i det franske rednings-selskab, men han interesserede sig også

for redningsvæsenet i de fleste andre europæiske lande, og i flere lande stiftede han en række legater til fordel for gamle, veltjente redningsmænd eller deres efterladte.



Emile Robin

Redningsmændene på den jyske vestkyst havde i særlig grad hans bevågenhed - og det skulle være fordi, hans fars liv engang blev reddet af vestjyske redningsmænd.

I 1891 stiftede han det første legat til fordel for døtre efter redningsmænd. I 1901 stiftede han det næste legat til fordel for tidligere førere af danske redningsbåde eller deres enker.

Så fulgte et nyt legat hvertandet år. I 1903 stiftede han et legat til fordel for det redningsmandskab, der havde udført det farligste redningsforetagende i årets løb.

I 1905 kom der et legat til fordel for afskedigede, veltjente bådmænd eller deres enker. I 1907 kom der et legat til fordel for ældre efter afdøde bådmænd, som havde været disses forsørgere. I 1909 stiftedes et legat til fordel for enker efter mænd, der havde tjent som formænd i danske redningsbåde, og i 1911 kom der et legat som skulle anvendes til konfirmationsudstyr til døtre af redningsmænd.

Endelig i 1911 i en alder af 92 år stiftede Emile Robin sit sidste legat, og det var til fordel for kvinder, der indgår ægteskab med redningsmænd og til fordel for redningsmænds hustruer og enker. Legaterne kunne tildeles i forskellige situationer, bl. a. var der en portion til brudeudstyr, og der var også en portion, hvis det første barn var en pige. Det var det såkaldte »blepenge-legat«.

De mange legater fortæller ikke blot, at Emile Robin må have været en velhavende mand. De siger også noget om den tids sociale vilkår. Der var brug for legaterne.

Inflationen og udviklingen i øvrigt har udhulet legaterne, og de fleste af Emile Robins legater er slået sammen. Et enkelt er dog bevaret der selvstændigt, og det er legatet, som yder tilskud til konfir-

mationsudstyr til døtre af redningsmænd. Fra starten fik pigerne 20 kr. og et sølvkors med kæde. Penge bliver ikke udbetalt længere, men døtre af redningsmænd får stadig et sølvkors med Emile Robins navn indgraveret, når de bliver konfirmeret.

Ved at opkalde det første fartøj af Nordsø-typen efter Emile Robin har redningsmændene mindet redningsvæsenets gamle velgører.

Hans billede hang i øvrigt tidligere på alle redningsstationer, og på nogle hænger det endnu. De fleste stationer har også et gammelt barometer. De er købt for penge, som han har skænket.

Før sin død fik han Dannebrogsmændenes kommandørkors, og da han blev begravet i 1915 var den danske gesandt i Paris til stede og lagde en krans på hans grav.

Leopold Rosenfeld

Leopold Rosenfeld var et helt andet slags menneske, men også hans navn er bevaret. Hans legat tildeles en gang om året til redningsmænd i de indre farvande, som har udført det farligste redningsforetagende i årets løb. (På den jyske vestkyst har man et tilsvarende legat, nemlig Martha Lerches).

Det er ikke store beløb, der i dag udbetales fra Leopold Rosenfelds legat, men det er den højeste hæder en redningsmand i de indre farvande kan få.

Redningsmænd kan som bekendt ikke belønnes med medaljer eller lignende, hvis de udfører en særlig farlig redningsdåd. De er professionelle redningsmænd, og professionelle bliver ikke be-



Leopold Rosenfeld

lønnat. De får løn for at sætte livet på spil. Det samme gælder i øvrigt også andre »professionelle reddere« i det danske samfund.

Et ulykkeligt menneske

Det er ikke meget litteratur, man kan finde om Leopold Rosenfeld, men den smule, der er, giver indtryk af et ulykkeligt menneske.

Han levede fra 1850 til 1909, og hans far var kantor ved synagogen i København. Den unge Leopold var levende interesseret i musik, men faderen bestemte og lod ham gå kontorvejen i et bankierfirma. Først 22 år gammel fik han lov at komme på musikkonservatoriet, og da

havde han ikke let ved at indordne sig under lærernes krav. Han undervurderede det musikalske »håndværk«, og det kom til at præge hans senere kompositioner, hedder det blandt andet.

Leopold Rosenfeld blev komponist, og han blev også en meget søgt sanglærer i København. I 1889 fik han titel af professor. Musikkritikerne giver ham dog ikke noget særligt pænt eftermæle.


Der er ingen grund til at begræde, at det allermeste af den rosenfeldske sangflod allerede nu er gledet bort i glemselens hav, skrev en af kritikerne få år efter hans død.

Samme kritiker slutter: I sine sidste år blev han en sygdomsplaget mand, nerverne var ude af balance, og den død, som han havde en uovervindelig skræk for, forbarmede sig til sidst over en over-spændt skibbruden kunstner og et ulykkeligt menneske.

Har han ikke har været den store komponist, så har han været et menneske, som forsøgte at gøre godt for andre. Han var medstifter af en understøttelsesforening for musiklærere og -lærerinder, og han tog sig også af andre nødlidende. I sit testamente havde han bestemt, at hele hans formue skulle overdrages til redningsmændene, og de mindes nu hans navn ved at opkalde det første fartøj af Kattegat-typen efter ham.




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


Ophalerbedding indtil 200 tons
Hydraulik- og Maskinværksted
Tømrerværksted
Malerværksted

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

 **Sparekassen**
THY

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

 **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



ESBJERG GENSIDIGE
SKIBSFORSIKRING
Havdigevej 31 . 6700 Esbjerg

Hirtshals Ny
Samlecentral ApS

Tlf. 08 94 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



NORDSØVÆRFTET 

(North Sea Shipyard Ltd.) Ringkøbing · Denmark

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

Nye redningskøretøjer til tre stationer

Der søges bevilling til indkøb af yderligere tre køretøjer i år.

Udskiftningen af redningskøretøjer er nu igang. De gamle landrovere skiftes ud med nye unimog'er, som er betydeligt mere terrængående, og som er så store, at de kan anvendes som mobile kommandostationer i forbindelse med eftersøgninger.

De ældste landrovere i Redningsvæsenet er fra 1975, og det er hensigten efterhånden at udskifte dem allesammen. De bliver dog ikke kasseret. Nogle kan bruges som reservekøretøjer, andre kan bruges til mindre krævende opgaver andre steder i Farvandsvæsenet.

Unimog'en har i mange år været brugt som militært køretøj, og den bruges bl. a. af det danske forsvar, som har særdeles gode erfaringer med den.

For nogle år siden fik RST Agger som den første station en special-opbygget unimog, og det er erfaringerne fra station Agger, som ligger til grund for opbygningen af de nye køretøjer.

I 1988 blev der givet bevilling til indkøb

af de første tre unimog'er, og de blev i januar leveret til stationerne Hirtshals, Torsminde og Rønne. Efter planen skal der i 1989 søges bevilling til indkøb af tre unimog'er mere, men hvor de skal stationeres, er endnu ikke afgjort.

Redningsbladet var med, da redningsstationen i Torsminde fik sin unimog, og det var en oplevelse først at få en tur gennem klitterne med landroveren, og derefter prøve unimog'en. Den kan meget mere, og den er langt mere behagelig at køre i. Den har en kabine med plads til fem mand, og de sidder godt og har et godt udsyn. Affjedringen er behagelig, og loftet har en tyk polstring, så man ikke slår hovedet, når unimog'en kører i ujævnt terræn. Den er i stand til at forcere klitter at betydelig størrelse, og løs sand er ikke noget problem. Samtidig har den en pæn topfart på op mod 120 km/t, og det har stor betydning ved udrykninger.

Stationsleder Jacob Pedersen, Hirtshals,

har været med til at bestemme indretningen af køretøjet. Det er forsynet med samme type elektronik som et mindre skib - ekkolod dog undtaget.

Der er VHF, mobiltelefon, walkie-talkie, radar og Shipmate-navigator.

- Det er alle tiders udrustning, og jeg er specielt glad for kombinationen af radar og navigator, siger stationsleder Per Kristensen, Torsminde. Vi har ofte eftersøgninger på Nissum Fjord eller langs havet. Nu kan vi bruge unimog'en til eftersøgning på stranden eller ved fjorden, og vi kan hele tiden holde kontakt med og følge redningsbåden. Skal vi arbejde sammen med en redningshelikopter, kan vi umiddelbart give dem vores egen position, og vi kan ved hjælp af radar og navigator give helikopteren en pejling til redningsbåden eller til et nødstedt skib. De nye unimog'er er ligesom den første i Agger forsynet med en stor kasse agter til raketmateriel, og der er en stor tagbagebærer til trefod m. m.

Foran på køretøjet er der et elektrisk spil med cirka 30 meter wire, og det kan give et direkte træk på 3,5 tons. Det blev overvejet at anvende et hydraulisk spil, men af hensyn til vægten valgte man det elektriske, der i øvrigt er af en type, som forsvarret har gode erfaringer med.

Den nye unimog har en totalvægt på 6,5

tons, og det vil sige, at den i modsætning til landroveren kræver stort kørekort.

De tre unimog'er er indkøbt gennem Hæren Materiel Kommando i Hjørring, idet statslige indkøb normalt skal foregå via den største bruger. Det giver nok lidt procenter.

De er leveret af firmaet Bohnstedt-Petersen A/S i Hørsholm, og rejseinspektør Steen Kolster har stået for leveringen.

Han fortæller, at køretøjet er ændret på flere områder i forhold til en standard-unimog. Således er der større motor og anden gearing med det formål at give større topfart. Selv har han haft en af redningsvæsenets unimog'er oppe på næsten 125 km/t, og det klarede den uden problemer.

Dieselmotoren er på 5,7 liter og med en ydelse på 125 HK. Der er 8 gear frem og 4 bak, og der er firehjulstræk og differentialespærre på alle fire hjul.

Strømforsyningen er ekstra kraftig. Der er to generatorer med en samlet ydelse på 28 volt/110 ampere, og der er to sæt batterier ligesom i et skib. De er adskilt med en separator, så startbatteriet altid lades op først.

Hele det elektriske anlæg er placeret så højt og beskyttet i køretøjet som muligt, og det giver en meget stor vadeevne.

- Den kan køre gennem 1,20 meter vand, men så skal man holde motoren i gang, siger Steen Kolster. I 80 centimeter vand kan man derimod både stoppe og starte motoren.

Den store vadeevne har betydning ved mange stationer. Stationsleder Jacob Pedersen, Hirtshals, er således meget glad for den.

- Vi har 100 kilometer kyststrækning, som vi skal dække med vores redningskøretøj. Vi har strækningen fra Lønstrup til Skagen, som ikke selv har redningskøretøj, og vi har to å-udløb, nemlig Liver Å og Uggerby Å. Hvis vi med vores køretøj ikke kan køre tværs gennem de to åer, skal vi en omvej på 10-15 kilometer for at komme over en bro, siger han.

- Vadeevnen betyder således meget for os. Vi har prøvet det, og vi kan køre tværs gennem begge åer. Men barsk ser det ud, når bovandet står op til begge sider.



Redningsmænd fra Hirtshals på vej tværs over et å-udløb i deres nye unimog. Det er lige før, der også er brug for ekkolod.



Redningsmændene fra Torsminde fandt hurtigt ud af, at Unimog'en er særdeles terrængående. Den kravler uden besvær over mindre klitter.

Unimog'erne er forsynet med 220 volts motorvarmer og kabinevarmer, så der altid er varme på køretøjerne. Motorerne holdes på en temperatur på 30 grader, og denne temperatur er valgt af hensyn til pakningerne i motorerne. Hvis moto-

ren f. eks. står med en konstant temperatur på 70 grader bliver pakningerne hårde og dermed også utætte, siger Steen Kolster.

Prisen for de nye køretøjer: Cirka 800.000 kr. pr. styk uden moms og afgift.



De tre nye unimog'er, der er leveret til Hirtshals, Torsminde og Rønne.

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

**HIRTSHALS
FISKEAUKTION**

Knud Damgaard - Statsaut.
Kontor: 08 94 12 33 - Privat: 08 94 11 14
9850 Hirtshals



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. 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 C. Weillbach & Co. A/S

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

Helt utrolig situation:

Hirsholmene har ingen VHF og kunne ikke advare redningsbåd før stranding

Tre redningsmænd fra Sæby var lørdag 4. februar i livsfare ved en stranding, som kunne være undgået, hvis fyret på Hirsholmene havde haft en ganske almindelig VHF-radio. Men det har fyret ikke. Fyret og dermed Hirsholmenes eneste forbindelse med omverdenen er en militær VHF-radio og en enkelt telefon-forbindelse.

Strandingen skete på et stenrev ved navn Stålhagen mens den lette redningsbåd fra Sæby var på eftersøgning i området. I mørke, regntykning og hård vind opdagede de tre redningsmænd ikke revet, som var overskyldt på grund af højvande.

- Men den vagthavende på fyret kunne se, at det ville gå galt, siger fyrmester Preben Nebel fra Hirsholmene. Den vagthavende kunne hele tiden følge lyse fra redningsbåden, og han kunne se, at den kom alt for tæt på revet. Han havde blot ingen mulighed for at advare redningsmændene. Han forsøgte at ringe op på telefonen, så han kunne få givet en advarsel videre til redningsbåden, men da var det allerede for sent. Da var redningsbåden strandet, siger fyrmesteren, som er dybt rystet over episoden.

- Det er en helt utrolig situation, siger han. Fyret på Hirsholmene hører ligesom redningsvæsenet under Farvandsvæsenet, og vi har til opgave at overvåge farvandet døgnet rundt. Men når det gælder sikkerheden til søs, kan vi ikke gøre andet end at tænde lyset. Vi har otte øer og en masse stenrev, som er farlige for skibsfarten. Vi har et stærkt befærde farvand, og kutterne fra Strandby sejler dagligt ind og ud mellem øerne. Hver sommer kommer der en masse lystsejlere, og der er hvert år også mange mindre både, som pilker torsk på stenrevne. Men hvis der sker noget, kan vi intet gøre. Vi har ingen VHF og ikke engang en walkie. Vi har ingen tjenstlig båd, og vi har intet redningsudstyr overhovedet. Vi har ikke så meget som en raketline, som vi kan skyde ud til et strandet skib. Jeg er rystet over det, der er sket, siger Preben Nebel.

Flådestationen vidste det ikke

- Da redningsbåden var strandet, blev der sendt en helikopter til at fortsætte eftersøgningen, og den blev også dirigeret

til Hirsholmene for at hente de tre redningsmænd, som havde reddet sig i land. - Da helikopteren kom, anmodede Flådestation Frederikshavn mig telefonisk om at gå på kanal 16 for at dirigere helikopteren ned.

- Den har jeg ikke, svarede jeg.

- Jamen kan du så ikke gå på kanal 6 eller 8, spurgte de. Så måtte jeg forklare, at vi slet ikke har nogen VHF. Det kom også bag på dem, siger fyrmester Nebel.

Hændeligt uheld

- Det var et hændeligt uheld, da redningsbåden strandede lørdag aften, siger stationsleder Jens Martin Rasmussen, Sæby.

Vi blev alarmeret kl. 17,45 og anmodet om at deltage i en eftersøgning. Der var set røde nødraketter ud for Frederikshavn. Vi afsøgte området nærmest land, mens bevogtningsfartøjet »Dryaden« afsøgte området længere ude. Eftersøgningen viste sig i øvrigt at blive uden resultat.

- Da strandingen skete kl. 19,55, blæste det cirka 15 sekundmeter i området, og det regnede kraftigt. Det gjorde det svært for de tre redningsmænd at se, og de to små projektører i båden gjorde ikke megen gavn. Revet var overskyldt af vand, og de så det ikke, før det var for sent. Da sad båden fast mellem de store sten på revet.

- Det lykkedes de tre mand at komme sikkert ind på Hirsholmene, siger Jens Martin Rasmussen.

Fyrmester Preben Nebel, som har det lokale kendskab, vurderer dog situationen som betydeligt farligere.

-Det var hårdt vejr, og det er sin sag at

redde sig ind til land på våde sten, som er under vand, og som man ikke kan se på grund af mørket. Det gik heldigvis godt, men der var større risiko for, at det skulle gå galt. Herovre var vi alle chokerede, siger han.

Bjerget af station Skagen

Den strandede redningsbåd fik lov at stå natten over, og søndag morgen kom redningsstation Skagen til undsætning med begge sine både, selvom det nu blæste 20 sekundmeter. Det lykkedes at trække den strandede båd fri, selvom vandet nu var faldet, og båden stod helt tør. Den blev slæbt ind til Flådestation Frederikshavn, hvor den blev løftet op på kajen. Senere undersøgelser har vist, at den godt ni meter lange aluminium-båd klarede grundstødningen utroligt godt. Skroget fik en del buler og skrammer, men var ikke nær så medtaget, som man kunne forvente, og kun den bagerste del af waterjetten blev beskadiget. Motoren fejlede intet. Motorrummet var tørt, der var strøm på batterierne, og alt virkede ombord. Båden skal dog sendes på værft i Norge, og station Sæby er uden båd, indtil den kommer hjem igen. Farvandsvæsenet har som bekendt endnu ikke reserverbåde til rådighed, siger Jens Martin Rasmussen.

Hellere aluminium

Stationsleder Åge Venø, Skagen, som var med til bjergning af båden, og som er Foreningen af Danske Redningsmænds repræsentant i forbindelse med anskaffelsen af de nye lette redningsbåde, siger, at strandingen har givet ham en helt ny opfattelse af de lette redningsbåde.

- Hvis det havde været en glasfiberbåd, der var strandet, så ville der bagefter bare have stået en Volvo Penta mellem stenene. Resten ville have været totalt knust. Efter det her går jeg ind for aluminium som materiale til de lette redningsbåde, siger han.



En glasfiberbåd var blevet knust, hvis den havde fået samme behandling. Aluminiumsbåden fra Sæby holdt.

Bedst og billigst til Vesttyskland!

I perioden
indtil 15/9 1989
GRATIS
til Vesttyskland
Gælder for personbiler,
indtil 8 m i længde
og passagerer 01.



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

- Restauranter med et lækkert og rigt 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.
- 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 ...!

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

Spørgsmål til bestyrelsen

Fra stationsleder Jacob Pedersen, Hirtshals, har vi modtaget følgende:

Da vi efterhånden er en del folk ved flere stationer, der sætter spørgsmålstegn ved, hvad vores bestyrelse egentligt laver for os, kunne vi godt tænke os at få besvaret følgende spørgsmål.

Efter vores viden skulle redningsmændene have indflydelse på nyanskaffelser, lønforhandlinger og uddannelse.

Redningsmændenes repræsentanter er jo vores bestyrelse, men er den handlekraftig nok? Bruger den de rettigheder, som den har?

Hvorfor er sådanne store beslutninger som ansættelser, løn og nyanskaffelser ikke blevet drøftet på en ekstraordinær generalforsamling.

Hvorfor har bestyrelsen ikke sørget for, at der i takt med alt det nye materiel, der kommer, også bliver bestemt, hvad der skal ansættes af heltids-personale. Vi ved jo, at meget af det nye materiel vil kræve fastansatte folk ved en del stationer. Det gælder bl. a. de nye, store både, hvoraf de første skulle have været afleveret før årsskiftet. Hvorfor er der

ikke sat adresse på dem alle endnu?

Er bestyrelsen klar over, at de beslutninger, der bliver lavet nu, bliver grundlæggende og måske ikke kan laves om i mange år. Her tænkes der på ansættelse af folk på heltid. Hvilke krav om løn har I stillet for de folk, og har I tænkt på, hvad der skal eller kan ske, hvis ikke der tilbydes en ordentlig løn.

Hvordan kan I være med til at lave bestemmelser om angående bemanning ved en del stationer uden at tage hensyn til brug af det materiel, som hver enkelt station har.

Har bestyrelsen tænkt på, om der eventuelt kan søges dispensation fra den nye 13 ugers regel vedrørende udbetaling af understøttelse. Der er en del redningsmænd, der kan komme i klemme, og hvis det koster folk penge at være med, kan det på længere sigt give nogle stationer problemer med at skaffe folk, som vil være redningsmænd.

Har bestyrelsen gjort noget for de redningsmænd, der er selvstændige, som

bliver syge eller kommer galt afsted, eller er de stadig henvist til socialhjælp. Det er ikke noget nyt problem for jer. De aftaler, der blev lavet angående de nye både, hvor det blev aftalt at de stationer, der skulle have bådene, skulle have en mand til at gå og være med i opbygningen - er de blevet glemt?

Hvorfor skal vi altid læse i nyhedsbrevene, at redningsmændene aldrig er fremmødt ved samarbejdsudvalgsmøderne?

Er det rigtigt, at bestyrelsesmedlem Knud E. Jensen har været syg i lang tid, og at der ikke er gjort brug af suppleant Evald Harbo fra Hanstholm.

På baggrund af de spørgsmål, der her er stillet, plus mange flere kunne det måske være på sin plads at sammenkalde til en ekstraordinær generalforsamling.

På flere stationers vegne

Jacob Pedersen
RST Hirtshals

Svar til Jacob Pedersen

Jacob Pedersen er meget kritisk overfor bestyrelsen, og jeg kan godt forstå, at det må være svært at gå som fuldtidsansat stationsleder og skulle affinde sig med det tempo, som tingene sker i.

Det er heller ikke let for os andre, og jeg tror ikke, at vi grundlæggende er så uenige, som det måske kan lyde til. De ting, som Jacob nævner, er altså noget, som vi har arbejdet med i bestyrelsen, og det er også fremgået af tidligere numre af redningsbladet. Når tingene endnu ikke er gennemført, er det ikke manglende vilje eller manglende initiativ fra bestyrelsens side. Vi presser på overfor Farvandsvæsenet, og vi slår også i bordet, når vi mener, det er nødvendigt. Det kan godt være, at vi kunne få nogle ting igennem lidt hurtigere, hvis vi hver gang gik til pressen, men i det lange løb tror jeg ikke på den metode. Hvis vi hele tiden står på barrikaderne, ender det med, at vi mister indflydelsen. Jeg tror på, at en samarbejdslinje giver de bedste resultater på længere sigt.

Jacob har ret i, at det er helt forkert, at vi nu får nye store både, uden at der er taget stilling til, hvem der skal sejle med dem. Men det er ikke bestyrelsens skyld. Vi har rejst spørgsmålet om bemanningen for flere år siden, og vi har sagt, at der skal ansættes faste folk. Vi har gentaget det igen og igen og igen. Farvandsvæsenets svar er, at der ikke kan træffes beslutninger herom, før Moderniseringsplanen for Kystredningstjenesten er godkendt i Forsvarsministeriet, og det er ikke sket endnu.

Af samme grund har vi heller ikke kunnet komme i gang med lønforhandlinger. Som tidligere fortalt i redningsbladet har bestyrelsen lavet et udkast til overenskomst og opstillet krav til aflønning. Kravene har vi naturligvis ikke kunne offentliggøre, fordi vi ikke skal vise vores kort før forhandlingerne begynder.

Men også forhandling om overenskomst og løn står i stampe, fordi moderniseringsplanen ikke er godkendt. Det er bureaukratisk og lige så frustrerende for os som for Jacob. Det er spørgsmål, som vi har tæsket igennem på det ende møde med Farvandsvæsenet efter det andet, uden at vi har kunnet vække dem.

Bemanningen på de enkelte stationer har været gennemgået i Farvandsvæsenet sammen med os, og når de nye både er kommet på station forventer vi, at besætningerne vil blive reguleret ved de enkelte stationer, så de med mange udrykninger og meget materiel får det fornød-

ne mandskab, ligesom der måske er stationer med mindre aktivitet og mindre materiel må køre som indtil eller måske reduceres lidt.

Hvad angår spørgsmålet om dagpenge og erstatning til redningsmænd, som kommer til skade i tjenesten, så er det, som det også er fremgået af redningsbladet, en sag, som er rejst af bestyrelsen. Vi har haft spørgsmålet oppe på et møde med Farvandsvæsenet, og det har lovet at udfærdige en skriftlig redegørelse, som vi kan bringe i redningsbladet, så alle kender reglerne. Den redegørelse har vi trods rykkere endnu ikke modtaget.

Jacob spørger, om aftalen om at lade en mand fra de stationer, der skal have de nye både, følge bygningen af dem, er blevet glemt. Nej. Det er den ikke. Bygningen af den første båd af Nordsø- og Kattegattypen er blevet fulgt henholdsvis af en redningsmand fra Hvide Sande og Bornholm, og jeg går ud fra som givet, at aftalen også gælder bygning af de to næste både.

Men der er ingen grund til at lade en redningsmand gå på værftet, så længe arbejdet kun består i at sætse nogle jernplader sammen. Det er først når de tekniske installationer begynder, det er interessant for os at være med.

Det er rigtigt, at vi ikke deltager i mange af samarbejdsudvalgsmøderne i Farvandsvæsenet. Vores repræsentant i samarbejdsudvalget, stationsleder William

Christensen, Gedser, har ligesom hovedparten af bestyrelsen et fuldtidsjob at passe ved siden af, og det er en voldsom arbejdsmæssig belastning at rejse til møder i København i tide og utide. Derfor deltager han kun i samarbejdsudvalgsmøderne, når der skal drøftes forhold, som vedrører redningsmændene.

Endelig nævner Jacob, at Evald Harbo ikke har været indkaldt som suppleant under Knud E. Jensens sygdom. Det er rigtigt, og det hænger sammen med, at der er lang tid siden vi har holdt det sidste bestyrelsesmøde. Vi har hele tiden udskudt det næste møde, fordi vi på en række områder har ventet på udspil fra Farvandsvæsenet, for at vi kan komme videre. At holde møder bare for mødernes skyld tjener ikke noget formål.

Af samme grund har vi heller ikke indkaldt til nogen ekstraordinær generalforsamling. Det er helt klart, at vi ville have indkaldt til et møde, hvis vi var kommet nogle vegne med lønforhandlingerne og havde haft noget konkret at forelægge medlemmerne.

Sagt ligeud, så er det det en sej kamp at få tingene igennem de bevilgende myndigheder. Alt skal vendes og drejes i det uendelige, og når der så udefra gang på gang er kritik i pressen har vi indtryk af, at ingen tør tage et ansvar uden at sagen bliver vendt endnu engang. Derfor tager tingene meget længere tid end de burde.

Robert Iversen



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

**Tegn abonnement
på redningsbladet**



**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 Normann Andersen
Broagervej 5 · 7500 Holstebro
Telefon 07 42 63 51

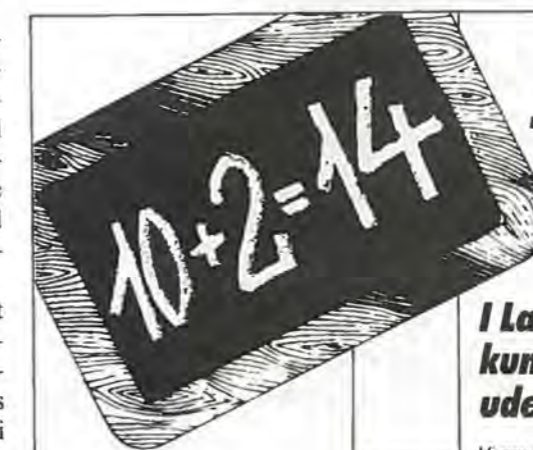
Alt undervandsarbejde,
dykkerundersøgelser,
bjergning, sprængning m.m. udføres.



**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



**- ikke
hos os!**

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

Vi gør Vestjylland billigere.

Landbobanken

Lynhurtig aktion reddede kutter ved Torsminde

Torsminde-kutteren L 135 »Charlotte Solveig« kom lørdag 5. januar i den værste tænkelige situation. Med tre mand ombord havde kutteren været ude for at hente garn, men pludselig begyndte det at blæse kraftigt op. Skipper P. C. Mikelsen opgav garnene og satte kursen mod havn. Han ville forsøge at nå ind, mens det stadig var muligt. Indsejlingen til Torsminde er den vanskeligste og farligste på hele den jyske vestkyst, og »Minde-mænd« og har da også blandt deres fisker-kolleger et ry for at være særligt hårde for ikke at sige frygtløse. Torsminde er den havn, hvor redningsbåden oftest bliver kaldt ud for at overvåge kutteres ankomst i hårdt vejr. Ofte bliver redningsbåden bestilt mange timer i forvejen, fordi fiskerne ved, hvordan det vil være, når de kommer hjem. Det kræver en særlig slags folk. Denne dag var det nær gået galt. Da »Charlotte Solveig« nåede Torsminde, blæste det 21 sekundmeter, og søen var vokset til betydelig højde. På vejen ind

gennem brændingen blev søerne større og voldsommere, og kutteren blev kastet rundt som en prop. Da kutteren lå lige uden for molen skete lige præcis det, som ikke måtte ske. Motoren gik i stå og ville ikke starte igen. »Charlotte Solveig« sendte omgående nødmelding. Situationen var yderst kritisk. Strømmen løb meget stærkt sydpå langs kysten, og kutteren var ved at drive på molen, som i realiteten kun er en høfde af svære granitblokke. Alarmen blev modtaget på slusevagten kl. 7,30, og redningsstationen blev omgående alarmeret. Alle var klar over, at det skulle gå stærkt, og kl. 7,34 var redningsmændene ombord og redningsbåden sejlede fra havn. Da var kutteren drevet lige uden om molen, men faren var langtfra forbi. Kutteren drev stærkt sydpå i den oprørte sø, og den kunne strande hvad øjeblik, det skulle være. Kl. 7,44 fik redningsmændene i første forsøg en kasteline over til »Charlotte Solveig«, og en slæbetrosse var hurtigt på plads. Kutteren lå

da inde ved anden revle, kun 50 meter fra land, og søen brød kraftigt udenfor kutter og redningsbåd. Var det ikke lykkedes at få forbindelse i første forsøg, var kutteren strandet, og de tre mand ombord havde måske mistet livet. Redningsmændene måtte opgive enhver tanke om at bugsere »Charlotte Solveig« ind til Torsminde. Strøm og høj sø gjorde det helt umuligt. I stedet blev kursen sat mod Hvide Sande, og kl. 10 blev bugseringen overladt til Hvide Sandes redningsbåd, som bragte kutteren sikkert i havn. Torsmindes redningsbåd sejlede hjem og nåede sikkert i havn. Den havde fået nogle buler og havde mistet en antenne på den meget barske tur. I Torsminde var der mange, som trak vejret lettet, da de så redningsbåden med seks mand ombord komme sikkert ind. I Torsminde er det ikke nogen hemmelighed, at redningsbåden i realiteten blev kasseret, da der i 1988 blev holdt hovedsyn på skroget, og at båden nu sejler på en midlertidig dispensation, som kun er givet, fordi Torsminde absolut ikke kan undvære en redningsbåd, og fordi Farvandsvæsenet endnu ikke har en anden båd til stationen.

Nattelukning på Skagen Radio vil koste menneskeliv

- Vi kan ikke undvære hjælpen fra telegrafisterne på Skagen Radio. Det er kun et spørgsmål om tid, før nattelukningen på Skagen Radio vil koste menneskeliv, siger stationsleder Åge Venø Jensen fra Redningsstation Skagen. Udtalelsen kommer efter, at det er besluttet, at Skagen Radio - og for øvrigt og Rønne Radio - skal lukkes om natten. De to stationer skal fra midnat til kl. 7 om morgenen betjenes fra Blåvand og Lyngby Radio. De tekniske installationer til fjernbetjeningen er i øjeblikket ved at blive udført, så nattelukningen kan gennemføres fra 1. april. - Jeg er ikke i tvivl om, at det også er dygtige telegrafister, der betjener Blåvand

og Lyngby. Men de har ikke det nødvendige lokalkendskab, som betyder så utroligt meget for os, siger Åge Venø. Vi har især på Grenen meget vanskelige forhold. Hvis et skib strander her, skal det gå meget stærkt med at få hjælpen frem, og ofte er det nødvendigt at yde hjælp både fra søsiden og fra land. Vore egne telegrafister kender forholdene, og vi har mange eksempler på, at de på eget initiativ har tilkaldt den rigtige hjælp, og at de har gjort det uden tøven. De har tilkaldt hjælpen, og derefter underrettet SOK. - Når en redningsaktion bagefter er blevet beskrevet i medierne, er telegrafisternes indsats ofte blevet overset, men

hvis ikke de havde reageret hurtigt og rigtigt, ville den rigtige hjælp aldrig være nået frem. - Derfor er det også kun et spørgsmål om tid, før det vil koste menneskeliv, når vi ikke længere har vore egne telegrafister på Skagen Radio, siger Åge Venø. Overkontrollør Lise Madsen, der er daglig leder af Skagen Radio, giver Åge Venø ret. Især på Grenen skal det gå meget stærkt med at få hjælpen frem. - Naturligvis kan kollegerne på Blåvand Radio lære forholdene at kende, men de får aldrig det lokalkendskab, vi andre har, fordi vi både arbejder og bor i Skagen, siger hun. - Men udviklingen går i den retning, og jeg tror ikke, der er noget at gøre ved det. Vi telegrafister må se i øjnene, at vi er i samme situation, som centraldamerne var for år tilbage. De er blevet afløst af automatikken, og det bliver vi også. Det er en udvikling, som vi ikke kan stampe imod, selvom det føles lidt trist, siger Lise Madsen.

Søværns-diplom uddelt for første gang i fem år



»Eystfelli« er på dette tidspunkt synkende, og besætningen er gået i redningsflåden. Den ses nederst til venstre.

(Foto: Beskytteren)

Oversergent i Søværnet S. Å. Søbygge, fik i 1988 overrakt inspektøren for Søværnets diplom, og det var første gang, det blev uddelt i fem år. S. Å. Søbygge fik diplom for sin medvirken til redning af tre færøske fiskere i Nordatlanten 1. oktober 1988. Han var på det tidspunkt maskinregnskabsfører på inspektionsskibet »Beskytteren«, som gjorde tjeneste under Færøernes Kommando. »Søværnsorientering« fortæller om redningsaktionen: 1. oktober blev »Beskytteren« sendt til assistance for det færøske fiskeskib »Eystfelli«, der havde fået en læk cirka 100 sømil vest for Sudurø. Skibet tog vand ind i lastrum og maskinrum. Samtidig passerede orkanen Helene gennem området med vind af stormstyrke. Den tre mand store besætning forlod fiskeskibet i redningsflåden umiddelbart før solnedgang og blev taget ombord i »Beskytteren« ved hjælp af redningskurv. Selvom vinden var 25 m/s og søen fuldt

udviklet med bølgehøjder på op til 20 meter, hvilket gav »Beskytteren« rulning tværs i søen på 60 grader, lykkedes



De tre færøske fiskere bjærges om bord i »Beskytteren«s redningskurv. (Foto: Beskytteren)

MOLLERUP
&
BROE
Kolonial og
Skibshandel

THYBORØN HAVN
TLF. 07 83 12 11

HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals
Tlf. 08 94 12 27

Sejl · Presenninger · Tovværk



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



HIRTSHALS
SKIBSELEKTRONIK A/S

Nordvestkajen · Tlf. 08 94 18 44 - 08 94 12 56

Udbredt anvendelse af mobiltelefon til søs kan koste menneskeliv

Den meget udbredte anvendelse af mobiltelefoner til søs har måske kostet adskillige menneskeliv, frygter telegrafisterne på Skagen Radio.

- I de seneste år er flere og flere skibe forsvundet, uden at der er hørt en lyd fra dem, og det er sket så mange gange, at vi har talt om det her på stationen. Vi tror, det har noget at gøre med den meget udbredte anvendelse af mobiltelefoner til søs, siger Skagen Radios daglige leder, overkontrollør Lise Madsen.

- De fleste fiskekuttere og coastere har i dag mobiltelefon, og folkene ombord har vænnet sig til at bruge den, når de skal tale med folk i land. De bruger telefonen i stedet for at kalde kystradiostationer op på radioen.

- Når der så opstår et alvorligt problem ombord, er det de indgroede vaner, der bestemmer reaktionerne. Vi har på fornemmelsen, at fiskere og søfolk også i den situation forsøger at kalde hjælp via mobiltelefonen. Det kan være forklaringen på, at der er skibe som går ned, uden at nogen hører en lyd.

- Mobiltelefonen er god til private samtaler, men den duer ikke til nødopkald, hvor tiden er kostbar. Det tager tid at trykke på knapperne, det tager tid at få en forbindelse, og man risikerer at alle radiokanaler er optaget, eller at man er uden for basisstationernes rækkevidde.

- Før i tiden hørte vi så godt som altid fra et skib, før det gik ned. Om ikke andet, så nåede det at fortælle, at nu gik det galt, og man lå på den og den position. Så kunne vi med det samme sætte en redningsaktion i gang, og vi vidste, i hvilket område, eftersøgningen skulle foregå.

- Nu sker det, at skibe bare forsvinder,

og det betyder, at en eftersøgning først bliver sat igang med mange timers forsinkelse. Eftersøgningen bliver heller ikke særlig effektiv, fordi man ikke ved, hvor skibet er gået ned, siger Lise Madsen.

- Det er efterhånden sket så mange gange, at et skib er forsvundet uden en lyd, at vi finder det påfaldende. Senest forsvandt den norske coaster »Stoksund« uden at nogen hørte fra den. Vi har lyttet vore bånd igennem, fordi vi var bange for, at vi have overhørt en nødmelding, men der var intet. Ingen ved selvfølgelig, hvad der er sket, men forklaringen kan være, at de har forsøgt at kalde hjælp på mobiltelefonen og ikke har nået det. For et par år siden forsvandt et par Skagenkuttere også uden en lyd, og det kan være den samme forklaring.

- Det er noget som fiskere og søfolk bør have i baghovedet. Opstår der en nødsituation ombord, skal man altid kalde op på kanal 16 eller på 2182, og jeg vil opfordre redningsmændene til at gøre propaganda for det i de havne, hvor de hører hjemme.

- Et nødopkald på radioen tager ikke mange sekunder, og uanset hvor man er, vil der altid være nogen som hører det - og så kan en redningsaktion sættes i gang med det samme.

- På samme måde vil jeg opfordre fiskerne til ikke at kalde redningsskibene på mobiltelefonen, hvis de f. eks. har trawl i skruen og skal bugseres i havn. Kald i stedet op over kystradiostationer. En situation med trawl i skruen kan pludselig udvikle sig til noget alvorligt, og hvis vi har ekspederet en sådan samtale til et redningsskib, holder vi altid øje med

kutteren, indtil hjælpen er nået frem. Sker der en alvorlig udvikling, skal vi nok sørge for at slå alarm de rigtige steder, siger Lise Madsen.

Hun understreger, at opfordringen til at bruge kystradiostationer i nødsituationer, ikke har noget at gøre med den truede situation, som telegrafisterne er kommet i.

- Vi kan lige så godt se i øjnene, at mange af os bliver overflødige på grund af automatiseringen. Det er en udvikling, vi ikke kan stampe imod, og det gør i den forbindelse hverken fra eller til, om vi modtager nødopkald. Mit ærinde er udelukkende at forbedre sikkerheden til søs, siger Lise Madsen.



Pas på måger

Måger kan udgøre en alvorlig risiko for redningsmænd, som sejler i de hurtige lette redningsbåde.

Det viser en episode, som fornylig fandt sted under en øvelse i Thyborøn.

Med to mand ombord gik LRBen for fuld fart ud af havnen, og lige udenfor kolliderede den med to måger, som forsøgte at lette fra vandet. Den ene ramte skroget, mens den anden ramte bøjlen over redningsmændene. Sammenstødet var så voldsomt, at mågerne blev slået i flere stykker.

Var redningsmændene blev ramt, kunne det have resulteret i en grim ulykke, og der er derfor grund til at være ekstra opmærksom, når man i en LRBer nærmer sig en mågeflok på vandet.

Risikoen skal dog heller ikke overvurderes. Formentligt er det kun under særlige forhold, mågerne ikke kan nå at komme væk. I tilfældet ved Thyborøn lå mågerne i læ lige op af molen, og derfor skulle de lette med vinden.

Hirtshals-redningsbåd for lille til at bugserer trawler ind

Redningsstation Hirtshals kom for nylig i nøjagtigt samme situation, som redningsstation Thyborøn var i for et par måneder siden. Redningsbåden havde ikke motorkraft nok til at bugserer en trawler ind.

- Vi blev lørdag 28. januar alarmeret kl. 5,35 om morgenen. Trawleren HG 292 »Kirsten Gjedsig« havde fået motorstop lige østen for havnen, fortæller stationsleder Jacob Pedersen.

- Vi rykkede ud med det samme og fik hurtigt en slæbetrosse over til trawleren. Men så opstod problemerne. MRB 33 havde ikke motorkraft nok. Selvom vi kørte fuld kraft, kunne vi ikke trække skibet rundt, så det fik stævnen op mod vinden. Vi måtte i stedet slække op og tage tilløb og hive skibet rundt i ryk. Jeg var ikke glad for det. Det er en farlig måde at gøre det på, men der var ikke anden udvej.

- Da vi så endelig fik »Kirsten Gjedsig« vendt op mod vinden, havde vi ikke motorkraft nok til at bugserer den. Selv med

håndtagene i bund, kunne vi kun lige holde den på stedet, indtil vi fik et andet stort jernskib ud til at overtage bugseringen.

- Jeg er noget rystet over det, siger Jacob Pedersen. »Kirsten Gjedsig« er efter moderne forhold ikke noget særligt stort skib. Det er en gammel østtysker på 149 bruttotons, som har fået shelterdæk. Et skib i den størrelse, bør vi kunne klare. Jeg tør slet ikke tænke på, hvad der kunne være sket, hvis det var en af vores store trawlere, eller en af vores notbåde, der havde haft brug for hjælp. Vi har notbåde i Hirtshals på 1100 tons, og vi har rejebåde på 3500 tons, som lander her.

- Godt nok var der den dag høj sø og hård strøm, men vinden var i sydvest, og det er ikke det værste hjørne for os. Havde vinden været mere nordlig, var skibet gået til, og vi havde måttet koncentrere os om bare at redde folkene, siger Jacob Pedersen.

Melding fra Hirtshals: de nye dragter perfekte

- De nye redningsdragter og de nye redningsveste virker perfekt, siger stationsleder Jacob Pedersen, redningsstation Hirtshals.

Lørdag 28. januar - samme dag som vi havde store problemer med at bugserer en trawler ind - holdt vi øvelse med den lette redningsbåd.

Der var høj sø og megen strøm, og lige uden for molen fik den lette redningsbåd to forkerte søer lige efter hinanden. Det gik så stærkt, at de tre mand om bord ikke engang opdagede den anden sø.

To af redningsmændene blev slået i havet af søerne, men heldigvis lykkedes det den tredje at holde sig fast. Han fik de to

andre samlet op, før de røg ind i molen og blev kvæstet.

Jeg stod selv i tårnet og så det ske, og jeg var overbevist om, at båden ville vælte, men det skete ikke. Heldigvis endte det alt sammen godt.

Bagefter sagde redningsmændene, at de havde været helt trygge ved at ligge i vandet i redningsdragterne. De nye Musk Ox-dragter fungerede helt perfekt, og det samme gjorde redningsvestene. De bar oppe, som de skulle, og der kom ikke en dråbe vand ind.

- Nu kan vi da sige, at vi har fået de nye dragter trykprøvet, siger Jacob Pedersen.

389 aktioner i 1988

Kystredningstjenestens 26 stationer modtog i 1988 i alt 389 anmodninger om assistance, fremgår det af SOKs årsrapport.

64 mennesker, der var i alvorlig fare på søen, blev reddet af kystredningstjenesten. 130 fartøjer blev undsat, assisteret eller overvåget under vanskelige forhold.

Fire patientevakueringer blev udført og to omkomne personer blev bragt i land. 76 opkald vedrørte deltagelse i eftersøgninger eller opgaver af ikke redningsmæssig karakter.

I alt har redningstjenesten været i aktion i 587 timer for at løse de ovennævnte opgaver. Hertil kommer så den tid, der er brugt på øvelser og uddannelse for at opretholde et højt beredskab.

SOK-rapporten viser, at søredningscentralen hos SOK i alt aktiveredes 667 gange i 1988 mod 745 gange året før. Antallet af dødsulykker var dog næsten uændret. 60 mennesker omkom i 1988 mod 61 året før. Af de 60 dødsfald i 1988 havde de 34 med fritidsaktiviteter at gøre.



Redningsaktioner i Nordatlanten

Færøernes Kommando udførte i 1988 i alt 165 søredningsaktioner. Heraf var 44 eftersøgningsopgaver, mens 106 var slæbeassistancer og to var minør opgaver. Inspektionsskibets helikopter gennemførte 40 sygetransporter.

Grønlands Kommando udførte i 1988 41 søredningsaktioner.



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



selvfølgelig!
LOKALBANKEN
HIRTSHALS

**FØR DE VÆLGER
PENSIONSFØRM**

Hvilken pensionsordning er mest fordelagtig?

Hvilke skattefordele opnår man?

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



**HAN HERREDERS
SPAREKASSE**

Aktioner siden sidst

Oversigten er udarbejdet på baggrund af Farvandsvæsenets indberetning til SOK.

3. nov. HANSTHOLM. Afhentning af patient fra containerskib. På grund af vejret og patientens tilstand var det ikke muligt at få ham ombord i redningsfartøjet. I stedet blev lods og læge tilkaldt og containerskibet lodset i havn, hvor patienten blev hejst fra borde.
3. nov. HIRTSHALS. Jolle havde tabt roret ud for Løkken. Blev ved eftersøgning fundet og bugseret i havn af redningsfartøjet.
5. nov. SKAGEN. Røde raketter observeret ved Hirsholmene. Eftersøgning uden tegn på indtruffen søulykke.
11. nov. RØNNE. Fiskerfartøj »Mette Marie« strandet ved Rønne havn. Kutteren trukket fri og bugseret i havn af slæbebåd.
12. nov. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj »Heidi« fik motorstop ca. 3 mil nord for Hvide Sande. Afhentet og bugseret i havn af redningsfartøjet.
12. nov. TORUP STRAND. Nødraketter observeret ud for Svinkløv. Eftersøgning uden tegn på indtruffen søulykke.
13. nov. TORSMINDE. Overvågning af flere kutteres ankomst i kuling.
14. nov. THYBORØN. Trawleren »Imak« fik motorstop 4 mil vest af Thyborøn. Blev med hjælp fra andet fartøj og under stort besvær bugseret i havn.
15. nov. TORSMINDE. Overvågning af flere kutteres ankomst i hård vind.
15. nov. HIRTSHALS. Rødt lys observeret nord af Hirtshals havn. Eftersøgning uden resultat.
22. nov. HIRTSHALS. Indbugsering af fartøj overvåget af redningsfartøjet.
23. nov. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj »Winnie Braun« havde vand i maskinrummet 5 sømil vest af Hvide Sande. Kutteren blev lænset og sejlede selv i havn.
23. nov. TORSMINDE. Overvågning af flere kutteres ankomst i kuling.
25. nov. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj »Johanne Esager« havde trawl i skruen. Indbugsering overvåget af redningsfartøjet.
25. nov. TORSMINDE. Overvågning af kutter »Ternen«s ankomst i kuling.
26. nov. GRENÅ. Motorsejler strandet sydøst for Ebeltoft Havn. Trukket fri inden redningsfartøjets ankomst.
27. nov. HVIDE SANDE. Jolle »Poseidon« havde motorstop nord for indsejlingen. Bugseret i havn af redningsfartøjet.
28. nov. TORSMINDE. Overvågning af to kutteres ankomst i kuling.
28. nov. HIRTSHALS. Overvågning af kutteres indsejling til havnen i orkan.
30. nov. ØSTERBY. Grøn raket observeret sydsydøst for Læsø. Eftersøgning i ni timer uden resultat.
3. dec. SKAGEN. Norske turister i vanskeligheder på Grenen. De var blevet overrasket af vandet, der steg. Nogle vadede i land, en svømmede. En var forsvundet. 4 t 40 min.
3. dec. HIRTSHALS. Assisterede RST Skagen ved eftersøgning af formodet druknet nordmand. 4 t 00 min.
3. dec. HIRTSHALS. Eftersøgning efter formodet druknet nordmand genoptaget. Intet resultat. 19 t. 00 min.
4. dec. SKAGEN. Eftersøgning efter druknet nordmand genoptaget uden resultat. 5 t. 30 min.
5. dec. SKAGEN. Eftersøgning efter druknet nordmand uden resultat. 5 t 00 min.
5. dec. HIRTSHALS. Eftersøgning efter druknet nordmand genoptaget, men intet resultat. 6 t 30 min.
6. dec. HIRTSHALS. Jolle assisteret i

- havn i kuling.
9. dec. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj »Camilla Marie« under bugsering over barren. Trossen sprængt, Bugsering overtaget af redningsfartøjet.
11. dec. HIRTSHALS. Fiskerfartøj med motorstop en halv mil fra havnen. Slæbt i havn af redningsfartøjet.
11. dec. HANSTHOLM. Tankskib »Benskov Junior« påsejlede mole ved anløb af havnen og blev læk. Fik ved ankomst til kaj pumpe ombord og lænset. 3 t 00 min.
11. dec. HANSTHOLM. Tankskib »Benskov Junior« flyttet til anden kajplads for losning. 2 t 30 min.
11. dec. HANSTHOLM. Fortøjningsproblemer med »Benskov Junior«. Skibet holdt ind til kajen af bugserbåd og af redningsfartøjet til vinden aftog. 14 t 15 min.
13. dec. HANSTHOLM. Forhaling af tankskib »Benskov Junior« til anden kajplads på grund af tiltagende vind. 2 t 45 min.
13. dec. HANSTHOLM. Overvågning af flere fartøjers ankomst til havn i kuling.
13. dec. HANSTHOLM. Overvågning af endnu et fiskerfartøjs ankomst i kuling.
13. dec. TORSMINDE. Overvågning af tre kutteres ankomst i kuling. Den ene kutter havde et knækket olierør, og der udbrød brand ombord. Ilden slukket af redningsmandskabet.
13. dec. HANSTHOLM. To fartøjers indsejling til havnen overvåget i kuling.
13. dec. HIRTSHALS. Overvågning af flere fiskerfartøjers ankomst i kuling.
13. dec. THYBORØN. Overvågning af flere fiskerfartøjers ankomst i kuling.
14. dec. THYBORØN. Fiskerfartøj strandet ud for Thyborøn by. De ombordværende kunne gå i land. Fartøjet blev bjerget over land.
15. dec. SKAGEN. Sandpumper havde fået lig op i sugerøret. Viste sig at være den omkomne nordmand. Han blev ta-

- get ombord i redningsfartøjet og sejlet i land.
17. dec. SKAGEN. Coaster forlist nord for Skagen. Anmodning fra KGM om opsamling af vragele. Aktionen afblæst på grund af mørke.
26. dec. TORSMINDE. Overvågning af fiskerfartøj »Janni«s ankomst i kuling.
1. jan. GRENÅ. Patient afhentet fra den norske færge »Prinsesse Ragnhild« 3,5 mil fra Grenå Havn.
2. jan. HVIDE SANDE. Udeblevet jolle eftersøgt på Ringkøbing Fjord. Kom selv i land. Havde mistet orienteringen i tåge.
2. jan. SÆBY. Udeblevet jolle med tre lystfiskere eftersøgt ud for Voerså. Fundet i god behold. Havde motorstop.
2. jan. THYBORØN. Fiskerfartøj »Monica« havde motorstop 8 mil nord for Thyborøn. Bugseret i havn.
3. jan. HIRTSHALS. Fiskerfartøj »Bente Skov« havde motorstop øst for havnen. Bugseret i havn.
5. jan. TORSMINDE. Kutter »Janni«s ankomst til havnen overvåget i stiv kuling.
7. jan. TORSMINDE. Kutter med motorstop ud for indsejlingen fulgt i havn af redningsfartøjet.
7. jan. TORSMINDE. Kutter med motorstop ud for indsejlingen. (Se særskilt artikel).
7. jan. HVIDE SANDE. Bugsering af kutter med motorstop overtaget. (Se særskilt artikel).
12. jan. TORSMINDE. Overvågning af seks kutteres ankomst i kuling.
13. jan. TORSMINDE. Overvågning af to kutteres ankomst i kuling.
16. jan. LØNSTRUP. Røde raketter observeret ved Nr. Lyngby. Eftersøgning. Intet tegn på søulykke.
21. jan. HVIDE SANDE. Eftersøgning på Ringkøbing Fjord efter udeblevet jolle. Det viste sig, den var strandet. De ombordværende var i god behold.
22. jan. HVIDE SANDE. Kutter med motorproblemer 5 sømil vest for Hvide Sande fulgt i havn.
27. jan. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj »Ninive« havde motorstop i indsejlingen. Afhentet af redningsfartøjet.
27. jan. HIRTSHALS. Fiskerfartøj med motorstop ud for fyret. Slæbt i havn af redningsfartøjet.
27. jan. HIRTSHALS. Jolle med gearproblemer 50 meter fra molen. Bjærget af redningsfartøjet, før den drev ind på molen.
28. jan. TORSMINDE. Kutters ankomst overvåget i høj sø.
28. jan. HIRTSHALS. Trawler med motorstop øst for havnen. Bugseret i havn med assistance fra trawler. (Se særskilt artikel).

Næsten hver tredje redningsaktion viste sig at være forgæves

209 eftersøgninger blev i 1988 afsluttet uden tegn på en søulykke

Næsten hver tredje redningsaktion til søs blev sidste år afsluttet uden at der var konstateret tegn på en nødsituation eller en indtruffet søulykke, fremgår det af SOKs årsberetning for 1988. Søredningscentralen ved SOK registrerede i alt 667 aktioner mod 745 året før. Heraf sluttede de 209, uden at der blev konstateret tegn på en nødsituation eller indtruffet søulykke. Året før var tallet 243, og det vil sige, at den procentvise fordeling stort set var den samme. I 22 tilfælde blev det afsløret, at der var sket falsk alarmering, eller at nødraketter var affyret fra land. Året før var dette tal 39. Af statistikken fremgår det i øvrigt, at 342 af årets aktioner vedrørte fritidsområdet, mens 116 vedrørte erhvervsaktiviteter, og to aktioner vedrørte fly. Der er altså næsten tre aktioner til fritidsområdet for hver aktion til erhvervsområdet. I SOKs årsberetning glæder kontreadmiral Hans Garde sig over den nedadgåen-

de tendens, men samtidig understreger han, at tallene for 1988 ikke kan betragtes som tilfredsstillende. - SOK må beklageligvis konstatere, at alt for mange redningsaktioner fortsat iværksættes, fordi der ikke lyttes eller tages hensyn til vejrmeldinger, ligesom der tydeligvis fortsat hersker en vis usikkerhed hos en del fritidssejlere omkring anvendelsen af signalmidler. - Alt for mange gange bliver søredningsaktioner iværksat på baggrund af anvendelsen af nødsiganler, hvor det efterfølgende må konstateres, at der ikke forelå en situation med fare for besætning eller skib, og hvor et opmærksomhedssignal havde været mere på sin plads. En større indsats for, og opmærksomhed omkring, sikkerhed til søs, herunder specielt anvendelsen af redningsvest vil utvivlsomt kunne nedsætte antallet af søredningsaktioner for alle kategorier af søfarende, herunder især dødsulykkerne, skriver Hans Garde.



De sorte prikker viser positioner for søredningsaktioner i 1988, hvor der efter iværksat eftersøgning ikke kunne konstateres tegn på en indtruffet søulykke.

DAN TRAWL A/s

Telefon 08 94 17 11

Hirtshals Fiskeriforening

LOSSEAFD. - ØSTHAVNEN

9850 HIRTSHALS



THYBORØN ELEKTRO ApS

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

Alt indenfor skibsinstallationer.
Uforbindende tilbud gives gerne.

Axel Buchardt død

Stationsleder Axel Buchardt, Rønne Redningsstation, in memoriam.



Lørdag 21. januar mødtes vi på Rønne Redningsstation for at besigtige det nye stationsbyggeri og for at sætte os ind i det nye redningskøretøjs funktioner. Vores stationsleder Axel Buchardt forklarede med sædvanlig energi om de muligheder, vi vil få i den nye bygning. Efter en kop kaffe skulle Axel levere en flaske til en af stationens venner, der havde fødselsdag, og så skulle han besigtige en forsikringskade på en fiskekutter. Vi andre på stationen arbejdede videre med det tekniske udstyr i Unimoggen. Søndag morgen fik vi at vide, at Axel var ble-

vet dårlig under en familiefest, og han var død, inden hjælpen kom til stede. Axel blev således kun 56 år, og vi mistede en god leder, en fantastisk kollega og en personlig ven.

Axel var sømand i ordets bedste betydning. Efter mange år på havet, blandt andet som flagskipper i rederiet »Mercuria«, gik han i land og startede med at pumpe sand fra Rønne. Han revolutionerede sandpumpningen og gjorde et gammelt skib så flot, at det kunne konkurrere med en hollandsk husbåd. Senere blev han formand for den lokale forsikring af fiskefartøjer samt stationsleder for Rønne Redningsstation. Det havde ikke været Axel, hvis han ikke også havde endevendt disse to foretagender og udviklet dem med sine enorme mængder af energi.

Når den nye redningsstation i Rønne senere på foråret tages i brug, så har Axel sat sit fingeraftryk på den, og vi, der skal arbejde der, vil med glæde mindes Axel, når vi færdes i bygningen. Axel gik for tidligt bort, vore tanker er hos hans kone og to voksne piger. Vi ved, at Axel havde et meget afklaret forhold til liv og død, og vi tror, det er helt i Axels ånd, når familien foretog bisættelsen meget hurtigt uden medvirken fra andre end de allernærmeste. Æret være Axels minde. Mandskabet på Rønne Redningsstation

MANDS MINDE



Ansættelser

Pr. 1. 11. 1988

Sten-Erik Rasmussen, f. 3. 1. 1958, som bådmand på prøve ved redningsstation »Rønne«.

Pr. 1. 12. 1988

Thøge Munk Jensen, f. 6. 2. 1960, som bådmand på prøve ved redningsstation »Nørre Vorupør«.

Pr. 1. 1. 1989

Torben Brinch Andersen, f. 17. 6. 1961, som bådmand på prøve ved redningsstation »Hirtshals«.

Afsked

Pr. 30. 11. 1988

Bådmand P. Andersen, redningsstation »Nørre Vorupør«, efter ansøgning.

Pr. 31. 12. 1988

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

Pr. 31. 1. 1989

Betjeningsmand H. B. Christensen, redningsstation »Flyvholm«, på grund af alder.

Pr. 28. 2. 1989

Bådmand A. Pedersen, redningsstation »Østerby«, på grund af alder.

Pr. 31. 3. 1989

Bådmand F. Nielsen, redningsstation »Sæby«.

Runde fødselsdage

55 år

Fhv. bådformand V. B. Nielsen, Thorsminde, 6. 2. 1989.

Opsynsmand B. A. Carlsen, Anholt Havn, 29. 3. 1989.

65 år

Motorpasser A. Pedersen, Hvide Sande, 3. 2. 1989.

Fhv. bådmand H. V. Andersen, Slettestrand, 19. 2. 1989.

Fhv. bådformand I. Jensen, Rønne, 27. 2. 1989.

70 år

Fhv. betjeningsmand E. H. Schmidt, Blaavand, 14. 2. 1989.

Fhv. betjeningsmand T. Overgaard, Rindby, 15. 3. 1989.

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

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



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

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

A/S Vestjydsk Krystal-Isværk

Ny Fiskerihavn · 6700 Esbjerg

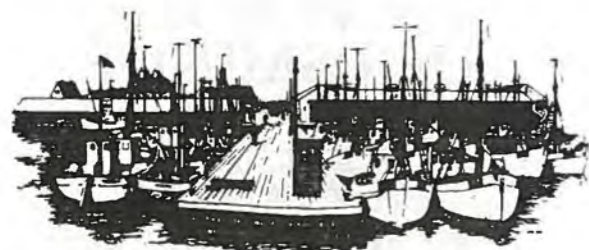
Tlf. 05 12 00 66

Thyborøn Dykker- og Frømandstjenestev/ 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**TSR****THYBORØN SKIBSRADIO**MARITIMT ELEKTRONISK Udstyr
Henning Byskov Havn 7680 Thyborøn Tlf. 071 83 11 60 Buxlf. 045 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

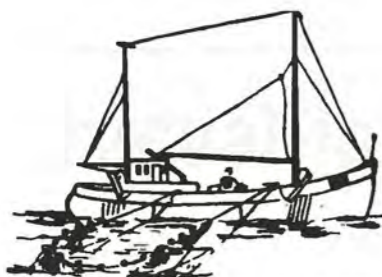
**Thyborøn
Skibsproviantering**v/ Birte og Søren Pedersen
Havnegade 22 . 7680 Thyborøn . Tlf. 07 83 10 05 - 07 83 13 20**THYBORØN FISKEAUKTION**

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. 2

MARTS-APRIL 1989

56. ÅRG.

**»L. Rosenfeldt« på prøvesejlads**

Det første fartøj af Kattegat-typen »L. Rosenfeldt« har været på prøvesejlads op på rundtur til en række havne. Her ses det på vej ind i Hanstholm Havn. Læs mere om det nye fartøj inde i bladet.

(Foto: Michael Bygballe Christiansen)



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 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
Thorshede	Tlf.: 07 48 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



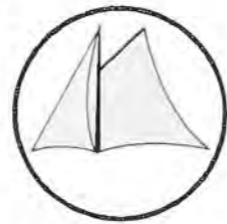
mekanord aps
ENGINEERING

Nordre kaj 31
8900 Frederikshavn
Tlf. 08 42 03 11

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



FRIIDSTØJ
SEJLERTØJ
ARBEJDSTØJ
SØMANDSTRØJER
FIBERPELS
COWBOYBUKSER
FLØJLSBUKSER
OVERTRÆKSBLUSER
JAKKER
ANORAKKER



Thyborøn Sejlmageri

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

HVIDE SANDE SAMLECENTRAL

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



NB.
Bestil venligst eventuel
lastmand ved
tilmelding.



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

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
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!



GENERALFORSAMLING

Foreningen af Danske Redningsmænd
indbyder til ordinær generalforsamling
på Hotel Marselis, Århus
lørdag den 3. juni kl. 10.00
med følgende dagsorden:

1. Valg af ordstyrer.
2. Formandens beretning.
3. Regnskabet fremlægges.
4. Indkomne forslag.
5. Valg af 3 bestyrelsesmedlemmer.
Efter tur afgår William Christensen,
Gedser, Knud E. Jensen, Nr. Vorupør,
Martin Sørensen, Hirtshals.
6. Eventuelt
7. Næste års mødested.

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

*Tag fruene med,
Afgæde redningsmænd med fruer er velkomne.*

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

Vi ses i den lokale bank!

NORDVESTBANK



Hirtshals Sparekasse

THORFISK

GRENAA - THYBORØN

FURUNO

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

VIGGO Jensen

Grenaa Havn ApS
Strandgade 14
8500 Grenaa
Tlf. (08) 320883 - 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



Konstruktionen af de nye lette redningsbåde skal ændres væsentligt

De nye lette redningsbåde, som er under bygning i England, skal ændres væsentligt. Da den første båd blev prøvesejlet lige før påske, opførte den sig som en mellemting mellem en ubåd under uddykning og en flyvefisk. Båden var alt, alt for tung agter.

- Vi kunne ikke få båden til at plane rigtigt, og den kom ikke op på en fart af mere end 29,5 knob. Båden var så tung agter, at den hele tiden hang med en vis del i vandkorpen, og det bremsede farten. Det var lige før, at dækket agter lå i vand, når vi sejlede, mens stævnen var

1,35 over vandet, siger stationsleder Jacob Pedersen, Hirtshals. Han deltog i prøvesejladsen i stedet for stationsleder Åge Venø, Skagen, der for tiden går på skipperskole.

I prøvesejladsen deltog desuden divisionschef Erik Monnerup fra Farvandsvæsenet og redningsmand Brian Benedsen, der er fast mand på station Geders LRB.

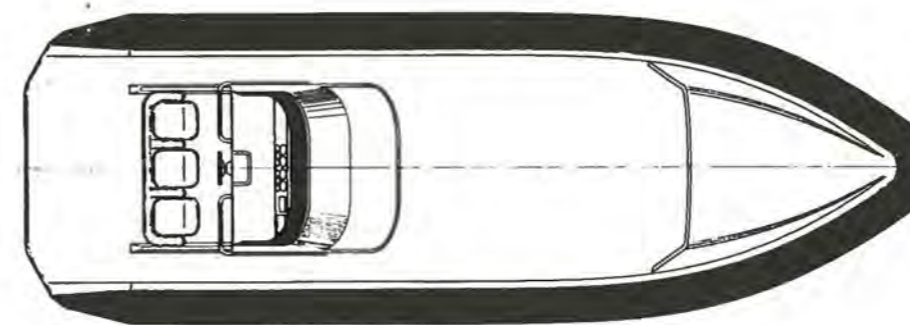
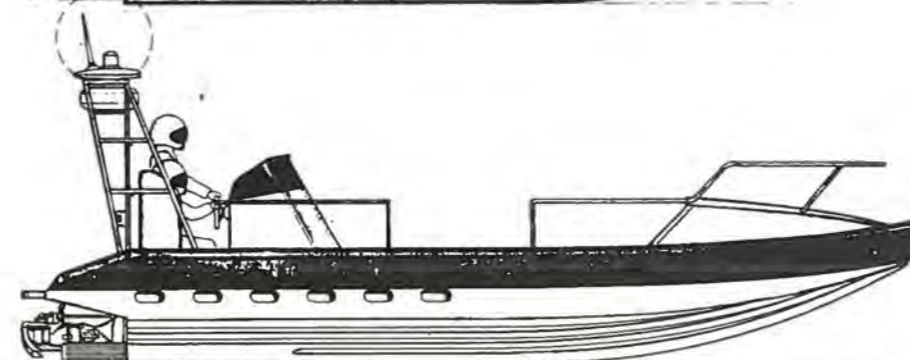
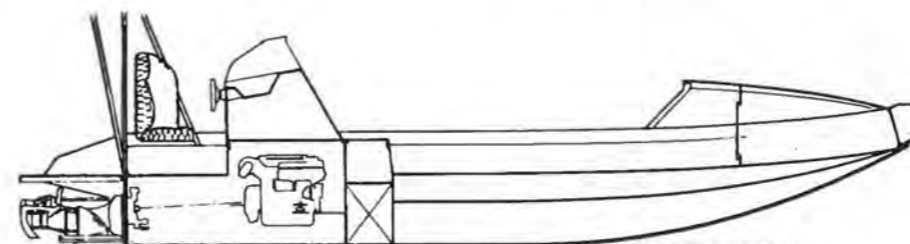
- Kan det komme bag på nogen, at skibet er for tungt agter?

- Nej, det burde det ikke kunne. Alene de to motorer vejer tørre 1010 kilo. Her-

til kommer 3 sæt batterier, hver a 40 kilo, to olietanke a 250 kilo, to waterjets hver på cirka 60 kilo, en styrepult med en vægt på 300 kilo og tre mand, som med udrustning vejer 100 kilo hver. Al den vægt er anbragt agten for midten, og det var naturligvis også forklaringen på, at de forreste 6 meter af den 11 meter lange båd var ude af vandet, når vi sejlede i fladt vand.

- Jeg vil dog ikke betegne det som en dårlig båd, men der skal foretages væsentlige ændringer. Eventuelt kan man flytte styrepulten to meter frem i båden. Det vil flytte ihvertfald 500 kilo frem foran midten, og det vil formentligt være nok til at trimme båden.

- Desuden skal der foretages ændringer af agterskibet. Dækket agter er helt åbent, og det svæver frit næsten en meter agterud - udenfor selve skroget. Uden at forlænge skibet kan der sættes luftkasser under dette fritsvævende agterdæk.



Som det fremgår af tegningen er al vægt samlet agter, og derfor foreslås det nu at flytte styrepulten to meter frem. Desuden skal flyderingen føres hele vejen rundt om agterskibet.

**HIRTSHALS
FISKEAUKTION**

Knud Damgaard - Statsaut.
Kontor: 08 94 12 33 - Privat: 08 94 11 14
9850 Hirtshals

**Grenaa gensidige Forsikring
for Fiskefartøjer**

Tlf. 06 32 16 22 - 06 38 60 50

- Båden er konstrueret uden fender omkring agterskibet, og det gav problemet under prøvesejladsen, når der blev slækket op. Så skyllede vandet agtenfra op på dækket. Derfor foreslår vi anbragt fender hele vejen rundt. Det vil også beskytte agterskibet ved manøvrer tæt op ad et andet skib.

- Når vi sejlede ned for, altså med sø og vind agtenind, gik den ualmindeligt godt. Den var virkelig behagelig, siger Jacob Pedersen. Men op mod søerne, gik det slet ikke. Den var alt for tung agter, og faldt tungt på agterenden, hver gang vi kom op over en sø. Men det er en af de ting, der vil blive rettet, når vægten flyttes frem.

- Styrepulten er derimod virkelig godt indrettet, og der er en masse god stuvrum i båden. Skroget som sådan er efter min opfattelse også godt og stærkt. Jeg tror, det kan blive en udmærket båd, men der skal væsentlige ændringer til, siger Jacob Pedersen.

- *Hvad synes du om skibets størrelse?*
- Det er en stor båd i forhold til de lette redningsbåde, vi er vant til. Og det er også en tung båd. Tom og uden brændstof vejer den 3800 kilo, og fuld operationsklar er vægten oppe på 4700 kilo. Om man kan lide størrelsen eller ej afhænger nok meget af, hvad man har i forvejen, og hvad man skal bruge den til. For stationer, som kun skal udrustes

med en LRB, tror jeg, den bliver meget fin, og den vil da også passe fint til station Hirtshals. Selvom den er stor, stikker den trods alt ikke mere end 60 centimeter.

- *Hvornår kan de nye både være færdige?*

- Hvis vores forslag til ændringer kan blive vedtaget og godkendt hurtigt, bør bådene kunne være færdige først på sommeren. Det afhænger bl. a. af Søfartstyrelsen. Jeg ved godt, de stiller krav for vores skyld, men man kan godt synes, at mange af deres krav er urimelige, og jeg synes nok tiden er inde til, at vi sætter os ned sammen med Søfartstyrelsen og snakker nogle ting igennem, siger Jacob Pedersen.

Dristigt at bygge serie på seks både uden først at afprøve en prototype

Det er et dristigt skridt at bygge en serie på seks lette redningsbåde på en gang uden først at bygge og afprøve en prototype, skriver det britiske tidsskrift »Ship & Boat International« om Farvandsvæsenets anskaffelse af seks lette redningsbåde i England. Forklaringen er dog, at redningsvæsenet i uhyggelig grad mangler nye både, og tidsplanen derfor er meget, meget stram. Det var også forklaringen på, at Farvandsvæsenet selv valgte at placere ordren uden at tage redningsmændene med på råd. Det hele skulle gå meget stærkt.

Det britiske tidsskrift har været på besøg hos firmaet James Howden Ltd. i Southampton, hvor de nye lette redningsbåde til Farvandsvæsenet er under bygning.

Bådene er konstrueret af det svenske firma Smuggler Marine AB, og de har be-

tegnelsen »Smuggler 321«.

James Howden Ltd. er specialist i glasfiber-produktioner, men er ikke et båd-firma. Hidtil har firmaet især lavet vinger til vindmøller, og det har derfor allieret sig med S. P. Systems fra Isle of Wight, som leverer materialet til bådene og også er ansvarlig for laminat-design. Bådene bliver 11,06 meter lange, og de forsynes med to Volvo Penta TAMD41-motorer, der trækker hver sin Castoldi 238 waterjet. Det er waterjets af en ny type, som ikke kræver særlig stort hul i skroget, fordi vandindtaget ligger i den forreste del af selve jetten.

Bådene bygges i composit-materialer, men ikke hvad man kan kalde avanceret composit, skriver tidsskriftet.

Der anvendes i stort omfang sandwich-konstruktioner, men selve skroget er bygget af et meget massivt enkelt lag.

Laminatet består af to slags glasfiber plus aramid fiber (Kevlar). Som støbemateriale anvendes ikke den kendte polyester, men et nyt - og billigere - materiale kaldet »SP Systems Epacryn Resin«. Det anses for at have større styrke og bøjelighed end polyester, men det anvendes på samme måde og tilsættes en lille smule hærdere under arbejdet.

Det nye materiale blev introduceret sidste år, og er blandt andet blevet brugt til bygning af to redningsbåde af Arunklassen.

I følge »Ship & Boat International« er det nye materiale i praksis noget vanskeligere at arbejde med end den kendte polyester. De fysiske egenskaber er tilsyneladende gode, men det er et spørgsmål, om der er besparelser at hente ved at bruge det nye materiale til en let redningsbåd. Til opbygning af et tilsvarende

epoxy-laminat, går der nemlig mindre epoxy, hvis arbejdet udføres under de rette forhold, og de fysiske egenskaber er også bedre, skriver tidsskriftet.

Det betegner de danske både som ekstremt stærk byggede. Den agterste del af bådens bund er i realiteten en sandwich-konstruktion, idet den er forstærket med et 3 mm tykt lag flettet Coretex. Hoveddæk og den indvendige lønning er ægte sandwich-konstruktion med Divinycell pvc-skum som kerne-materiale. Det er også brugt til opbygning af langsgående skotter, som giver styrke og deler båden i vandtætte sektioner, og endelig er det også brugt til opbygning af støtter for dækket.

Tilsyneladende er projektet blevet ramt af det alt for almindelige problem med modstridende standarder og krav, skriver »Ship & Boat International«.

Først er der Farvandsvæsenets brugerkrav. Derefter kommer Søfartstyrelsens krav og oven i har man så ønsket klassifikation i Det Norske Veritas.

Tilsyneladende har Søfartstyrelsen og Det Norske Veritas ikke altid trukket i samme retning, og resultatet er blevet et tungere og mere kompliceret fartøj end strengt nødvendigt. Dieseltankene er f. eks. umådeligt solide enheder i rustfrit stål, hedder det.

De seks både, som er bestilt, skulle have været færdige allerede ved årsskiftet, men det trækker ud. En af forsinkelserne skyldes, at Det Norske Veritas fandt problemer med styrken i skroglaminatet. Problemerne er dog rettet, og Farvandsvæsenet har nu givet frist til juni med leveringen.



Den første lette redningsbåd under bygning hos James Howden Ltd. i Southampton.

Fartøjerne skulle i følge de første beregninger kunne nå op på en fart af 40 knob i let tilstand, og med fulde tanke og et displacement på 3,7 tons, skulle der kunne opnåes en fart på 35 knob. Vægten er

dog allerede langt overskredet. Prototypen havde en vægt på 4700 kilo fuldt operationsklar, og hvordan det kommer til at påvirke farten, vides endnu ikke.



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



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



Frydendahl
Fiskeritilbehør
Fiskenet

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 vejer og måler
Østhavnen i Hirtshals
Telefon 08 94 13 12

Dyrt for redningsmænd at komme til skade i tjenesten

En frivillig redningsmand, som sætter livet på spil for at redde andre, straffes økonomisk, hvis han kommer til skade i tjenesten og bliver uarbejdsdygtig. Med mindre ulykken er så alvorlig, at han bliver mindst 30 procent invalid, får han ingen erstatning, og der ydes fra Farvandsvæsenets side ingen kompensation for tabt arbejdsfortjeneste.

Hvis en frivillig redningsmand må sygemeldes som følge af uheld i tjenesten, må han nøjes med almindelige sygedagpenge, og i mange tilfælde skal de endda hentes på det kommunale socialkontor.

På foranledning af Foreningen af Danske Redningsmænd, har Farvandsvæsenet udarbejdet en oversigt over de regler, der gælder, hvis en frivillig redningsmand kommer til skade. Redegørelsen har følgende ordlyd:

Regler ved tilskadekomst og sygdom for redningsmænd

Tilskadekomst i tjenesten

Da stillingen som redningsmand er et bierhverv, er der udover den normale Arbejdsskadesforsikring yderligere tegnet en forsikring med Hafnia-Haand i Haand, der dækker den pågældende og hans familie således:

Ved dødsfald:

Kr. 400.000, - ved død som følge af ulykestilfælde.

samt Kr. 20.000, - ved død som følge af ulykestilfælde til hvert af de forsikrede børn under 18 år.

Ved invaliditet:

Kr. 400.000, - ved fuldstændig invaliditet som følge af ulykestilfælde, og ved invaliditeter på 30 % og derover en til invaliditetsgraden svarende procent heraf. Ovennævnte kan læses nærmere i forsikringspolicyen, som alle redningsmænd bør være i besiddelse af, ellers kan den

rekvireres i Farvandsvæsenet.

Derudover vil briller, kontaktlinser og evt. tandskader blive dækket på samme måde som for en tjenestemand. Dvs. Arbejdsskadesforsikringen vurderer i hvert tilfælde, hvor stort et beløb, der kan refunderes.

Ved ulykestilfælde i tjenesten, hvor der IKKE indtræder fuldstændig eller 30 % invaliditet, ydes der IKKE erstatning for tabt arbejdsfortjeneste.

Dvs. REDNINGSMANDEN SKAL SELV TEGNE EN FORSIKRING til dækning af dette.

Sygedagpenge

Hvis en redningsmand bliver syg, vil det faste månedlige vederlag samt et gennemsnit af de løse udgifter fortsat blive udbetalt fra Farvandsvæsenet.

Den pågældende skal udfylde et dagpengeskema, der udfærdiges af Farvandsvæsenet. Når skemaet er udfyldt, returneres dette til Farvandsvæsenet, som så

modtager dagpengene fra bopælskommunen.

Redningsmanden vil som hovedregel, udover at være ansat i FRV enten være selvstændig erhvervsdrivende eller ansat i en virksomhed eller lignende.

Ved sygdom skal en selvstændig erhvervsdrivende selv sørge for at tegne en forsikring, der dækker tabt arbejdsfortjeneste.

En arbejdstager modtager normalt løn under sygdom, men der kan ske det, at en arbejdsgiver nægter at udbetale løn/sygedagpenge, hvis den ansatte f. eks. er kommet til skade i FRVs tjeneste.

I sådanne tilfælde skal redningsmanden henvende sig til kommunen, der så i første omgang vil lægge pengene ud.

Kommunen kan så anmode Farvandsvæsenet om at betale.

Hvis Farvandsvæsenet nægter, kan sagen sendes til Dagpengeudvalget.

Dagpengeudvalget kan så pålægge enten arbejdsgiveren, kommunen eller Farvandsvæsenet at betale.

Såfremt den pågældende ikke har anden dagpengegivende indtægt - f. eks. midlertidig arbejdsløs - betaler det sociale udvalg i bopælskommunen dagpenge, som beregnes på grundlag af en gennemsnitlig ugentlig indtægt, der er fastsat på basis af den i skattevæsenet registrerede årsindtægt.

--- Så vidt Farvandsvæsenets redegørelse.

Kræver ekstra forsikring

- Jeg er glad for, at vi langt om længe har fået redegørelsen, så vi ved, hvor vi står, siger formanden for Foreningen af Danske Redningsmænd, Robert Iversen.

- Men, tilføjer han. Jeg er afgjort ikke tilfreds med indholdet.

Det er ikke rimeligt, at en redningsmand, som sætter livet på spil for at redde andre, skal straffes økonomisk, hvis uheldet er ude.

- En frivillig redningsmand har typisk sit hovederhverv som håndværker på havnen, og fra dette arbejde har han normalt en årsløn på cirka 200.000 kr. Hvis han kommer til skade under en redningsaktion eller en øvelse, vil han kun få de almindelige sygedagpenge, svarende til godt 120.000 kr. på årsbasis, og intet andet. Det kan vi ikke acceptere. En frivillig redningsmand bør være sikret så godt, at han ihvertfald ikke sætter penge til, hvis han kommer til skade i tjenesten.

- Fra foreningens side har vi taget kontakt til Hafnia-Haand i Haand for at få undersøgt, hvad det vil koste, at tegne en forsikring, som supplerer de almindelige sygedagpenge op, så redningsmænd under alle omstændigheder er sikret, hvad der svarer til årsløn på 200.000 kr., hvis

de kommer til skade i tjenesten.

Kontorchef Jørgen Rylander i Hafnia-Haand i Haand oplyser, at selskabet vil kunne tegne en sådan forsikring for 220 kr. pr. redningsmand pr. år.

Med en sådan forsikring vil regnestykket for en redningsmand, der kommer til skade i tjenesten, se således ud (udregnet på årsbasis):

Sygedagpenge fra arbejdsgiver, kommunen eller Farvandsvæsenet 120.000 kr.

Supplerende forsikring i Hafnia-Haand i Haand 80.000 kr. i alt 200.000 kr.

- Vi finder, at det er en rimelig løsning, og derfor har jeg overfor Farvandsvæsenet rejst krav om, at Farvandsvæsenet tegner en sådan forsikring for alle redningsmænd, siger Robert Iversen.

--- Det var Robert Iversen og Martin Sørensen, som i 1982-83 fik en ulykkesforsikring for redningsmænd igennem overfor det daværende Farvandsdirektorat. De måtte slå i bordet for at få den pristalsreguleret, men det lykkedes, og godt det samme.



Dengang som nu er der en betydelig risiko for at komme til skade i tjenesten.

Kontorchef Jørgen Rylander fra Hafnia-Haand i Haand oplyser, at den oprindelige forsikringssum på 400.000 kr. nu er

steget til 577.000 kr., og at beløbet til hvert barn under 18 år nu er steget til 29.000 kr.

Rosenfeldt på rundtur til mange stationer



»L. Rosenfeldt« modtages af redningsmændene i Hanstholm.

(Foto: Michael Byghalle Christianen).



NORDSØVÆRFTET

(North Sea Shipyard Ltd.) Ringkøbing · Danmark

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



De tre mand, som sejlede »L. Rosenfeldt« på rundturen til en række havne. Det er fra venstre Uffe Rebsdorf, Claus Jacobsen og Ole Skovgaard Jensen. (Foto: Andreas Vrist)

»Emile Robin« blev først klar til endelig aflevering i begyndelsen af april, men »L. Rosenfeldt« afgik allerede 10. februar fra værftet i Rudkøbing på en større rundrejse til en række havne.

Turen foregik med en besætning bestående af redningsinspektør Ole Skovgaard Jensen og de to redningsmænd Uffe Rebsdorf og Claus Jacobsen, begge fra Neksø.

Ikke uventet opstod der på den første del af turen en række problemer, og det blev flere gange nødvendigt at foretage mindre reparationer. Det var dog ikke mere, end hvad man kan forvente med et helt nyt skib.

Sejladsen gik først til Holmen i København, og efter nogle reparationer her, blev skibet afprøvet i Øresund. Det blev bl. a. prøvet at bugseres bøjeskibet »Janus«, og med de 1600 HK i »L. Rosen-

feldt«s to maskinrum var det ikke noget problem. Den kunne trække »Janus« med en fart af 10 mil. Pæletrækket blev ved trekvart ydelse målt til 10 tons. Efter afprøvningen startede selve rundturen 8. marts. Den gik først til Århus, hvis officererne ved SOK som de første skulle have lejlighed til at se det nye skib. Det havde de dog ikke tid til på grund af en øvelse, så efter tre timer ved kaj gik turen videre til Grenå med to redningsmænd fra Grenå ombord. Redningsmændene i Grenå var tilpas imponerede af det nye skib, men de mente dog, at det nok er for stort til Grenå Havn.

Turen gik videre til Anholt, hvor redningsmændene var meget begejstrede for det, og derfra videre til Østerby på Læsø. Her var det lige før, at redningsmændene havde beholdt »L. Rosen-

feldt« og havde sendt besætningen tilbage med færgen.

Videre gik det til Sæby og derfra gennem Limfjorden til Thyborøn.

Indtil nu havde turen foregået i fint vejr, men ved afsejlingen fra Thyborøn blæste det 15 sekundmeter af nordvest, og der stod en hel del sø i kanalen.

- Det var ikke noget problem. Vi tog kanalen i tre spring, siger Uffe Rebsdorf.

Trods de 15 sekundmeter vind af nordvest tog det kun to timer at sejle til Hanstholm, og på den tur var redningsmænd fra Vorupør med. I Hanstholm blev båden igen præsenteret og prøvet af, og derefter gik det videre til Hirtshals og Skagen, hvorfra turen gik tilbage til værftet. Herfra skal den til afprøvning ved Gedser, hvorefter den kommer til Bornholm.

Fik dåb

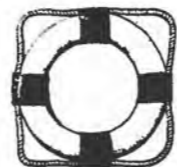
På vejen fra Hirtshals til Skagen fik »L. Rosenfeldt« sin dåb som redningsfartøj. En stor kystbåd var blevet læk og anmodede om assistance, da skibets egne pumper ikke kunne klare det længere.

Her blev »L. Rosenfeldt«s sorte boks også taget i brug for første gang. Hele den interessante korrespondance med føreren af det nødstedte skib blev optaget på bånd.

Det var også på vejen fra Hirtshals til Skagen, skibet viste, hvad det vil sige at sejle i medløbende sø med så stor motor-kraft. Skibet skar ud - ikke sådan at der var fare på færde, men nok til at indgive respekt.

Motorkraften er god at have, når det gælder at komme hurtigt frem til en nød-stedt. »L. Rosenfeldt« kan gå op til 19-20 mil i helt fladt vand - men motorkraften skal som i alle andre skibe anvendes med omtanke, og det er der ikke noget nyt i. Ser man bort fra det dårlige udsyn fra styrehuset - som alle erkender er et stort problem - var de tre mand, som sejlede skibet på prøveturen, tilfreds med det.

Der er dog en række ting, som Ole Skovgaard gerne vil have rettet. Nogle ting er det let at klare, som f. eks. det forhold, at pullerterne er for små. Et større problem bliver det at få gjort plads til en ordentlig slæbetrosse. Der er kun plads til 110 meter slæbetov på den tromle, der er anbragt i rummet under agterdækket. Det er alt for lidt. Slæbetrossen skal være mere end dobbelt så lang, siger han.



Hvor blev den sunde fornuft af

Meget få skibe har haft en så vanskelig fødsel som de nye store redningsbåde. Alt er blevet drøftet om og om igen. Alt er blevet beregnet, eksperter har bestemt. Søfartstyrelsen har stillet krav, Det norske Veritas har stillet krav. Alt er blevet endevendt, ikke en, men mange gange. I realiteten har det taget fem år at udvikle de nye både.

På den baggrund er det rent ud sagt utroligt, at styrehuset på »L. Rosenfeldt« er udformet sådan, at føreren ikke kan se, hvad der foregår på dækket. Han kan ikke se lønningen, og han kan ikke se redningszonen, hvor nødstedte skal bjærges ind.

Det værste er næsten, at det meget dårlige udsyn skyldes kravet til redningsmændenes sikkerhed. Vinduerne skal kunne holde til næsten hvad som helst. Men sikkerhed er ikke kun et spørgsmål om vinduernes styrke, skibets stabilitet og den slags. Sikkerhed har også noget med sund fornuft at gøre, og det er ikke sund fornuft at lave en redningsbåd med 1600 hestekræfter, hvor føreren ikke kan se de folk, han har til at arbejde på dækket i al slags vejr.

Det er lidt trist at skulle dryppe malurt i bægeret midt i glæden over, at redningsvæsenet langt om længe er begyndt at få de nye, hårdt tiltrængte både, men siges skal det. Hvorfor kom manden med den sunde fornuft og den praktiske erfaring ikke til orde, da eksperterne bestemte, hvordan skibet skulle se ud.

Styrehuset på »Emile Robin« var i første omgang bygget på samme måde, men her greb redningsmændene ind og krævede ekstra vinduer i siden af styrehuset, så bådføreren kan se ned på dækket.



På billedet viser Uffe Rebsdorf fra Neksø hvor højt vinduerne i »L. Rosenfeldt«s styrehus sidder over dækket. Af sikkerhedsmæssige grunde kan ingen af de forreste vinduer åbnes, og føreren har ingen mulighed for at se, hvad der foregår på dækket. Han kan fra styrepladsen ikke engang se Uffe, selvom han står lige under vinduet. (Foto: Andreas Vrist)

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



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. Støjsvag. Indbygget varmeelement mod dug og isdannelse. Motor og varmeelement arbejder uafhængig.

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



Tver C. Weillbach & Co. A/S

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



Mandskabet ved station Hirtshals afgør, om der skal bygges to eller tre både mere af samme type som »L. Rosenfeldt«.

Bedst og billigst til Vesttyskland!

I perioden
indtil 15/9 1989
GRATIS
til Vesttyskland
Gælder for personbiler,
indtil 8 m i længde
og passagerer år.



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

- Restauranter med et lækkert og rigt 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.
- 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 ...!

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

Byggeprogram udvides med to store redningsbåde ekstra

- Jeg har endnu ikke fået det skriftligt, men jeg har fået direktør Torsten Kruuses ord for, at nybygningsprogrammet bliver udvidet med to store redningsbåde ekstra, sådan som vi anmodede om i ledere i det sidste nummer af Tidsskrift for Redningsvæsen, siger formanden for Foreningen af Danske Redningsmænd, Robert Iversen.

- Vi har i allerhøjeste grad brug for nye, store både, og det vil blive meget svært at vente på udvikling af nye fartøjer. Derfor vil vi godt have bygget to store både ekstra af de typer, der allerede er udviklet.

- Fra foreningens side foreslog vi, at der bygges en båd mere af Kattegat-typen og en mere af Nordsø-typen, sådan at vi i alt får tre nye både af hver slags.

- Men i Farvandsvæsenet vil man helst have den hurtige Kattegat-båd, og muligvis bliver det to både af denne type, der skal bygges ekstra. Det afgøres af redningsmændene ved station Hirtshals.

- De skal prøve såvel Kattegat-typen som Nordsø-typen, og derefter er det helt op til dem, hvilken type båd, de vil have.

- Vælger de Kattegattypen, skal der bygges i alt fire både af denne type, og to af Nordsø-typen. Vælger de i stedet Nordsø-typen, skal der bygges tre både af hver slags.

- Det udvidede byggeprogram vil give tre nye både af Kattegat-typen til de indre farvande, og på vestkysten vil der blive nye store både til de tre stationer Hvide Sande, Hirtshals og Thyborøn.

- Uanset hvilket valg, redningsmændene i Hirtshals træffer, får de »Martha Lerche« (den anden båd af Nordsø-typen), når den er færdig. I givet fald vil den så senere blive skiftet ud med en båd af Kattegat-typen, hvorefter »Martha Lerche« vil blive flyttet til Thyborøn. Under alle omstændigheder ligger det fast, at Thyborøn skal have en båd af Nordsø-typen.

- Hvor de nye både af Kattegat-typen skal stationeres i de indre farvande er ikke afgjort, siger Robert Iversen

Vil først have grundig afprøvning

- Det er et svært valg, vi skal træffe, siger stationsleder Jacob Pedersen, Hirtshals.

- Vi har haft lejlighed til at prøve »L. Rosenfeldt« i fire dage, men ikke i mere end 15 sekundmeter vind, og vi har endnu ikke haft lejlighed til at prøve »Emile Robin«. Vi skal have afprøvet begge både godt og grundigt - og også i hårdt vejr - før vi træffer valget.

- En ting er vi dog allerede klar over. De 1600 hestekræfter i »L. Rosenfeldt« kan langt fra bruges under alle forhold. Manden ved regulatoren skal virkelig vide, hvad han har med at gøre. Imod søerne giver det sig selv, men med søerne skal han være endog meget opmærksom.

- Vi har diskuteret sagen på stationen, og vi er alle mand enige om, at hvis vi skal have Kattegat-typen, bliver det på den betingelse, at den bliver udrustet med et gammeldags bådsløb, så vi kan styre den, når vi holder på havnen i hårdt vejr fra nord. Ellers er vi bange for, at det godt kan gå galt.

- Nu skal vi have afprøvet begge både, før vi beslutter os, siger Jacob Pedersen.

Redningsvæsenet får nye store både, men ingen til at sejle med dem

Det går ufattelig godt. De første af de nye, store redningsbåde til 15 mio. kr. stykket er nu ved at være klar til at blive taget i brug af redningsvæsenet, men der er ikke ansat folk til at sejle med dem, og det er ikke engang afklaret, hvordan de skal ansættes og aflønnes.

Søfartstyrelsen har opstillet følgende be-
mandingskrav for Kattegat-typen:

1 fører med bevis som fiskeskipper af 3. grad,
1 styrmand med duelighedsbevis i sejlads,
og under redningsaktioner en besætning på yderligere mindst 2 erfarne fiskere.
Mindst 2 medlemmer af besætningen skal have duelighedsbevis i motorpasning.

Nordsø-typen:

1 fører med bevis som fiskeskipper af 3. grad,
1 styrmand med duelighedsbevis i sejlads,
og under redningsaktioner en besætning på yderligere mindst 2 erfarne fiskere.
Mindst 1 medlem af besætningen (dog ikke føreren) skal have duelighedsbevis i motorpasning.

De nye både er så store og så komplicerede, at det bliver nødvendigt med fast ansatte folk. Derom er alle enige, og Foreningen af Danske Redningsmænd har forlængst anmodet om at få en forhandling om løn- og ansættelsesforhold. Det er ikke Farvandsvæsenet, der er skyld i, at der ikke er sket noget endnu. Det er nemlig ikke Farvandsvæsenet,

der sidder på den anden side af bordet i denne sag, men Forsvarsministeriet. Allerede 19. april 1988, altså for et år siden, skrev foreningens formand, Robert Iversen, til Forsvarsministeriet og anmodede om en forhandling snarest muligt. Intet er sket, og 4. marts 1989 skrev Robert Iversen på foreningens vegne direkte til forsvarsminister Knud Enggaard personligt og anmodede om en forhandling om såvel frivillige som fast ansatte redningsmænds løn- og arbejdsvilkår. Da dette nummer af tidsskriftet gik i trykken, måtte han konstatere, at forsvarsministeren overhovedet ikke havde reageret på brevet.

- Jeg synes det er for dårligt, siger han.

Hvad er bedst til de lette redningsbåde - glasfiber eller aluminium?

I sidste nummer af Tidsskrift for Redningsvæsen gjorde Foreningen af Danske Redningsmænds repræsentant i udvalget for lette redningsbåde, stationsleder Åge Venø Jensen, Skagen, sig til talsmand for aluminium som materiale til lette redningsbåde. Det skete efter at station Sæby 4. februar strandede med sin lette båd på et stenrev ved Hirsholmen. Båden er en norsk LTC'er, der er bygget af aluminium. Selvom den fik en meget hård medfart, holdt den forbausende godt. En båd af glasfiber havde ikke kunnet stå for den behandling, mente han.

Åge Venøs udtalelser har fået skibsingeniør Lars-Henrik Kongsbak Arvedsen, Ålborg, til at reagere, og han har sendt følgende indlæg til bladet. Arvedsen er skibsingeniør på Danyard-værftet, men

han understreger, at det er som privatperson, han tager debatten op.

Vedrørende stationsleder Åge Venøs kommentarer til strandingen af den lette redningsbåd fra Sæby på Hirsholmene den 4. februar d. å.:

Venø udtaler sig, mildt sagt, tvivlende om mulighederne for at en glasfiberbåd ville have kunnet overleve strandingen lige så godt, som aluminiumsbåden gjorde.

Man må spørge sig selv: Hvad er sammenligningsgrundlaget? !! Der må være noget, vi andre ikke ved, for sammenligningen går vel ikke på de normale strandjoller, vi kan se i enhver havn eller på enhver strand?

Er der noget, man ikke ved hos US Coast Guard, hos de hollandske rednings-

væsener, hos det islandske redningsvæsen eller hos det britiske redningsvæsen. De bruger ligesom så mange andre (f. eks. Mærsk, Esvagt og Svitser) lette redningsbåde med skrog af glasfiberforstærket polyester.

Også til egentlige kystredningsbåde bruges materialet, i Norge, Sverige, Canada og England, samt sandsynligvis flere. Mon alle disse institutioner er helt fejlinformerede om styrken i et glasfiberlaminat. Sådanne laminaer kan jo fremstilles på mange forskellige måder og med et vist spænd i råmaterialer. Men det siger sig selv, at den masseproducerede glasfiberjolle ikke har mere end knap halvdelen af den styrke, der er opnåelig, UDEN at tykkelsen af laminatet forøges.

Det er endvidere nærliggende her at ind-

drage Søværnets erfaringer med et noget større skib - nemlig prototypen på Standard-Flex-serien - Flyvefisken. Den har haft to kollisioner med et bolværk, og i begge tilfælde må man prise sig lykkelig for, at det var et glasfiber sandwich fartøj. Konsekvenserne for et STÅLFARTØJ ville have været uoverskuelige - derom er alle enige.

I øvrigt er det særdeles uheldigt for et fuldtplanende fartøj som en LRB at sejle rundt med en bulet bund. Det er ødelæggende for alle fine beregninger m.h.t. fart og egenskaber, der ligger til grund for fartøjets facon. Sådanne bule vil uvægerligt opstå med tiden i et aluminiumsfartøj, men ikke i et fartøj bygget af glasfiberarmeret polyester eller en anden type fiberforstærket plast, (f. eks. epoxy).

m. v. h.

L.-H. K. Arvedsen

- Det er ikke noget, vi behøver at skændes om, siger Åge Venø. Hvis Arvedsen mener, at han kan bygge en båd i glasfiberarmeret polyester, der er bedre end en aluminiumsbåd, synes jeg, han skal snakke med Farvandsvæsenet om det og så gøre det. Så skal vi nok prøve den af. Der skal heller ikke være tvivl om, at jeg vil gå ind for den, hvis den er bedre end aluminiumsbåden. Men jeg tvivler.

- Sæbys båd fik en utrolig hård medfart. Det var jo ikke blot det, at den strandede på et stenrev. Den fik lov at stå på revet hele natten, og da vi kom for at bjærge den næste morgen, var den hoppet 15-20 meter hen ad revet. Der var en rød stribe, som tydeligt viste, hvordan båden havde flyttet sig.

- Jeg vil da ikke afvise, at der kan bygges en glasfiberbåd, som kan holde til den samme behandling, men så bliver det en båd i en helt anden vægtklasse. Hvis glasfiber er så godt, hvorfor har der så været så store problemer med at få Søfartsstyrelsens godkendelse af de nye lette redningsbåde, som er under bygning i England?

- Det helt afgørende for mig, siger Åge Venø, er, at vi får fartøjer, vi kan stole på. Vi skal ikke være forsøgskaniner.

- Det er forkert, at Farvandsvæsenet skal bruge tid og penge på at hjælpe producenter med at udvikle nye lette redningsbåde. Det bør være sådan, at man bestiller en båd, som opfylder en række specifikationer, og når båden er færdig, afleveres den sammen med nøglerne, klar til brug. Det bør være ligesom at købe en bil.

- Jeg skal indrømme, at jeg tidligere er gået ind for glasfiberbåde, men det var ud fra de erfaringer, vi havde med vores

båd i Skagen. Den lå i vandet et par år, og der opstod voldsom tæring. Men det er jo et forkert grundlag at bedømme en let redningsbåd på. Den skal opbevares i hus, og skal kun i vandet, når den bruges.

- Den lette redningsbåd, som jeg gerne vil have idag, skal bygges af aluminium, og den skal ligne GTCeren. Men den skal være en meter længere og en halv meter bredere. Og så skal den kun have en motor, og den skal have 100 HK

mere, end GTCeren har i dag. Motoren skal højst gå 2800 omdrejninger, og den skal have en god stor waterjet. Efter min opfattelse er det en misforståelse, at lægge to motorer i en let redningsbåd. Så bliver waterjettene for små, og de får for lidt vand, når de ligger ude i siden af båden. Erfaringer viser da også, at de lette redningsbåde med kun en motor har klarret opgaverne indtil nu, og der er da ingen af dem, der er blevet derude, siger Åge Venø.



Station Sæbys lette aluminiumsbåd holdt forbausende godt til strandingen på stenrevet ved Hirsholmen. Båden fik kun små skader, selvom den stod på revet hele natten og om morgenen var hoppet 15-20 meter hen ad det.



- ikke hos os!

I Landbobanken betales kun den rene rente uden løbende provisioner.

Vi gør Vestjylland billigere.



Landbobanken



Sparekassen THY



HSR Skibselektronik

07 31 12 57

Otto Pedersvej 3 6960 Hvide Sande

Ikke enighed om placering af et ny redningshus i Hanstholm

Redningsstation Hanstholm har et godt skib i »C. B. Claudi«, men stationen har til gengæld ikke et ordentligt redningshus, kun en beskeden træbygning på 18 kvm.

Når stationen skal have fast ansat mandskab, skal der også anskaffes en ny og større bygning, men det volder problemer. Farvandsvæsenet og Statshavnadministrationen er nemlig ikke enige om placeringen.

Statshavnadministrationen ønsker det nye redningshus opført som en tilbygning til havnekontoret, men redningsmændene siger nej. Det vil give en kilometers afstand mellem redningshus og »C. B. Claudi«s liggeplads, og det vil koste dyrebare minutter i en nødsituation. Redningsmændene vil have redningshus og »C. B. Claudi«s liggeplads så tæt på hinanden som mulig.

Der skal nu forhandles videre om sagen.



Redningsmændene i Hanstholm vil have det nye redningshus og »C. B. Claudi«s liggeplads tæt på hinanden.

Marinehjemmeværnet får seks fartøjer af »Kattegat-typen«

I det nyligt vedtagne forsvarsforlig blev der afsat 200 mio. kr. til materiel-anskaffelser til Hjemmeværnet, og en pæn del af dette beløb skal bruges til anskaffelse af seks fartøjer til Marinehjemmeværnet.

Det bliver seks fartøjer af Farvandsvæsenets Kattegat-type - dog i en noget anden udgave.

Overbygning og indretning er anderledes, og motorkraften bliver heller ikke så stor.

I følge Hjemmeværnet anskaffes de nye fartøjer bl. a. med henblik på at kunne løse søredningsopgaver i fredstid.

Fartøjet har følgende hoveddata:

Hoveddimensioner:
Længde overalt 23,70 m
Bredde 5,60 m
Dybgang 2,00 m
Displacement 83 t

Kapaciteter:
Gasolie: 7000 l
Ferskvand 5400 l
Tanke f. spildevand 2780 l

Fart og maskineri:
Max. fart 13 knob
Motorer 2 stk
Ydelse 2x450 HK
Ror 2 stk. spaderor
Propeller 2 stk. (faste blade)

Skrogmateriale:
stål

Besætning:
12 M/K'er

Fartøjet skal efter sin størrelse kunne holde søen i operationsområdet i vindstyrke op til 20 m/sek, herunder have evne til under langsom fart (4-5 knob) at kunne modstå maksimalt forekommende sø fra alle retninger. Farttab under gang i sø skal være mindst mulig. Skibet skal kunne udsætte og bjerge gummibåd i vindstyrke op til 12 m/sek. Fartøjet skal kunne operere i let is.

Af hensyn til søredningsoperationer bør kontinuerlig maksimumfart i rolig sø ikke være mindre end 12 knob, og i bølgehøjde på indtil 1,5 meter bør kontinuerlig maksimumfart være mindst 11 knob.

Fartøjets vindfang søges af hensyn til havnemanøvrer og redningsoperationer gjort så lille som muligt for at begrænse afdrift.



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

Alle handler i...

Thorsminde Fiskernes Indkøbsforening

Vesthavnen · Thorsminde · 6990 Ulfborg
Telefon 97 49 71 00 · Telefax 97 49 73 01

Specialister i garn



**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 Normann Andersen
Broagervej 5 - 7500 Holstebro
Telefon 07 42 63 51

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



**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



Hjemmeværns-general R. Gottlieb (tv) og inspektøren for Marinehjemmeværnet, kommandør C. K. Simonsen, ved modellen af det nye marinehjemmeværnsfartøj, der er opbygget over Farvandsvæsenets Kattegat-type.

Aktioner siden sidst

Oversigten er udarbejdet på baggrund af Farvandsvæsenets indberetning til SOK

3. feb. **TORSMINDE**. Fiskerfartøj »Thorsvig« havde skrueproblemer. Ankomst overvåget.

4. feb. **TORSMINDE**. Kutters ankomst overvåget i kuling.

4. feb. **TORSMINDE**. Kutter udeblevet. Efter flere forgæves forsøg lykkedes det redningsstationen at komme i radio-kontakt med fartøjet, som var på vej hjem. Ankomsten overvåget.

5. feb. **TORSMINDE**. Kutter »Nordsøen« afventede, at det blev lyst hvorefter den sejlede ind, overvåget af redningsbåden.

6. feb. **TORSMINDE**. Tre kutteres ankomst overvåget i kuling.

7. feb. **TORSMINDE**. Kutter »Johnny Joan«s ankomst overvåget i kuling.

10. feb. **TORSMINDE**. Eftersøgning efter melding om vragede ud for Vedersø Klit. Var ikke vragede, men ankergrej til et havgarn. Aktionens varighed: 13 timer, 45 min.

10. feb. **NEKSØ**. Kutter strandet syd for Årsdale. Kutteren kom selv fri og blev fulgt i havn.

13. feb. **HVIDE SANDE**. Eftersøgning på Ringkøbing Fjord efter udeblevet jolle. Den kom selv i havn.

14. feb. **RØMØ**. Røde raketter observeret vest for Lakolk. Eftersøgning uden tegn på søulykke.

17. feb. **NØRRE VORUPØR**. Mand overbord fra russisk skib 8-10 sømil vest

af Vorupør. Eftersøgning uden resultat.

17. feb. **ANHOLT**. Fartøj observeret med bunden i vejret 7 sømil øst af Anholt Havn. Viste sig at være sandsuger, som var kæntræt længere tid tilbage.

17. feb. **HANSTHOLM**. Fiskerbåd kæntræt øst af Hanstholm Havn. Før redningsbåden nåede ud af havnen, var de to ombordværende taget op af fiskerbåd.

20. feb. **HVIDE SANDE**. Kutter slået læk 20 sømil sydvest af Hvide Sande. Kutteren fik pumpe ombord af helikopter og blev fulgt i havn af redningsbåden.

21. feb. **SØNDERHO**. Kutter grundstødt nord af Esbjerg Havn og slået læk. Fartøjet kunne ikke bjærges. Den ombordværende taget op af andet fartøj.

22. feb. **HIRTSHALS**. Indhentning af vandprøver ved Skiveren for Nordjyllands amt.

24. feb. **HIRTSHALS**. Jolle formodet kæntræt ved Uggerby Å. Eftersøgning uden tegn på søulykke.

27. feb. **HIRTSHALS**. Indhentning af vandprøver ved Blokhuis for Nordjyllands Amt.

1. marts. **NØRRE VORUPØR**. Overvågning af 6 kutteres landing i hård vind.

2. marts. **HVIDE SANDE**. Fiskerfartøj »Bethania« havde motorstop 24 sømil NV af Hvide Sande havn. Bugseret i havn af redningsbåden.

2. marts. **HVIDE SANDE**. Falcks gum-mibåd kæntræt ud for Vedersø. Forgæ-

ves møde. Inden afgang fra havnen kom der melding om, at alle var kommet i land.

4. marts. **HVIDE SANDE**. Tom jolle blev fundet drivende på Ringkøbing Fjord. Ved eftersøgning blev det konstateret, at den ombordværende var gået over i et andet fartøj.

8. marts. **TORSMINDE**. To joller i vanskeligheder sydvest af Torsminde. Under afsøgning langs kysten blev der fundet en stærkt forkommen mand. Hans jolle var kæntræt, og han var svømmet og vadet i land. Jollen blev slæbt ind. Den anden jolle fulgtes med en kutter i havn.

11. marts. **HVIDE SANDE**. To fiskere udeblevet på Ringkøbing Fjord. Deres jolle blev ved eftersøgning fundet strandet. De to mand blev taget over i redningsbåden.

14. marts. **TORSMINDE**. Overvågning af kutteres ankomst i kuling.




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


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

CALYPSO
Krøys Sea food a/s
Rødspættevej 5 - 6960 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


ESBJERG GENSIDIGE
SKIBSFORSIKRING
Havdigevej 31 . 6700 Esbjerg

Rådighedsbeløb skal ikke fratrækkes ved arbejdsløshed

Hvis en frivillig redningsmand bliver arbejdsløs i sit hovederhverv og må gå på dagpenge, har han stadig ret til at oppebære det fulde rådighedsvederlag, uden at der sker fradrag i dagpengene.

Det fremgår af en redegørelse, som for- eningens formand, Robert Iversen, har modtaget fra Arbejdsdirektoratet og Farvandsvæsenet.

Hvis en redningsmands A-kasse forsøger at træffe en anden afgørelse, bør redningsmanden anke til Direktoratet for Arbejdsløshedsforsikring. Reglerne er nemlig klare nok. Det månedlige rådighedsvederlag medfører ikke fradrag i dagpengene.

Derimod skal timebetalingen for aktiviteter ved redningsstationen fratrækkes i evt. dagpenge.

Det fremgår også, at der ikke er knyttet arbejdstimer til rådighedsvederlaget, og dermed skal et rådighedsvederlag heller ikke modregnes i efterløn eller delpension.

Redningsbåd atter i tjeneste

Det gik forbavsende hurtigt med at få station Sæbys lette redningsbåd sat i stand efter strandingen ved Hirsholmen 4. februar. Båden var på værft i Norge og var tilbage i tjenesten i Sæby tre uger senere, siger redningsinspektør Ole Skovgaard Jensen.

Der blev skiftet et par plader i bunden, og waterjetten blev repareret. Båden holdt fantastisk godt, siger han.

Kolonial
Skibsproviantering
Slagtervarer
Isenkram

SPAR 

Tage Bærentzen
Thorsminde . 6990 Ulfborg
Tlf. 07 49 71 54

Nakkepuder i L. Rosenfeldt

Helt naturligt har der ved afprøvningen af den første båd af Kattegat-typen, L. Rosenfeldt, vist sig en række ting, som bør ændres, og der er kommet forslag til forbedringer. En af dem blev gennemført allerede første gang, båden var tilbage på værftet i Rudkøbing efter rundtur til en række havne.

Der blev monteret nakkepuder i redningsrummet både for og agter.

- Alle bænke er anbragt langs skotter, og der ville være risiko for, at en reddet slog nakken i skottet, når skibet tog en overhaling. Derfor er der nu monteret nakkepuder, så ingen kan komme galt afsted på den måde, siger redningsinspektør Ole Skovgaard.

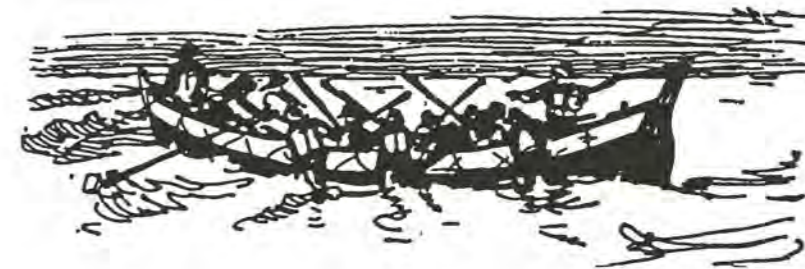
Ny stationsleder udpeget i Rønne

Farvandsvæsenet har udnævnt en ny stationsleder i Rønne efter Axel Buchardts pludselige og alt for tidlige død, lørdag 21. januar.

Den nye stationsleder er Ivar Weinrich Holm.

Ridder af 1. grad

Farvandsdirektør Torsten Kruuse er tildelt Ridderkorset af 1. grad af Dannebrogordenen.



HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals
Tlf. 08 94 12 27

Sejl · Presenninger · Tovværk



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



HIRTSHALS
SKIBSELEKTRONIK A/S

Nordvestkajen · Tlf. 08 94 18 44 - 08 94 12 56

DANTRAWL A/S

Telefon 08 94 17 11

Hirtshals Fiskeriforening

LOSSEAFD. - ØSTHAVNEN
9850 HIRTSHALS

Øvelse i sikkerhed

Onsdag lige før påske gennemførte station Hirtshals i samarbejde med Hirtshals Fiskeriforening en demonstration i sikkerhed til søs. Med var også de to leverandører af sikkerhedsudstyr, Raffel og Viking, og de viste bl. a. redningsflåder og redningsdragter.

Demonstrationen foregik i et af havnebassinne, og her havde fiskerne lejlighed til at komme en tur i baljen iført redningsdragt og prøve at entre op i en flåde.

Redningsstationen demonstrerede alt sit materiel, og fra fiskernes side var der stor interesse. Redningsmændene fik også lejlighed til at forklare fiskerne, hvad de skal gøre, hvis de holder på havnen i vagt vejr (som det hedder på vendsselsk) og gerne vil have kontakt med redningsvæsenet.

Arrangementet blev så stor en succes, at vi gentager det næste år, siger stationsleder Jacob Pedersen, Hirtshals.

Mild vinter, men masser af vind

Nok har vinteren været usædvanligt mild, men der har også været mere vind end normalt. Statistikken viser, at midelvinden i januar var 8,7 meter i sekundet i år mod 6,5 meter i samme måned sidste år. I december 1988 var den gennemsnitlige vindstyrke på 9,4 mod 6,4 året før, og for november var tallene 7,9 mod 6,3 året før.

Med ved åbent hus hos Falck

Redningsstation Hirtshals deltog lørdag 7. april i et åbent hus arrangement hos Falck i Hjørring. Falck og redningsvæsen har et godt samarbejde i Hirtshals, og station Hirtshals sagde derfor med glæde ja til at være med ved det åbne hus.

Med ved havnens 75 års jubilæum

Thyborøn Havn fejrer 29. maj sit 75 års jubilæum, bl. a. med besøg af Dronning Margrethe og Prins Henrik, som ankommer i Kongeskibet.

I forbindelse med jubilæet holdes der søndag 28. maj en stor redningsdemonstration i Thyborøn, hvor redningsstation Thyborøn deltager sammen med bl. a. en helikopter fra RCC.

Skinner var tæret op

Station Thyborøn udnyttede for nyligt et ekstremt lavvande til en kontrol af skinnerne på slæbestedet foran redningshuset. Og godt det samme. Vognen hoppede nemlig af skinnerne, da den blev kørt helt ud. Skinnerne var på det nærmeste tæret op på det yderste stykke. En smed blev tilkaldt, og han fik hurtigt skinnerne forstærket, så man ikke risikerer at få en redningsaktion forsinket af en »afsporing«.

MRB 19 på museum i Nr. Vorupør

Den gamle redningsbåd MRB 19 har fået sit sidste hvilested. Den er kommet på museum i Nr. Vorupør.

Senest gjorde den tjeneste ved redningsstation Rømø, men blev pensioneret, da Rømø fik den nye Unisafe 33.

MRB 19 er bygget i 1931 og moderniseret i 1973. Båden er 10,3 meter lang, 2,94 meter bred og har en dybgang på 0,80 meter. Med en motor på 115 HK kunne den skyde en maksimal fart på 6 knob,

og med de store afstande i vadehavet var det alt for lidt for station Rømø.

MRB 19, som i alt nåede at gøre tjeneste i redningsvæsenet i 57 år, var i en periode i 1957 stationeret i Vorupør, mens den faste båd var på værft. I den tid blev den brugt til fire redningsforetagender, et forgæves forsøg og en øvelse.

Båden er nu anbragt i museumsafdelingen i cafeteriet »Landingspladsen« i Nr. Vorupør.



MRB 19 blev moderniseret i 1973 og fik dengang styrehus på. Men før den tid så båden ud som på dette billede. Det var en åben båd med en lille motor, årer og sejl - og et læsejl til bådføreren - hvilken luksus.

Tager vandprøver for Nordjyllands amt

Redningsstation Hirtshals har nu fire gange i foråret været ude for at tage vandprøver for Nordjyllands amt. Det har fungeret fint, og det har kunnet lade sig gøre, fordi enkelte af vore redningsmænd har været på arbejdsfordeling i deres hovederhverv. Men når der indgås en fast aftale om udtagning af vandprøver, vil der blive problemer, med mindre vi får fast ansatte folk. Vi kan ikke forvente at en arbejdsgiver vil give en redningsmand fri for at sejle ud og tage vandprøver, siger stationsleder Jacob Pedersen.

Radar blæste af

Station Skagen holdt lørdag 1. april øvelse med kursus i genoplivning til søs. Det foregik på nordsiden af Grenen i pæn kuling. Det gik også uden problemer bortset fra en ting. Radarscanneren blæste af. Så nu skal den boltes fast, så den også kan holde til det vejr, skagboerne sejler ud i.



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

**Hirtshals Ny
Samlecentral ApS**

Tlf. 08 94 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

**MOLLERUP
&
BROE**
Kolonial og
Skibshandel

THYBORØN HAVN
TLF. 07 83 12 11

*FØR DE VÆLGER
PENSIONSFØRM*

Hvilken pensionsordning er mest fordelagtig?

Hvilke skattefordele opnår man?

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

**HAN HERREDERS
SPAREKASSE**



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

Alt indenfor skibsinstallationer.
Uforbindende tilbud gives gerne.

MANDS MINDE



Ansættelser

Pr. 1. 2. 1989

Egon Vagn Jensen, f. 9. 12. 1941, som bådmand på prøve ved redningsstation »Grenå havn«.

Pr. 1. 3. 1989

Allan Skaarup Nielsen, f. 31. 10. 1949, som bådmand på prøve ved redningsstation »Østerby havn«.

Pr. 1. 4. 1989

Willy Hede Madsen, f. 24. 8. 1941, som bådmand på prøve ved redningsstation »Nørre Vorupør«.

Afsked

Pr. 28. 2. 1989

Bådmand B. P. Nielsen, redningsstation »Sæby«, efter ansøgning.

Pr. 31. 3. 1989

Bådmand B. Thomsen, redningsstation »Nr. Vorupør«, efter ansøgning.

Pr. 31. 5. 1989

Bådmand V. Jensen, redningsstation »Lønstrup«, p.g.a. helbredsforholdene u-tjenstdygtighed.

Afgået ved døden

Pr. 26. 12. 1988

Bådmand B. Hansen, redningsstation »Grenå havn«.

Pr. 22. 1. 1989

Opsynsmand A. T. Buchardt, redningsstation »Rønne«.

Runde fødselsdage

50 år

Bådformand V. Sand, Thorup strand, 3. 4. 1989.

70 år

Fhv. Bådmand F. E. Hansen, Gedser, 12. 4. 1989.

Fhv. bådmand N. B. C. Munk, Stenbjerg, 18. 4. 1989.

Fhv. opsynsmand N. P. Nielsen, Svaneke, 19. 4. 1989.

Fhv. opsynsmand K. F. Lauritsen, Lønstrup, 6. 5. 1989.

75 år

Fhv. opsynsmand C. A. Olsen, Rønne, 16. 5. 1989.

80 år

Fhv. betjeningsmand E. C. Pedersen, Tisvildeleje, 9. 4. 1989.

Fhv. betjeningsmand J. C. Pedersen, Lyngby, 15. 5. 1989.

90 år

Fhv. betjeningsmand F. V. Jørgensen, Lyngby, 8. 4. 1989.

95 år

Fhv. opsynsmand V. Sørensen, Tversted, 16. 4. 1989.



Legat til Skagen og til Thyborøn

Redningsmændene ved station Skagen og ved station Thyborøn har fået tildelt de to legater, som en gang om året uddeles til redningsmænd, som har gjort en særlig indsats. Det er den højeste belønning, redningsmænd kan få.

Redningsmændene i Skagen fik hver tildelt en portion på 1000 kr. fra Leopold Rosenfeldts Legat. Det gives til mænd i det danske redningsvæsen som i årets løb under farefulde eller vanskelige omstændigheder har udvist mod, beslutsomhed eller dygtighed.

Redningsmændene i Skagen fik legatet for deres meget beslutsomme og langvarige eftersøgning af en nordmand, der omkom på Grenen. Eftersøgningen foregik over fire dage, og den omkomne blev fundet under uhyggelige omstændigheder.

Redningsmændene i Thyborøn fik en portion af Martha Kirstine Lerches legat for den hårde medfart, som både redningsmænd og MRB 35 fik i Thyborøn Kanal 1. november. Den blev udførligt beskrevet i december-nummeret.

Uddelingen af legater kan give anledning til at genopfriske Arnulf Øverlands digt, som han skrev i 1938 efter den måske allerstørste redningsdåd i det norske redningsselskabs historie.

*Helter? - Hvem snakker om helter her?
Det er jo folk som vi kjenner!
Det er Peder og Eilert og Lars og John,
det er granner, skyldfolk og venner!*

*Og har de sin æres uskrevne lov,
er det den deres arbeid gir:
De vet at havet tar sine menn,
men de vet ikke hvem det blir.*

*Men den som ikke våger seg ut
når skip er i ytterste fare,
han kan vel være et hederlig skinn,
han er ingen sjømann bare.*

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

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

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



A/S Vestjydsk Krystal-Isværk

Ny Fiskerihavn . 6700 Esbjerg

Tlf. 05 12 00 66



Thorsminde Revisionskontor

Verner Nørfjand
Havnevej 2 . Thorsminde . 6990 Ulfborg
Tlf. 07 49 70 25 - 07 49 71 44 . Fax 07 49 71 96



PEDER OG THOMAS NØRGAARD FISKEEXPORT A/S

Thorsminde . DK-6990 Ulfborg
Telefon 97 49 71 00 - Telefax 97 49 73 01

Thyborøn Dykker- og Frømandstjeneste



v/ Verner Nielsen
Lærkevej 37 - Thyborøn
Tlf. 07 83 13 19



**Thyborøn
Skibsproviantering**

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

TSR **THYBORØN SKIBSRADIO**
MARITIMT ELEKTRONISK UDSTYR
Hemming Byskov . Havnen 7680 Thyborøn . Tlf. (07) 83 11 60 . Biltlf. 049 54685



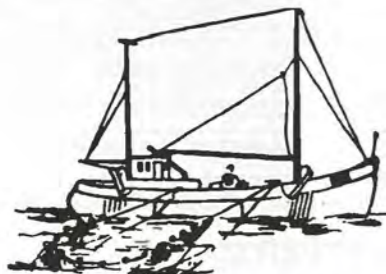
**THYBORØN SKIBS- &
MOTORREPARATION ApS**

TLF. 07 83 15 50 - 07 83 11 11

SHELL **SØREN EMTKJÆR**
SHELL SERVICE
ALT I AUTOTILBEHØR
7680 Thyborøn . Tlf. 07 83 11 74

HARALD IVERSEN & SØN

FISKEEKSPORT - FILETFABRIK
Tlf. 07 83 13 00 - 07 83 17 40
7680 Thyborøn Havn



THYBORØN TRAWLBINDERI I/S

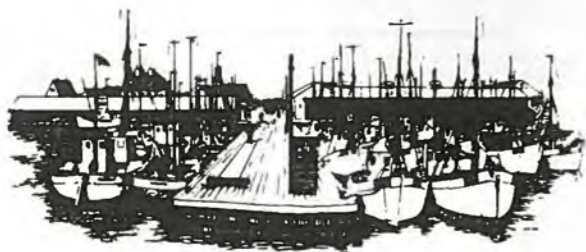
Havnegade 42 . 7680 Thyborøn
Tlf. 07 83 15 00

Altid de nyeste modeller i »Trawl« og »Vod«

**A/S Thyborøn Isværk
&
Kølehus**

Tlf. 07 83 10 03

7680 Thyborøn Havn



THYBORØN FISKEAUKTION

v/ Jens Steen



7680 Thyborøn . Tlf. 07 83 14 44



Medlemsblad for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 3

MAJ-JUNI 1989

56. ÅRG.

LEMVIG BIBLIOTEK
1989



Hvide Sandes nye redningsbåd »Emile Robin«

Den første båd af Nordsø-typen, der bygges på Nordsøværftet i Ringkøbing, fotograferet ved ankomsten til Hvide Sande. Den anden båd af Nordsø-typen skal efter planen navngives 30. juni. De to første både af Kattegat-typen er afleveret. Den første ligger i Neksø, og nummer to er fornylig kommet til Skagen. (Foto: Medvind)

Bedst og billigst til Vesttyskland!

I perioden
indtil 15/9 1989
GRATIS
til Vesttyskland
Gælder for personbiler,
indtil 8 m i længde
og passagerer etc.



Om bord på vore moderne færger m/f Travemünde-Link og m/f Gedser-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.
- 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 ...!

GT-LINK

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

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



FRITIDSTØJ
SEJLERTØJ
ARBEJDSTØJ
SØMANDSTRØJER
FIBERPELS
COWBOYBUKSER
FLØJLSBUKSER
OVERTRÆKSBLUSER
JAKKER
ANORAKKER



Thyborøn Sejlmageri

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

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
5900 Frederikshavn
Tlf. 08 42 03 11

HVIDE SANDE SAMLECENTRAL

v/ Bent Jørgensen
6960 Hvide Sande

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



NB.
Bestil venligst eventuel
lastmand ved
tilmelding.



Ansvarhavende redaktør:
KNUD JACOBSEN
Makholmvej 37, 7600 Struer
Tlf. 97 86 14 67, 97 85 09 00, 30 28 16 35

Ekspedition og tryk:
THYBORØN BOGTRYKKERI
Ærøvej 5A, 7680 Thyborøn
Tlf. 97 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. 97 83 13 23

Næstformand:
WILLIAM CHRISTENSEN
Genvej 14, 4874 Gedser
Tlf. 53 87 94 28

ÅGE VENØ JENSEN
Rønnevej 1, 9990 Skagen
Tlf. 98 44 46 34

ERIK L. MOURITSEN
Hedekærvej 12, Sædding, 6710 Esbjerg V
Tlf. 75 15 18 59

EVALD C. HARBO
Bellisvænget 11, 7730 Hanstholm
Tlf. 97 96 15 63

Uffe Vesth Rebsdorf
Nørrevej 27A, Snogebæk, 3730 Neksø
Tlf. 53 98 87 26

STØT

VORE ANNONCERER
- DE STØTTER OS!

Vi ses i den lokale bank!

NORDVESTBANK

A/S Vestjydsk Krystal-Isværk

Ny Fiskerihavn . 6700 Esbjerg

Tlf. 05 12 00 66

THORFISK

GRENAA - THYBORØN

FURUNO

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

VIGGO Jensen

Grenaa Havn ApS
Strandgade 14
8500 Grenaa
Tlf (06) 320883 - 323683

NV NordVest proviant
Bredgade 1
7680 Thyborøn
Tlf. 07 83 14 00

BRUG BRUGSEN
ANHOLT
TLF. 06 31 90 20



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

H.P. PETERSENS BAADEVÆRFT

Dyrehaven · Nyborg

Tlf. 09 31 06 58

GRENAA HAVNS BRUGSFORENING

Tlf. 06 32 01 48 · 8500 Grenaa

Skibsproviantering og frilager

HSR Skibselektronik
07 31 12 57

Otto Pedersvej 3 6960 Hvide Sande

PEDER OG THOMAS NØRGAARD
FISKEEXPORT A/S

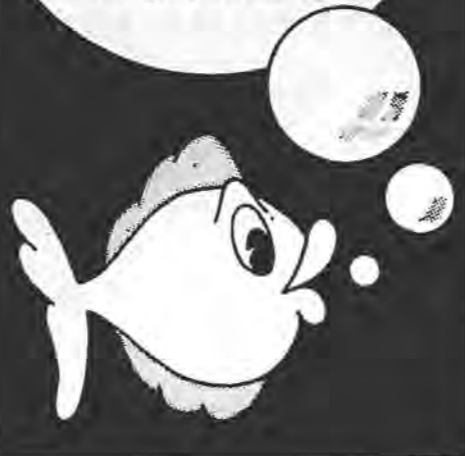
Thorsminde · DK-6990 Ulfborg
Telefon 97 49 71 00 - Telefax 97 49 73 01

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



Redningsmændenes farefulde indsats glemmt i officiel statistik

Om det skyldes fusk, sjusk eller manglende viden, skal vi ikke kunne sige, men det er en kendsgerning, at der er grave-rende fejl i de officielle statistikker over søredning, som udarbejdes af Søværnets Operative Kommando og af Søsportens Sikkerhedsråd, som har kontor hos Sø-fartstyrelsen.

I begge tilfælde bliver de frivillige redningsmænd helt eller delvis overset, selvom det netop er de frivillige redningsmænd i det danske redningsvæsen, som udfører de farligste og mest krævede redningsopgaver.

SOK har i sin årsrapport for 1988 halveret redningsvæsenets indsats, og i den statistik, der er udarbejdet af Søsportens Sikkerhedsråd, er redningsvæsenets indsats forsvundet som dug for solen. Søsportens Sikkerhedsråd giver istedet Søværnet og Marinehjemmeværnet æren for den indsats, som redningsmændene har udført.

Farvandsvæsenets egen statistik bygger på indberetninger fra redningsstationerne, og den viser, at redningsvæsenet i 1988 blev kaldt ud 350 gange. Aktionerne fordeler sig som følger:

- 101 mennesker i alvorlig fare på søen blev reddet.

- 242 fartøjer blev undsat eller overvåget under vanskelige forhold.

- 5 patientevakueringer blev udført.

- 3 omkomne personer blev bragt iland.

- 109 ud kald vedrørte deltagelse i eftersøgninger eller opgaver af ikke redningsmæssig karakter.

- 1039 timer har redningsstationerne været i aktivitet for at løse de nævnte opgaver.

Disse tal er af Farvandsvæsenet indberettet til Søværnets Operative Kommando, men i årsberetningen fra SOK er de stort set blevet halveret. Det skyldes tilsyneladende, at SOK kun bruger tallene fra andet halvår og udgiver dem for at gælde hele 1988.

Søsportens Sikkerhedsråd laver kun statistik over hændelser, der vedrører fritidsaktiviteter til søs. Søsportens Sikkerhedsråd har i alt registreret 333 hændelser i 1988, hvilket svarer meget godt til SOKs tal for dette område. SOK har registreret 342 hændelser vedrørende fritidsaktiviteter, men heri er også medregnet 8 hændelser vedrørende is, søer, moser m. m.

Rigtigt interessant bliver det, når man ser, hvem Søsportens Sikkerhedsråd gi-

ver æren for de udførte aktioner.

I forbindelse med de 333 registrerede hændelser i 1988 var følgende inddraget, skriver Søsportens Sikkerhedsråd i sin årsberetning:

Falcks Redningskorps	143 gange
Redningshelikoptere	76 gange
Søværnet herunder	
marinehjemmeværnets skibe	135 gange
Private skibe og både	
assisterede ved	84 gange

Som man ser, har Søsportens Sikkerhedsråd helt overset den store indsats, som redningsmændene også i 1988 udførte for at undsætte nødstedte fritidssejlere og andre, som dyrker fritidsaktiviteter til søs.

Ingen forklaring

- Jeg har ikke nogen umiddelbar forklaring på, at redningsvæsenet ikke er nævnt i årsberetningen fra Søsportens Sikkerhedsråd, siger den daglige leder af Søsportens Sikkerhedsråd, orlogskaptajn Ib Møller.

- Vi får tallene fra SOK, og desuden får vi en selvstændig rapportering fra Falck og Politet, og åbenbart fremgår det ikke, når redningsvæsenet er inddraget i en redningsaktion, siger han.

- Skal vi have redningsvæsenet indsat frem, fortsætter Ib Møller, må vi have en rapportering direkte fra Farvandsvæsenet, men for øvrigt er det for os ikke afgørende, hvem der har ydet indsatsen. Vi arbejder med et meget beskedent budget og er afhængig af sponsorer og vi koncentrerer os om at forebygge ulykker.

5. Kystredningstjenestens 26 stationer har i 1988 modtaget i alt 389 anmodninger om assistance, heraf de 185 i andet halvår af 1988. Redningsstationernes virksomhed i hele året har været fordelt som følger:

- 64 mennesker, der var i alvorlig fare på søen, blev reddet.
- 130 fartøjer er blevet undsat, assisteret eller overvåget under vanskelige forhold.
- 4 patientevakueringer er udført.
- 2 omkomne personer er bragt i land.
- 76 opkald vedrørte deltagelse i eftersøgninger eller opgaver af ikke redningsmæssig karakter.
- 587 timer har redningsstationerne været i aktivitet for at kunne løse ovennævnte opgaver.

Den fejlagtige statistik fra Søværnets Operative Kommando.

I forbindelse med de 333 registrerede hændelser i 1988 var følgende inddraget:

Falcks Redningskorps	143 gange	43%	af hændelserne
Redningshelikoptere	76 -	23%	- -
Søværnet herunder			
marinehjemmeværnets skibe	135 -	40,5%	- -
Private skibe og både			
assisterede ved	84	25 %	- -

Den fejlagtige statistik fra Søsportens Sikkerhedsråd.

Aktioner siden sidst

Oversigten er udarbejdet på baggrund af Farvandsvæsenets indberetning til SOK

14. marts. SKAGEN. Rød raket observeret ved Hertas Flak. Den var opsendt af et russisk krigsskib til advarsel for færge på kollisionskurs.

16. marts. HVIDE SANDE. Bugsering af fiskerfartøj »Trojka« overtaget i indsejlingen.

16. marts. HIRTSHALS. Afhentning af vandprøver ved Skiveren for Nordjyllands amt.

18. marts. HIRTSHALS. Fartøj i vanskeligheder ved Slettestrand. Undsat af andet fartøj før redningsfartøjet nåede frem.

18. marts. HVIDE SANDE. Fisker udeblevet på Ringkøbing Fjord. Fundet med motorstop efter seks timers eftersøgning.

18. marts. SKAGEN. Kutter læk på revet. Aktionen afblæst. Kutteren læk på revet ved Hirtshals.

18. marts. TORSMINDE. Overvågning af kutters ankomst i kuling.

19. marts. HIRTSHALS. Fiskerfartøj læk 22 sømil NV af Hirtshals. Fik pumper ombord og blev ledsaget i havn.

21. marts. TORSMINDE. Overvågning af fire fartøjers ankomst i kuling.

23. marts. GEDSER. Tysk motorbåd strandet på Rødsand. Båden overvåget fra land, da de ombordværende ikke ønskede assistance.

24. marts. GEDSER. Tysk motorbåd strandet på Rødsand springer læk og anmoder om øjeblikkelig hjælp. De ombordværende reddet i land.

26. marts. TORSMINDE. Kutteren »Viking« i vanskeligheder med knækket styrestang, afhentet sydvest af Torsminde.

26. marts. TORSMINDE. Kutter med rorskade afhentet 10 sømil vest af Torsminde.

28. marts. HIRTSHALS. Indhentning af vandprøver ved Blokhus for Nordjyllands amt.

29. marts. NEKSØ. Kutter med rørbrud 6 sømil øst af Neksø. Assisteret i havn og pumpet læns.

30. marts. HIRTSHALS. Afhentning af vandprøver ved Skiveren for Nordjyllands amt.

31. marts. GRENÅ. Fiskerbåd strandet på Palderrev. Efter flere forgæves forsøg på at etablere forbindelse måtte fartøjet opgives. De to ombordværende reddet i land.

4. april. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj »Lasiry« strandet i indsejlingen. Trukket fri af grunden og bugseret i havn.

4. april. TORSMINDE. Kutter med smadret gearkasse afhentet 10 sømil syd-

vest af Torsminde og bugseret i havn.

6. april. TORSMINDE. Kutter med grej i skruen afhentet ud for Fjaltring og bugseret i havn.

7. april. HIRTSHALS. Kutter med brand i maskinrummet 3 sømil NV af havnen. Branden var slukket ved redningsfartøjets ankomst. Fartøjet bugseret i havn.

7. april. HIRTSHALS. Lystfartøj, tysk »Nauke IV« afhentet med maskinhavari 21 sømil NV af havnen.

9. april. HVIDE SANDE. Bugsering af fiskerfartøj »Maria« overtaget i indsejlingen.

11. april. SKAGEN. Jolle udeblevet efter forventet ankomst. Blev ved eftersøgning fundet i god behold.

12. april. ESBJERG. Kutter strandet på Tørre Bjælke. De tre ombord var gået i redningsflåden. Blev taget op af redningsfartøjet.

17. april. HIRTSHALS. Fiskerfartøj med motorstop ud for havnen afhentet.

17. april. SKAGEN. Jolle med motorstop ved Gl. Skagen afhentet.

18. april. HIRTSHALS. Indhentning af vandprøver ved Skiveren for Nordjyllands Amt.

19. april. SKAGEN. Kutter »Laika« sejlet ned syd for Det grå Fyr. Udlægning af bøger.

21. april. SKAGEN. Kutter med ankergrej i skruen ved at drive på land. Bugseret i havn.

22. april. HANSTHOLM. Kutter under bugsering i forhavnen. Redningsfartøjet standby.

23. april. HIRTSHALS. Kutter med motorproblemer. Redningsfartøjet standby under indsejlingen.

23. april. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj med motorproblemer bugseret ind.

24. april. TORSMINDE. Fiskerfartøj med rorskade bugseret ind.

24. april. TORSMINDE. Fiskerfartøj synkefærdig 2 sømil NV af Torsminde. Fartøjet sank, før det fik pumpe ombord. De to ombord reddet af redningsfartøjet.

24. april. TORSMINDE. Kutter »Louise Sif« under bugsering ramte en mole. Bugsering overtaget af redningsfartøjet.

29. april. RØNNE. Melding om brand i fartøj nord for Rønne. Var falsk alarm.

1. maj. SÆBY. Båd med tre ombord udeblevet. Eftersøgning indstillet efter 10 timer på grund af dårlig sigtbarhed. Meddeltes senere, at en af de ombordværende var fundet forulykket.

1. maj. TORSMINDE. Kutter strandet syd for indsejlingen. Kom fri og blev

bugseret i havn.

1. maj. ØSTERBY. Motorbåd udeblevet med tre ombord. Eftersøgning i 9 t. 30 min uden resultat. Dagen efter meldtes, at en af de ombordværende var fundet omkommet.

2. maj. SKAGEN. Båd med tre ombord udeblevet. Eftersøgning 4 t. 20 min. uden resultat.

2. maj. SKAGEN. Melding om tre formodede redningsflåder. Viste sig at være Rockwool baller.

3. maj. TORSMINDE. Kutter med maskinskade afhentet 5 sømil vest af Torsminde.

5. maj. HVIDE SANDE. To windsurfere savnet på Ringkøbing Fjord. Den ene fundet af en fisker, den anden af redningsbåden, begge i god behold.

5. maj. SÆBY. Jolle kæntræt ud for Lyngså. De to ombordværende reddet af Falck. Jollen slæbt ind af redningsfartøjet.

5. maj. THYBORØN. Kutter »Norway« i vanskeligheder i Sælhundeholm Løb. Havde garn i skruen og var læk. Bugseret ind af redningsfartøjet.

8. maj. RØNNE. Fiskekutter savnet. Eftersøgning uden resultat.

9. maj. Christiansø. Fiskerfartøj savnet på Adler Grund. Blev ved eftersøgning fundet i god behold.

9. maj. TORSMINDE. Kutter med gearproblemer afhentet 2 sømil SV af Torsminde.

12. maj. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj i vanskeligheder 22 sømil NNV af Hvide Sande. Bugseret i havn.

12. maj. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj med motorstop og svær slagside på grund af forskubbet last bugseret ind med stor forsigtighed.

13. maj. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj med maskinskade 27 sømil vest af HVIDE SANDE. Bugsering overtaget fra anden kutter.

16. maj. GRENÅ. To kuttere i vanskeligheder 20 sømil øst for havnen. Den ene havde grej i skruen, den anden var uden motor. Ønskede ikke at afvente hjælp fra redningsbåden og blev i stedet slæbt ind af to andre kuttere.



Fem nordmænd reddet i sidste øjeblik ved Skagen



Skagens lette redningsbåd i fuld fart på vej ud på en redningsaktion.

Fem nordmænd var kun få minutter fra druknede døden, da deres fritidskutter 31. maj forliste på Grenen. De fem nordmænd måtte springe i vandet, da skibet sank, og kun nogle truckføreres årvågenhed og en hurtigt indsats af redningsvæsenet reddede dem fra døden.

De fem nordmænd kom fra Moss i Norge og var på vej til Skagen med deres 36 fods kutter »Rask 1«. Ved to-tiden om natten stødte de på grund på nordsiden af Grenen. De prøvede selv at komme fri, men uden held. De opsendte nødraketter og morsede SOS til forbi passerende skibe, men blev ikke bemærket. De forsøgte også at kalde hjælp på walkietalkien, men blev ikke hørt.

Ved fire-tiden var kutteren blevet presset tværs over Grenen, men da var den slået læk, og roret var væk. Kutteren sank hurtigt, og først fem minutter før de måtte forlade skibet, blev de fem nordmænds fortvivlede nødråb på walkien hørt. Det var nogle vakse truckførere i Skagen Truck-kompagni, som havde åbnet for walkien, og som tilfældigt hørte råbet »Mayday, vi synker«.

De slog omgående alarm til havnevagten og dermed også til redningsstationen i Skagen.

Den lette redningsbåd med tre redningsmænd ombord nåede på rekordtid ud til stedet, og selvom det blæste 8-10 sekundmeter og sigtbarheden på grund af

regn var meget dårlig, fandt de tre redningsmænd hurtigt en mand, som klamrede sig til en bom. Han havde redningsvest på, men den var i meget dårlig forfatning.

Da han var taget ombord, kunne han fortælle, at der var fire mand mere, som lå i vandet. Trods den ringe sigtbarhed fik redningsmændene pludselig øje på to skibsmaster, som stak op af vandet. De sejlede derhen og opdagede de fire, som lå og klamrede sig til masterne. De blev hurtigt samlet op, og blev lagt ind i læ under den presenning, LRBen har fået monteret foran.

- Det var et stolt syn, at se vores lette båd komme ind gennem indsejlingen for fuld fart med otte mand ombord, siger stationsleder Åge Venø Jensen, Skagen.

Han er fuld af lovord over den indsats, som redningsmændene i den lette båd ydede.

- Da den første nordmand blev fundet, fik jeg melding om det over radioen og bad politiet sørge for en ambulance med udrykning. Men redningsaktionen gik så hurtigt, at den var ikke nået frem, da redningsbåden kom ind med de redtede, så vi kørte dem selv til sygehuset, hvor de kom under behandling.

- Godt at det gik så stærkt. De fem nordmænd var alle meget forkomne, og de havde ikke kunnet klare ret mange minutter mere i det kolde vand, siger Åge Venø Jensen.

Det var en så godt udført redningsaktion, at såvel Kattegat Marinedistrikt som Søværnets Operative Kommando skriftligt sendte deres tak for en godt udført aktion til Redningsstation Skagen.



selvfølgelig!
LOKALBANKEN
HIRTSHALS

MALERMESTER

JØRGEN JEPPESEN

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

**Skibsmaling * Sandblæsning * Sandvask
Bygningsmaling * Autolakering**

ANDELSBANKEN
er anderledes

Hirtshals · Hanstholm · Thyborøn

HVAD ER DET?

Som har: Radar · Shipmate · VHF · NMT
Walkie · Bjergrningsspil · 12 gear · 125 HK
Tophastighed ca. 60 knob



– og absolut ikke kan sejle

Vi ønsker Farvandsvæsenet tillykke
med de nye Mercedes-Benz UNIMOG

BOHNSTEDT  PETERSEN AS

UNIMOG - MB trac

ÅDALSVEJ 54 · 2970 HØRSHOLM
TLF. 02 86 17 88

GENERALFORSAMLING 1989



Formand Robert Iversen på talerstolen, mens dirigent Villy Hansen lytter til.

Generalforsamling holdt i Århus

Dette års generalforsamling blev holdt lørdag 3. juni på Hotel Marselis i Århus. Stedet var valgt, fordi det ligger centralt i landet.

I følge de nye vedtægter, skal der nu holdes generalforsamling en gang om året. Hvor den skal holdes næste år, er endnu ikke afgjort. Generalforsamlingen overlod til bestyrelsen at finde et egnet sted. Interessen for foreningens arbejde er i øvrigt større end nogensinde. En meget

stor del af redningsmændene var mødt op til generalforsamlingen, selvom det for mange er forbundet med betydelige rejseomkostninger. I alt var der 74 deltagere i mødet, og det må betragtes som meget tilfredsstillende. Man skal ikke glemme, at Foreningen af Danske Redningsmænd arbejder under helt andre vilkår end samtlige andre foreninger i dette foreningsglade land. Antallet af aktive medlemmer er 186, og de er

spredt over hele landet. De bor på den jyske vestkyst fra Rømø til Skagen, ved de indre farvande, på Bornholm og Christiansø. Ikke blot er afstandene store, men foreningen er afskåret fra nogensinde at kunne samle alle aktive medlemmer. Der skal altid være så mange redningsmænd tilbage på stationen, at beredskabet kan opretholdes.

Hilsen fra Dronning Margrethe

Traditionen tro indledtes foreningens generalforsamling med, at man vedtog at sende en hjertelig hilsen med håbet om alt godt til Dronning Margrethe. Senere på dagen indløb svartelegram fra Dronningen, som takkede for den hjertelige hilsen.

Det blev oplæst af formanden, Robert Iversen, hvorefter forsamlingen sang »Der er et yndigt land«.

Fiskeriformand som dirigent

Selvom han var gæst, blev formanden for Dansk Fiskeriforening, Villy Hansen, valgt til at være dirigent på generalforsamlingen. Han sagde ja, og klarede hvervet med hæder, selvom han på forhånd ikke kendte foreningens vedtægter, og selvom der var vigtige punkter som vedtægtsændring på dagsordenen.

Hirtshals Ny Samlecentral ApS

Tlf. 08 94 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

Farvandsvæsenet må droppe ordre på seks lette både fra England og købe både fra Norge i stedet

Det var en meget korrekt analyse af situationen, da det ansete britiske tidsskrift »Ship & Boat International« kaldte det et dristigt skridt af det danske Farvandsvæsen at bestille seks lette redningsbåde af en helt ny type uden først at bygge og afprøve en prototype.

Resultatet blev, som man kunne frygte. Bådene blev meget tungere end lovet, og tidsplanen kunne heller ikke holdes. Derefter var der problemer med at få bådene godkendt, og da den første båd endelig var klar til afprøvning, viste det sig, at vægtfordelingen var helt forkert, og at båden var for åben agter.

På dette tidspunkt var tidsplanen for levering af de seks lette både forlængst overskredet med flere måneder, og Farvandsvæsenet turde ikke længere satse på, at bådene kunne gøres brugbare. Hele ordren på de seks både blev annulleret, og i stedet blev det besluttet at købe fire lette både af typen GTC i Norge.

De skal dække det mest akutte behov for nye lette redningsbåde, og derefter skal der sættes et arbejde i gang med udvikling af en ny prototype på en let redningsbåd.

Affæren om de seks lette redningsbåde, der skulle have været leveret af det svenske firma Smuggler Marine AB med et

par engelske firmaer som underleverandører, blev indgående drøftet på forningens generalforsamling.

- Når Farvandsvæsenet ønskede en ny type båd, er det fordi der i samarbejde med Søfartsstyrelsen blev opstillet nye krav til de lette redningsbåde, sagde Robert Iversen. Vi har både af typen GTC og RI 28, og de sejler godt nok, men de har kun en motor og skal derfor efterhånden afløses af både med to motorer. Det skal være sådan, at de altid selv kan klare sig hjem, hvis den ene motor brækker ned.

- Efter at Smuggler-projektet er skrotet, er det i stedet besluttet at købe fire store GTC'er i Norge så hurtigt som muligt. Men da de kun har en motor, opfylder de ikke de nye krav, og derfor er det nødvendigt med en dispensation fra Søfartsstyrelsen. Sideløbende skal der så sættes et pilotprojekt i gang for at udvikle en ny let redningsbåd med to motorer, sagde han.

- For et år siden blev vi lovet seks lette redningsbåde, og nu er vi sat tilbage, hvor vi startede, sagde Vagn Fischer, Sønderho. Jeg forstår slet ikke, hvorfor de både i det hele taget skulle laves i England. Det var at gå over åen efter vand. Vi har en velegnet LRB med to

motorer, nemlig Uni 33. Vi skal også passe på ikke at gøre bådene for store.

Foreningens repræsentant holdt helt udenfor

Stationsleder Åge Venø Jensen, Skagen, er foreningens repræsentant i det LRB-udvalg, som Farvandsvæsenet selv har nedsat. Han blev holdt helt udenfor, da de lette redningsbåde blev bestilt i England.

- Jeg blev overhovedet ikke taget med på råd, og jeg blev ikke engang orienteret, da Farvandsvæsenet skrev kontrakt med Smuggler Marine, sagde han. Jeg læste rent tilfældigt bladet »Søfart«, og her så jeg, at Farvandsvæsenet havde skrevet kontrakt om seks lette både, som skulle bygges i England. Jeg så med det samme, at de ikke kan bruges. De ville blive for store, og der er heller ikke behov for to motorer.

- Da jeg kom med over for at se den, fik jeg min opfattelse bekræftet. Båden var for stor og for klodset, og jeg har også mistanke til den måde, den er bygget på. Jeg havde en lille magnet med, og den kunne hænge fast alle vegne - selvom der skulle være brugt rustfrit stål.

- Jeg har tidligere været imod anvendelsen af aluminium til lette redningsbåde, fortsatte Åge Venø, men efter at jeg så, hvad Sæbys lette både kunne holde til under stranding ved Hirsholmene, har jeg ændret opfattelse. Jeg går nu ind for GTC'en, som har en passende størrelse.

- Vi er selv godt tilfreds med den, vi har i Skagen. Den har reddet mange menneskeliv allerede, og kun en gang har vi væ-

MOLLERUP
&
BROE
Kolonial og
Skibshandel

THYBORØN HAVN
TLF. 07 83 12 11

Klintholm, Grenå, Anholt og Esbjerg får de nye GTC'er

ret ude for, at motoren gik i stå. Det skyldtes en forkert montering af det alt for komplicerede brændstoffilter. Med et almindeligt hundested-filter ville det ikke være sket.

- Der skal blot laves en mindre ændring på båden for at den er i orden. Sæderne skal hæves 10 centimeter, så der bliver bedre udsyn. GTC'en er en let og smidig båd, som alle kan sejle med, og den har fået ny motor med 70 HK mere end i de gamle GTC'er. Godt det samme, at vi ikke fik de engelske både, sagde han.

- Da Farvandsvæsenet skulle anskaffe de seks nye LRBer, blev de udbudt i EF-regi, sagde William Christensen.

- Der kom fem eller seks tilbud, og på dem alle var der forskellige forbehold med hensyn til pris og vægt, lige med undtagelse af tilbuddet fra Smuggler Marine AB. De kunne levere præcis, som Farvandsvæsenet ønskede. Vi ventede så, at tilbuddene skulle behandles på det næste møde, vi skulle deltage i, men da vi kom, fik vi at vide, at det hele var afgjort. Farvandsvæsenet havde skrevet kontrakt med Smuggler Marine AB. Farvandsvæsenets udskyldning var, at de var i tidnød, sagde William Christensen.

Han tilføjede, at man ikke på forhånd bør afvise de nye materialer, som kommer frem i disse år, specielt composit. Hvis man forstår at bruge disse materialer rigtigt, kan man gøre bådene meget lette og alligevel stærke, sagde han.

Kontingentet sat op

På generalforsamlingen var der flere, som foreslog at hæve kontingentet. Jacob Pedersen, Hirtshals, foreslog således at sætte det op til 50 kr. om måneden. Det nuværende kontingent på 10 kr. om måneden er alt for lidt, sagde han.

I følge vedtægterne er det bestyrelsen, som fastsætter kontingentet, og på det efterfølgende bestyrelsesmøde var der enighed om, at kontingentet for aktive redningsmænd forhøjes til 30 kr. om måneden. Kontingentet for gamle redningsmænd ændres ikke.

De fire lette redningsbåde af typen GTC 900, der er bestilt i Norge som erstatning for de lette redningsbåde fra England, tilgår de stationer, der har det største behov, siger redningsinspektør Ole Skovgaard Jensen.

De to første både leveres allerede 11. juli, og de to næste leveres i slutningen af juli.

De to første både bliver stationeret i Klintholm og Grenå, og de to næste kommer til Anholt og Esbjerg.

Klintholm har i et par menneskealdre kun haft den samme redningsbåd, nemlig MRB 7, som formentligt er verdens ældste redningsbåd i aktiv tjeneste. Den blev taget i brug i 1919 og er således 70 år gammel.

Grenå har også kun en redningsbåd af ældre model, nemlig MRB 21, som er bygget i 1933. Det er ikke blot en gam-

meldagsbåd, men den er også alt for langsom til det kæmpemæssige område, som station Grenå skal dække.

For begge stationer bliver det på mange måder en stor forbedring at få en ny, hurtig GTC 900. Det bliver det også for redningsstationerne i Esbjerg og Anholt, som ganske vist har lette redningsbåde, men af ældre model. Begge stationer har en lille båd med påhængsmotor af typen MOB 580.

Efter tilgang af det nye materiel vil de to gamle redningsbåde, MRB 7 og MRB 21, blive taget ud af aktiv tjeneste. De vil formentligt blive solgt på auktion, siger Ole Skovgaard Jensen.





- ikke hos os!

I Landbobanken betales kun den rene rente uden løbende provisioner.

Vi gør Vestjylland billigere.



Tegn abonnement på redningsbladet

kattedgat værft a/s, Grenaa

Nordhavnsvej 15, DK-8500 Grenaa
Telefon 06 32 08 66
Telefax 06 32 03 08
Bank: Bikuben



Kravet om en ekstraordinær generalforsamling

Foreningens formand, Robert Iversen, indledte sin beretning på generalforsamlingen med at redegøre for det krav, der var kommet fra redningsmænd ved nogle stationer om en ekstraordinær generalforsamling.

- Kravet blev rejst så tæt på den ordinære generalforsamling, at vi dårligt kunne nå at holde en ekstraordinær generalforsamling, når vedtægterne skulle overholdes. Derfor blev vi enige om at vente til den ordinære generalforsamling, sagde han.

- Jeg vil samtidig understrege, at bestyrelsen må have mandat til at varetage redningsmændenes interesser. Vi kan ikke i hver eneste sag løbe rundt og spørge alle. Det er et tidkrævende job at sidde i bestyrelsen, og vi har alle et job ved siden af, som vi skal passe. Derfor må man acceptere, at bestyrelsen på egen hånd træffer nogle afgørelser, sagde Robert Iversen.

Kritik fra Hirtshals

Stationsleder Jacob Pedersen, Hirtshals, var ikke tilfreds.

- Vi indsamlede de nødvendige underskrifter for en ekstraordinær generalforsamling, og det var ulovligt, at I tilsidesatte kravet om den.

- I må opfatte det som mistillid, men jeg vil hellere have, at I tager det som berettiget kritik. Jeg ved også godt, I er frivillige, men der er kun holdt to bestyrelsesmøder på to år.

- Løn- og ansættelsesforhold for de fast ansatte er ikke afklaret endnu. Hvorfor gik der et helt år, før I rykkede Forsvarsministeriet for svar? Hvorfor har I ikke presset noget mere på, og hvorfor har I ikke nedsat en arbejdsgruppe til at tage sig af disse ting. Jeg håber, at nogle af dem, der er på fast løn, selv kommer til forhandlingerne.

- Det kan godt være, at det er berettiget kritik, svarede Robert Iversen, men vi har mange gange snakket med Farvandsvæsenet om fast ansatte. Det er rigtigt, at vi ikke har holdt mange bestyrelsesmøder, men vi har ventet på udspil fra Forsvarsministeriet, før vi ville holde møde, og det er ikke kommet.

Jacob Pedersen: - Når vi skal til at forhandle løn- og arbejdsforhold må vi have fat i folk, som virkelig har forstand på det. Det vil sige jurist og revisor - og det koster penge. Derfor vil jeg foreslå, at kontingentet sættes op. 10 kr. om måneden er alt for lidt.

Tak til Monnerup

På generalforsamlingen rettede foreningens formand, Robert Iversen, fra talerstolen en tak til fungerende divisionschef i Farvandsvæsenet, Erik Monnerup. Han er blevet afløst på posten og har fået en ny stilling i Forsvarsministeriet som maritim rådgiver.

- Erik Monnerup har gjort et stort arbejde for redningsmændene. Han har på en hård arbejdsplads knoklet for vore synspunkter, og uden hans indsats var der mange ting, som ikke var blevet gennemført. Han er en af de folk i Farvandsvæsenet, som har turdet tage en beslutning i en vanskelig tid. Han er bl. a. far til moderniseringsplanen, og vi har meget at sige ham tak for. Vi ønsker ham held og lykke i hans nye stilling.

Robert Iversen bød i samme forbindelse velkommen til den nye redningsinspektør, Ole Skovgaard Jensen, og til den nye divisionschef i Farvandsvæsenets division lods/redning, Herluf Rasmussen. Vi ønsker ham velkommen og håber at han vil lytte til redningsmændene. Der er stadig mange uløste problemer, sagde Robert Iversen.

Kun få gæster på generalforsamlingen

Der var færre gæster på dette års generalforsamling end tidligere. Fra Farvandsvæsenet var kun indbudt redningsinspektør Ole Skovgaard Jensen og værkfører Ib Otte, og de var kun inviteret til middagen.

Til at overvære selve generalforsamlingen var inviteret de to selvskrevne gæster, de to tidligere redningsinspektører G. Aaskov Petersen og Jørgen Ibsen, som også er tidligere og nuværende forretningsfører i Martha Lerches Legat. Desuden var inviteret formændene for fiskeriets to store hovedorganisationer Villy Hansen fra Dansk Fiskeriforening og Niels Bonde fra Danmarks Havfiskeriforening, begge med fruer.

Naturligvis var redningsmændenes fruer også inviteret. De er også selvskrevne gæster på generalforsamlingen. En redningsmand kan ikke udføre sit farefulde hverv uden opbakning hjemmefra. Om formiddagen var damerne på bustur rundt i Århus, bl. a. til Den gamle By.

Behov for en ny type redningsbåd

Det danske redningsvæsen har behov for en ny type redningsbåd. De nye store både af Kattegat- og Nordsøtypen, som koster 15 mio. kr. stykket, er blevet så store, at de ikke kan bruges under alle forhold.

Det fastslog foreningens formand, Robert Iversen, i sin beretning på generalforsamlingen.

- Vi er glade for, at vi langt om længe er begyndt at få nye både, sagde han. Det har taget forfærdelig lang tid, fordi ingen af de ansvarlige har turdet tage et ansvar. Sporene fra RF2-ulykken har skræmt.

- Nu er vi dog kommet så langt, at vi har fået den første båd af Nordsø-typen og den første båd af Kattegattypen, og vi får en båd mere af hver type i indeværende år.

- På mange måder er de nye både tekniske vidundere, men der er også ting på dem, som vi idag ville have lavet anderledes, hvis vi havde haft muligheden for det. Under projekteringen er bådene vokset og vokset, og de er blevet større, end vi ønskede. Men projekteringen turde vi ikke stoppe. Havde vi gjort det, skulle vi have startet forfra, og så havde vi stadig ingen både haft.

- Men det er idag også klart, at vi skal have bygget mindre redningsbåde på 15-20 tons til de havne, som ikke kan bruge de store både, sagde Robert Iversen.

Nej til søofficerer

- De nye store redningsbåde er kommet op i en størrelse, hvor der stilles krav om en skipper med papirer, fortsatte han.

- Overfor Farvandsvæsenet har vi sagt, at skipperne »så vidt mulig« - for ikke at sige det stærkere - skal tages ud af de eksisterende besætninger. Der skal ikke sættes en søofficer eller lignende ombord, og det har Farvandsvæsenet accepteret.

De nye både

- Når man bedømmer de nye store redningsbåde, skal man huske, at de er udviklet efter RF2-ulykken, sagde næstformand William Christensen. - Der har ligget et meget stort pres på embedsmændene i Farvandsvæsenet, og de har haft det svært.

- Det har været et utroligt vanskeligt arbejde at projektere bådene, så de kan opfylde de nye sikkerhedskrav, og da først projekterne blev færdige, kunne der ikke rettes på dem, fordi budgetterne lå fast. På grund af problemer med vægten og licitation gik der toethalvt år fra projekterne var færdige, til de første både var bygget, og i den periode kunne der ikke foretages ændringer.

- Der er ting på bådene, som kunne være anderledes, men de vil blive rettet hen ad vejen, sagde han.

Redningsmændene går selv i spidsen for at få bedre uddannelse

- Vi skal ikke bare sidde og vente på uds spil fra Farvandsvæsenet. Vi kan selv tage initiativet, og jeg vil foreslå, at vi selv opfordrer Farvandsvæsenet til at nedsætte uddannelsesudvalg, sagde foreningens næstformand, William Christensen, på generalforsamlingen.

Ideen blev hilst velkommen, og på det efterfølgende bestyrelsesmøde blev forslaget drøftet. Der var enighed om, at foreslå et uddannelsesudvalg nedsat, og der blev med det samme udpeget fire mand fra foreningen, som skal indgå i udvalget. Det blev Ivar Holm, Rønne, som er leder af Rønne Skipperskole, Åge Venø Jensen, Skagen, som også sidder i LRB-udvalget, Uffe Rebsdorf, Nekso, og Erik Mouritsen, Esbjerg.

Bestyrelsen foreslår nedsat et udvalg, som kan arbejde med alle former for uddannelse indenfor redningsvæsenet. Det skal være et udvalg, som selv kan tage initiativer og komme på forkant med udviklingen, sagde William Christensen. Allerede på bestyrelsesmødet blev en række forslag om uddannelse lagt på bordet. Det gælder uddannelse i sejlsads med LRB, motoruddannelse, instrument-uddannelse, uddannelse i nødbehandling, uddannelse i de nye fartøjer m. m. Der er emner nok at tage fat på, og der er fra bestyrelsens side ikke lagt begrænsninger for det nye udvalgs arbejde.

DANTRAWL A/S

Telefon 08 94 17 11

Hirtshals Fiskeriforening

LOSSEAFD. - ØSTHAVNEN
9850 HIRTSHALS

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



HIRTSHALS
SKIBSELEKTRONIK A/S

Nordvestkajen · Tlf. 08 94 18 44 - 08 94 12 56



Der blev lyttet intenst til de mange talere.

Bugsertaksterne er urimeligt høje

- Jeg ved ikke, hvordan I har det, men jeg har det elendigt ved at tage 1500 kr. i timen i bugsertakst for en let redningsbåd. Det er en urimelig pris, hvis vi skal ud at hente en gammel fisker, som har fået motorstop mens han var ude for at se til et par ruser i fjorden, sagde formand Robert Iversen i forbindelse med en debat om de nye bugsertakster, som Farvandsvæsenet har indført. Det er de takster, som søfarende skal betale for assistance, hvis de ikke er i nød, men blot har brug for hjælp. Er de i nød er hjælp under alle omstændigheder gratis.

- Selvfølgelig skal folk betale for den assistance, de får, men det er urimeligt, at Farvandsvæsenet også lægger en forrentning af bådene ind i prisen. Assistance fra en let redningsbåd koster nu 1500 kr. i timen, mens de ældre motorredningsbåde koster 1800 kr. i timen og de store nye plus »C. B. Claudi« i Hanstholm ko-

ster 2200 kr. i timen. Ofte skal vi have to både afsted, og der går nemt et par timer, så en regning på 5.000 kr. eller mere er ikke ualmindelig for bugsering.

- Dertil kommer, at der vil opstå situationer, hvor folk frabeder sig hjælp til bugsering, fordi de synes, det er for dyrt. Hvem har så ansvaret, hvis det bagefter blæser op, og båden forliser? Er det stationslederens ansvar, hvis folk sætter livet til på den måde?

- Et af Farvandsvæsenets argumenter for at tage den høje pris er, at de vil forhindre, at lystsejlere skal misbruge redningsvæsenet, men det tror jeg ikke på. Lystsejlere er også søfolk, og de sender ikke brug efter hjælp, med mindre de har behov for det.

- Vi har foreslået, at bugsertaksterne udregnes således, at mandskabets løn dækkes ind, at udgiften til petroleum betales, og at der bliver lidt til vedligeholdel-

se af bådene. Men en forrentning af bådene over bugsertaksterne er urimelig. Bådene skal jo ligge standby under alle omstændigheder, sagde Robert Iversen.

Ikke enig

Svend Thomsen, Anholt, var ikke enig med Robert Iversen. Han fandt taksterne rimelige og sagde, at man på Anholt ikke har hørt folk klage over bugsertaksterne.

- De har jo alligevel forsikret allesammen, sagde han.

- Taksterne kan måske være rimelige nok, hvis der er tale om en strandet lystsejler, som kan trækkes fri på en time, men vi er blevet kaldt ud for at hente en kutter 35 mil fra havnen, og i sådan en situation vil det blive urimeligt dyrt, sagde Poul Madsen, Grenå.



De to nye redningsbåde, »L. Rosenfeldt« forrest og »Emile Robin« bagerst, var sejlet til Århus i anledning af generalforsamlingen, så alle deltagerne kunne få lejlighed til at se dem.

Lønforhandlinger ikke startet endnu

Selvom bestyrelsen har presset på overfor Forsvarsministeriet, er det endnu ikke lykkedes at få påbegyndt forhandlinger om løn- og ansættelsesforhold for de redningsmænd, der skal fast ansættes ved stationer med de nye store redningsbåde. Det er ikke lykkedes, selvom de første både allerede er nået ud til stationerne.

I sin beretning på generalforsamlingen oplyste formanden, Robert Iversen, at bestyrelsen allerede i marts sidste år udarbejdede et oplæg til en overenskomst, sådan at bestyrelsen selv er forberedt til forhandlingerne. Derefter skrev han til Forsvarsministeren og anmodede om en forhandling.

- Der er intet sket, og i foråret skrev jeg derfor til forsvarsminister Knud Enggaard personligt og gentog kravet om en forhandling om de fast ansattes løn- og arbejdsforhold, og jeg tilføjede, at vi samtidig også ønskede en forhandling om regulering af de frivilliges løn.

- Vi har stadig ikke fået svar fra ministeriet eller ministeren, men ved et møde i Forsvarsministeriet i anden anledning fik jeg mundtligt den melding, »at de nu skal til at undersøge, om vi er forhandlingsberettiget«.

- Jeg for op i en spids. Foreningen vil fremover komme til at repræsentere 30-35 fast ansatte redningsmænd og et halvt hundrede frivillige (deltidsansatte). Vi er i foreningen en gang blevet enige om, at vi selv vil forhandle vore løn- og arbejdsforhold, og selvfølgelig er vi forhandlingsberettiget, sagde Robert Iversen.

- Jeg forstår slet ikke, hvordan en embedsmand i Forsvarsministeriet kan komme med sådan en udtalelse, sagde William Christensen. Staten har ikke lov at lave eksklusiv-aftaler. Alle må gruppe sig, som de vil, og naturligvis er vi forhandlingsberettigede, selvom første, andet og tredje strejkevarsel nok ikke er anvendelige netop for en forening som vores.

- Desværre har vi mange gange fået bevis for, at de arbejder langsomt i Farvandsvæsenet, sagde Evald Harbo, Hanstholm. Det er ikke kun de nye store redningsbåde, der skal have fast ansatte folk. Det skal vores »C. B. Claudi« også, og vi har slået med det siden 1979.

- Det er vores erfaring, at når de ikke vil

forhandle, er der kun en ting at gøre. Det er at slå med den store hammer. Da ulykkesforsikringen for redningsmændene skulle indføres, kunne vi heller ikke komme nogen vegne, og først da vi ved station Hanstholm truede med at tage vores afsked, gik det igennem.

- Der kan godt blive brug for at stå sammen, når vi nu skal til at forhandle løn, sagde Evald Harbo.

- Du har ret i, at det har trukket og trukket med fast mandskab til »C. B. Claudi«, og det kan også godt være, at vi bliver nødt til at gå hjem, før vi får lønforhandlingerne på plads. Men det bør være den sidste udvej, sagde Robert Iversen.

Han tilføjede, at foreningen nu igen vil presse på for at få gang i forhandlingerne.

Brev fra Forsvarsministeriet

16. juni modtog Robert Iversen et brev fra Forsvarsministeriet angående lønforhandlinger. Heri fastslåes det, at der skal være fire fast ansatte på hver af de nye store redningsbåde, men samtidig siges det, at spørgsmålet om forhandlingsret er et grænsedragningsspørgsmål, som skal løses ved forhandling organisationerne imellem. Forsvarsministeriet har dog nu anmodet Folketingets Finansudvalg om ret til at forhandle løn for de fast ansatte i redningsvæsenet med Foreningen af danske Redningsmænd.

Det vil sige, at forhandlinger om løn for de fast ansatte ikke vil kunne komme igang, før finansudvalget har givet grønt lys.

I samme brev siger Forsvarsministeriet, at foreningen kan henvende sig til forsvarsministeriets lønkontor om forhandling af en lønregulering for de deltidsansatte.

Robert Iversen siger, at han har orienteret bestyrelsen om brevet, og at der nu skal indkaldes til et møde i foreningens nye lønforhandlingsudvalg. Det er min holdning, siger han, at vi vil have forhandling både for de fast- og de deltidsansatte under et, så nu må vi fortsat presse på for at få forhandlingerne igennem.

Redningsmænd skal sikres rimelig løn efter uheld

Bestyrelsen har overfor Farvandsvæsenet rejst krav om en tillægforsikring, så redningsmænd efter uheld i tjenesten sikres en indkomst svarende til 200.000 kr. om året, oplyste Robert Iversen i sin beretning på generalforsamlingen.

- Hvis en redningsmand sygemeldes efter et uheld i tjenesten, kan han kun få de almindelige sygedagpenge, svarende til cirka 120.000 kr. om året, og det vil for mange betyde en væsentlig indtægtsnedgang. Når folk frivilligt tager ud og sætter livet på spil for at redde andre, skal de ikke straffes økonomisk, hvis de bliver ramt af uheld. Derfor ønsker vi tillægforsikringen, og vi skal nok få den igennem, sagde han.

Ulykkesforsikring

Robert Iversen oplyste, at forsikringssummen i redningsmændenes ulykkesforsikring nu som følge af pristalsregulering er steget til 577.000 kr. ved død plus 29.000 kr. for hvert barn under 18 år.

Arbejdsløshed

Han oplyste videre, at foreningen også vil søge at løse det problem, der opstår for redningsmænd, som bliver arbejdsløse i deres hovederhverv og må gå på understøttelse. Hvis de kaldes ud med redningsbåden og får løn for et par timer ved redningsvæsenet, risikerer de at ryge ned på supplerende dagpenge for deres hovederhverv, og på den måde sætter de penge til.

- Vi har fået oplyst, at det kan klares med en sær aftale, og det vil vi nu arbejde på at få, sagde han.

FØR DE VÆLGER
PENSIONSFØRM

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



**HAN HERREDERS
SPAREKASSE**

Bedre samarbejde med SOK og politi

Men nogle stationer må stadig klare sig med gammelt og utidssvarende materiel

- Forholdet til SOK og politi er efter min opfattelse blevet bedre, ihvertfald de steder, hvor jeg kender til det, sagde foreningens formand, Robert Iversen, på generalforsamlingen.

- Samarbejdet fungerer bedre end tidligere, og det skyldes nok, vi er blevet lidt bedre til at gøre reklame for os selv - og at vi på en række stationer har fået bedre materiel i form af lette redningsbåde. Da vi kun havde de gamle motorredningsbåde, tog det for lang tid at nå frem til nød-stedte, og derfor valgte man ofte at sende en helikopter i stedet. Nu kan vi være hurtigt fremme med LRBerne, og det gør en utrolig stor forskel.

- Men vi skal også gøre opmærksom på os selv. Inviter Falck, politi og SOK ud på stationerne og vis dem, hvad I har, og hvad I kan. Jeg har sagt til SOK, at de godt må sende Falck ud, men vi skal også alarmes. Ingen er bedre til at redde menneskeliv, end vi er, og langt de fleste steder har vi det bedste materiel. Vi er de professionelle reddere til søs, sagde Robert Iversen.

Gammelt materiel

Hans udtalelse fik ikke lov at stå alene. Der er nemlig stadig stationer som må klare sig med stærkt forældet materiel. - Du har ret i, at vi er professionelle, men vort materiel er det ikke, sagde Poul Madsen fra Grenå. Han fortalte, at Grenå kun har en gammel motorredningsbåd, og at dens topfart ikke kommer me-

get over 6 knob. Det er meget lidt, når man tager i betragtning, hvor stort et område, stationen skal dække.

- Vi føler mange gange, at vi ikke bliver regnet for noget, fordi vi ikke har materiel, der svarer til tiden, sagde han.

Vagn Fischer fra Sønderho var også kritisk overfor det dårlige materiel, som nogle stationer må klare sig med.

- Station Esbjerg har ingen motorredningsbåd og heller ingen let redningsbåd. Stationen må klare sig med en gammel gummibåd fra søværnet, og man kan simpelthen ikke være bekendt, at en stor havn som Esbjerg skal nøjes med så dårligt materiel. Det er ikke engang nogen særlig sødygtig båd. En lille bølge kan vælte den, og redningsmændene risikerer at komme i større fare end de mennesker, de sejler ud for at hjælpe, sagde Vagn Fischer.

- Jeg kan godt forstå, hvordan redningsmændene i Grenå føler det. Vi havde det ligesådan, indtil vi fik vores lette redningsbåd, sagde Åge Venø Jensen, Skagen.

- Jeg er helt enig med Poul Madsen i, at der er stationer, som har alt for dårligt materiel, sagde Robert Iversen. Men når de fire første af de nye store redningsbåde kommer ud til stationerne, bliver der mulighed for at begynde en udskiftning fra den bagerste ende. Det giver dog ikke redningsbåde med mere fart. Vi har et akut behov for flere lette redningsbåde.

Lyt til redningsmændene

Tidligere redningsbestyrer G. Aaskov Petersen holdt en af de bedste taler på årsmødet. Mens de øvrige talte om praktiske ting som nyt materiel, foreningens vedtægter osv., så talte Aaskov Petersen om det, som det hele drejer sig om: En lille skare frivillige som er parat til at sejle ud i al slags vejr og til at sætte livet på spil for at redde andre. Det har været redningsvæsenet kendemærke siden oprettelsen for 137 år siden.

Han ønskede redningsmændene god vind og ønskede beskærmelse over deres gerning, og så gav han den nye redningsinspektør, Ole Skovgaard Jensen, det råd at lytte til redningsmændene. Det er dem, der skal sejle ud og sætte livet på spil. De ved, hvad det drejer sig om, sagde Aaskov Petersen, som denne gang var til årsmøde for 14. gang.



Fhv. redningsbestyrer G. Aaskov Petersen deltog for 14. gang i redningsmændenes årsmøde. (Foto: Arne Baltesen)

Nye redningsstationer skal ikke oprettes med gammelt materiel

- Foreningen kan ikke gå med til at oprette nye redningsstationer ved at flytte gammelt og utidjent materiel til de indre farvande. Det fastslog foreningens næstformand, William Christensen, Gedser, på generalforsamlingen.

Det skete efter at foreningens formand, Robert Iversen, havde fortalt om farvandsdirektør Torsten Kruuses planer om at oprette 11 nye redningsstationer i de indre farvande, sådan som de kom

frem på et seminar på Menstrup kro for to år siden.

- Kruuses kongstanke er, at slå lods- og redningsvæsen sammen, sagde Robert Iversen. Vi kan godt se ideen, men derfra og til at ændre de eksisterende forhold er der et godt stykke vej.

- Han har ret i, at de indre farvande er dårligt dækket med redningsbåde. Det gælder ikke mindst Storebælt og Øresund, og det vil sikkert også være en god

ide, at lade lodsstationerne i disse områder påtage sig redningsopgaver. Men det betyder ikke, at man uden videre kan banke lodsvesen og redningsvæsen sammen, sagde Robert Iversen.

Skal lodsstationer i de indre farvande til at løse redningsopgaver bliver det altså ikke med gammelt materiel fra redningsvæsenet.



Et udsnit af de mange deltagere i generalforsamlingen.

Skal redningsbladet komme en gang om måneden

Svend Thomsen, Anholt, var på generalforsamlingen kritisk overfor redningsbladet. Han var således meget utilfreds med, at et indlæg fra ham i samme nummer af bladet var blevet kommenteret af formand Robert Iversen. Det er kvælen for en fri debat, sagde han. Stationsleder Jacob Pedersen, Hirtshals, var heller ikke tilfreds med, at et indlæg fra ham var blevet kommenteret i samme nummer. Han mente, det burde have

haft lov at stå alene.

Foreningens næstformand, William Christensen, sagde, at han principielt mener, at et indlæg bør stå alene. Men på den anden side er det svært at diskutere gennem et blad, som kun udkommer seks gange om året. Måske kan vi gennem en kontingentforhøjelse nå frem til at lade bladet udkomme en gang om måneden, sagde han.

Ros til nye redningsdragter fra Viking

I gennem flere år har der været problemer af forskellig art med de redningsdragter, redningsmændene anvender. Men nu er problemerne løst.

- De nye redningsdragter fra Viking i Esbjerg er som de skal være, og det er mit indtryk, at der er udbredt tilfredshed med dem. Nu har de lært at lave dragter i Esbjerg, sagde formanden, Robert Iversen, på generalforsamlingen.

- Samtidig er vi sluppet for kravet om, at dragterne skal sendes ind til eftersyn en gang om året. Det er fjollet, fordi vi jo ikke kan sejle LRBer uden redningsdragter, og det er heller ikke nødvendigt. I stedet er det nu hver enkelt redningsmands eget ansvar at få dragten sendt til eftersyn, hvis der er behov for det, sagde han.

Axel Buchardt mindet

Lederen af Rønne Redningsstation, Axel Buchardt, blev mindet på på generalforsamlingen.

Axel Buchardt døde i dette forår, helt pludseligt.

- Det var en sorg for os at miste Axel. Han var ikke blot en dygtig stationsleder, men også en god kammerat. De mange forbedringer, som i den senere tid er gennemført på Rønne Redningsstation, er ikke mindst hans fortjeneste, sagde den nye leder af Rønne Redningsstation, Ivar Holm.



ESBJERG GENSIDIGE
SKIBSFORSIKRING
Havdigevej 31 . 6700 Esbjerg

Bestyrelsen skal nu vælges i tre regioner

Bornholmerne fik bedre repræsentation i bestyrelsen

Foreningen af Danske Redningsmænd fik nye vedtægter på årets generalforsamling. Fremover skal bestyrelsen vælges i tre regioner, hvilket vil sikre en mere ligelig fordeling af bestyrelsesposterne, og samtidig blev Bornholm sikret en bedre repræsentation.

Et forslag til nye vedtægter blev udarbejdet på et bestyrelsesmøde lørdag 22. april på Hotel Marselis i Århus. Her deltog Robert Iversen, William Christensen og Åge Venø Jensen samt Chr. Mose Enevoldsen og Evald Harbo, der var indkaldt i stedet for Martin Sørensen og Knud Jensen, som begge havde sendt afbud.

Forslaget blev sendt ud til stationerne, så alle havde lejlighed til at studere det før generalforsamlingen, og der kom da også flere ændringsforslag.

Stationsleder Ivar Holm fra Rønne fortalte, at alle redningsmænd på Bornholm havde været samlet for at drøfte de nye vedtægter. Bornholmerne finder arbejdet i foreningen så vigtigt, at de havde besluttet at splejse til billetten for at sende en mand til generalforsamlingen i Århus. Rejsen for blot en enkelt mand koster 2000 kr. Nu gik det i stedet så heldigt, at flere mand kunne sejle til Århus med »L. Rosenfeldt«, og derfor kunne bornholmerne for første gang være rimeligt pænt repræsenteret på generalforsamlingen.

Ivar Holm fandt bestyrelsens forslag om at opdele landet i regioner godt, men han foreslog at region Øst ligesom regi-

on Nord og Vest skulle have to mand i bestyrelsen, sådan at også bornholmerne kan være sikret en bestyrelsespost. Det ville give en bestyrelse på seks mand, og derfor foreslog han, at formandens stemme skal være afgørende i tilfælde af stemmelighed.

- Der er kommet mange nye, unge redningsmænd på de bornholmske stationer, og vi har fået meget nyt materiel. Vi føler, at vi kan forstærke redningsmændenes forening, hvis vi får en bestyrelsespost. Helt urimeligt vil det heller ikke være. Vi er 30 redningsmænd på Bornholm, og det vil sige cirka en sjettedel af de godt 180 i hele landet, sagde Ivar Holm.

Han foreslog desuden, at det skal være muligt at stemme via fuldmagt, bl. a. hensyn til de store rejseomkostninger fra Bornholm.

Arne Baltesen fra Nr. Vorupør var tilfreds med inddelingen i regioner, men han ønskede Nr. Vorupør flyttet fra Region Nord til region Vest.

Næstformand William Christensen og formand Robert Iversen takkede begge for ændringsforslagene og anbefalede, at ønskerne fra Bornholm blev imødekommet.

Jacob Pedersen, Hirtshals, var imod at flytte Nr. Vorupør fra region Nord til region Vest, og derfor måtte der afstemning til. 23 stemte for, mens 15 var imod. Derefter blev de nye vedtægter med de foreslåede ændringer vedtaget uden afstemning. De lyder som følger:

Vedtægter for FORENINGEN AF DANSKE REDNINGSMÆND

vedtaget på generalforsamlingen 3. juni 1989

Par. 1

Foreningens formål er at arbejde for de bedst mulige kår for Det danske Redningsvæsen, både med hensyn til selve redningsvæsenets ordning og med henblik på redningsmændenes løn- og arbejdsforhold.

Par. 2

Som aktivt medlem kan optages enhver, der er ansat i Det danske Redningsvæsen. Afgående redningsmænd kan optages som passive medlemmer. Kun aktive medlemmer har stemmeret. Der kan stemmes ved fuldmagt. Det årlige kontingent fastsættes af bestyrelsen og opkræves for de aktive medlemmers vedkommende gennem Forsvarsministeriets lønkontor og opkræves for de passive medlemmers vedkommende af foreningen.

Par. 3

Regnskabsåret løber fra 1. januar til 31. december, og regnskabet skal revideres af 2 mand ved den redningsstation, hvor kassereren er placeret.

Par. 4

Foreningen ledes af en bestyrelse på 6 mand. Bestyrelsen vælger selv formand, næstformand, kasserer og sekretær. I tilfælde af stemmelighed er formandens stemme afgørende.

Bestyrelsen vælges på den ordinære generalforsamling, således at 3 mand afgår på skift hver gang. Ethvert medlem er pligtig at modtage valg, dog ikke genvalg.

Medlemmer til bestyrelsen vælges i tre regioner, og regionerne vælger hver for sig deres bestyrelsesmedlemmer og suppleanter.

Region Øst består af følgende stationer: Christiansø, Neksø, Rønne, Klintholm, Gedser og Sjællands Odde.

Fra Region Øst vælges der 2 medlemmer til bestyrelsen og 2 suppleanter, heraf det ene bestyrelsesmedlem og det ene suppleant fra Bornholm.

Region Nord består af følgende stationer: Grenå, Anholt, Østerby, Sæby, Skagen, Hirtshals, Slettestrand, Torup Strand, og Hanstholm.

Fra Region Nord vælges der 2 medlemmer til bestyrelsen og 2 suppleanter.

Region Vest består af følgende stationer: Nr. Vorupør, Vester Agger, Thyborøn, Flyvholm, Torsminde, Hvide Sande, Oxbøl, Esbjerg, Sønderho og Rømø.

Fra Region Vest vælges der 2 medlemmer til bestyrelsen og 2 suppleanter.

Par. 5

Bestyrelsen er ulønnet, dog får formanden og kassereren en årlig godtgørelse, der fastsættes af bestyrelsen.

For rejseudgifter i foreningens anliggender, til bestyrelsesmøder eller andet, betales kilometertakst, der fastsættes af bestyrelsen, - og reguleres i takt med prisudviklingen.

Par. 6

Ordinær generalforsamling afholdes hvert år i april eller maj måned.

På generalforsamlingen afgives beretning, aflægges regnskab og foretages valg af bestyrelse og suppleanter.

Indvarsling til generalforsamling sker skriftligt til alle stationsledere senest en måned før, eller gennem »Tidsskrift for Redningsvæsen«.

Ekstraordinær generalforsamling kan indvarsles af bestyrelsen, eller når 40 aktive medlemmer forlanger det.

Forslag, som ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal være formanden i hænde skriftligt senest 14 dage før generalforsamlingen.

Par. 7

Forandring i disse love kan kun ske på den ordinære generalforsamling, og de skal for at være gyldige, vedtages med 2/3 af de mødte stemmer.

Driftsregnskab for Foreningen af danske Redningsmænd for årene 1987-88

Indtægt:	
Kassebeholdning pr. 1.1.87	kr. 75.348,09
Kontingent (aktive)	kr. 37.525,00
Kontingent (passive)	kr. 21.040,00
Emblemer + mærkater	kr. 1.233,00
Renter af bankkonto	kr. 8.902,53
	kr. 144.048,62
	kr. - 44.164,42
Kassebeholdning pr. 31.12.88	kr. 99.884,20
Udgift:	
Porto	kr. 1.690,00
Emblemer	kr. 6.000,00
Rejsseudgifter	kr. 2.800,92
Generalforsamling + møder	kr. 18.051,00
Blomster	kr. 1.929,50
Gaver	kr. 3.693,00
Løn, formand + kasserer	kr. 10.000,00
	kr. 44.164,42

Overskud for årene 1987-88 kr. 24.536,11
Emblembeholdning pr. 1.1.89 kr. 5.650,00

Dags dato er regnskabet gennemgået og fundet i orden, kassebeholdning til stede. Thyborøn i april 1989. Ejner Bruun Jensen - Herluf Høj

Regnskab for Tidsskrift for Redningsvæsen for årene 1987-88

Indtægt:	
Kassebeholdning pr. 1.1.87	kr. 4.495,49
Annonceindtægt	kr. 160.532,42
Moms	kr. 2.481,00
Renter af bankkonto	kr. 806,50
	kr. 168.315,41
	kr. - 148.886,20
Kassebeholdning pr. 31.12.88	kr. 19.429,21
Udgift:	
Trykning af bladet	kr. 134.032,09
Bladforsendelse	kr. 6.046,45
Moms	kr. 4.985,26
Porto	kr. 3.075,85
Kontorartikler	kr. 746,55
	kr. 148.886,20
Tilgode for annoncer pr. 31.12.88	kr. 13.551,75

Dags dato er regnskabet gennemgået og fundet i orden, kassebeholdning til stede. Thyborøn i april 1989. Ejner Bruun Jensen - Herluf Høj

HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals
Tlf. 08 94 12 27

Sejl · Presenninger · Tovværk



Hirtshals Sparekasse



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 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



Foreningens nye bestyrelse. Det er fra venstre William Christensen, Evald Harbo, Uffe Rebsdorf, Erik Mouritsen, Åge Venø Jensen og Robert Iversen.

Den nye bestyrelse

Efter vedtægtsændring på generalforsamlingen blev bestyrelsen udvidet til seks mand, hvoraf to er valgt i region Øst, to i region Nord og to i region Vest. For region Øst genvalgte stationsleder William Christensen, Gedser, mens »L. Rosenfeldt«s fører, Uffe Rebsdorf, Neksø, blev nyvalgt.

Stationsleder Ivar Holm, Rønne, blev valgt som suppleant, og desuden blev det aftalt, at man skal søge at finde endnu en suppleant, enten fra Sjællands Odde eller Klintholm.

For region Nord fortsætter stationsleder Åge Venø Jensen, Skagen, i bestyrelsen. Han er først på valg næste år. Nyvalgt blev stationsleder Evald Harbo, Hansholm.

Stationsleder Jacob Pedersen, Hirtshals, og Torben Sørensen, Hirtshals, blev begge valgt som suppleanter.

For region Vest fortsætter stationsleder Robert Iversen, Thyborøn, i bestyrelsen. Han er også først på valg næste år. Nyvalgt blev stationsleder Erik Mouritsen, Esbjerg.

Som suppleanter valgtes »Emil Robin«s fører, Kr. Mose Sørensen, Hvide Sande, og stationsleder Per Kristensen, Torsminde.

Konstituerende møde i bestyrelsen

Umiddelbart efter generalforsamlingen holdt den nyvalgte bestyrelse et konsti-

tuerende møde. Her blev Robert Iversen genvalgt som formand og kasserer, mens William Christensen blev genvalgt som næstformand.

Det blev aftalt, at region Øst selv skal afklare, hvem af de to bestyrelsesmedlemmer, William Christensen og Uffe Rebsdorf, der skal på valg på næste års generalforsamling.

Bestyrelsen udpegede følgende til at indtræde i udvalg nedsat af Farvandsvæsenet:

Hovedsamarbejdsudvalg:
Erik Mouritsen

Teknologiudvalg:
Uffe Rebsdorf

Personaleudviklingsudvalg:
Evald Harbo

Referencegruppe (nedsat for bygning af nye redningsbåde):
William Christensen

UROM (Det særlige Udvalg for Redningsbåde Og Materiel): William Christensen

Robert Iversen
Evald Harbo

Divisions-samarbejdsudvalg:
Uffe Rebsdorf/Robert Iversen

LRB-udvalg:
Åge Venø Jensen
Jacob Pedersen

Sikkerhedsudvalg:
Jacob Pedersen

Bestyrelsen vedtog desuden selv at foreslå Farvandsvæsenet et uddannelsesudvalg nedsat. Hertil blev følgende udpeget:

Ivar Holm
Åge Venø Jensen
Uffe Rebsdorf
Erik Mouritsen

Til bestyrelsen for Martha Lerches Legat udpegedes:

Erik Mouritsen
Chr. Mose Enevoldsen
Robert Iversen

Jørgen Ibsen (forretningsfører)
Erik Mouritsen afløser Harald Bachmann, Grenå, der ikke ønskede at fortsætte, og Jørgen Ibsen har siden sidste generalforsamling afløst G. Aaskov Petersen som forretningsfører for legatet.

Til foreningens eget lønforhandlingsudvalg udpegedes:

Robert Iversen
Evald Harbo
Jacob Pedersen



Tre nye chefer i Farvandsvæsenet

15. juni var skiftedag i Farvandsvæsenet. Her tiltrådte tre nye divisionschefer, og andre blev flyttet til nye jobs.

Den fungerende chef for division lods/redning, Erik Monnerup, er flyttet til en stilling som maritim rådgiver i Forsvarsministeriet, og som ny chef for divisionen tiltrådte kommandørkaptajn Herluf Rasmussen.

Som ny chef for division oceanografi tiltrådte Arne Nielsen, mens Jens Bojesen blev chef for division farvandssikring. Anker Nissen er blevet chef for sekretariatet.

Herluf Rasmussen, den nye chef for division lods/redning er 52 år, han er født i Tønder, hvor han også blev student. I 1956 kom han til Søværnet, og her har han bl. a. gjort tjeneste på torpedobåde og korvetter og på inspektionskibe ved Grønland.

Han har i 7 år været stabsvagt ved SOK og har som sådan styret redningsaktioner, og han har i et år været redningsleder på Færøerne.

I 1985 blev han chef for marinehjemmeværnet i Jylland, dvs. chef for marine-

hjemmeværsdistrikt 1, og denne post har han varetaget, indtil han fik stillingen i Farvandsvæsenet.

- I forhold til redningsvæsenet tror jeg, det bliver en stor fordel, at jeg i Marinehjemmeværnet har været vant til at arbejde med frivillige, siger Herluf Rasmussen. Han tilføjer, at han som leder af marinehjemmeværnet i Jylland har været vant til at styre materiel, uddannelse og økonomi, og det er på mange måder de samme ting, der kræves i det nye job.

- Desuden har marinehjemmeværnet også meget med søredning at gøre, siger han.

- Det er et pragtfuldt tidspunkt, jeg skal tiltræde på. Jeg skal ikke starte forfra. Der ligger et stort udviklingsprojekt, som allerede er sat igang.

- Jeg kommer ikke for at lave revolution. Først skal jeg lære organisationen i København at kende, og derefter skal jeg ud i landet og lære folk at kende, høre deres meninger og synspunkter, så jeg kan danne mig et indtryk af, hvordan det bør køre i fremtiden, siger Herluf Rasmussen.

Herluf Rasmussen - ny chef for division lods/redning.

STØT
VORE ANNONCØRER
- DE STØTTER OS!



NY HAVNS TRAWLBINDERI
9850 HIRTSHALS
TLF. 08 94 10 44



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

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.

Alle handler i...

Thorsminde Fiskernes Indkøbsforening

Vesthavnen . Thorsminde . 6990 Ulfborg
Telefon 97 49 71 00 - Telefax 97 49 73 01

Specialister i garn



Fiskesalgforeningen ØSTBORNHOLM A.m.b.a.
Sdr. Hammer 2 · Postbox 13
3730 Neksø · Tlf. 03 99 21 99

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

Elektromekanisk værksted
Salg og service af generatorer, motorer og pumper

AGGER SKIBSVÆRFT

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

EDGAR MADSEN

Fiskeeksport & Filetfabrik
v/ K. Askholm Madsen

6960 Hvide Sande
Tlf. 07 31 14 33

Jørgen Jensen & Søn

v/ Johs. Jensen

Kolonial - Isenkram - Skibsproviantering
6960 Hvide Sande - Tlf. 07 31 10 18



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



ALT I SKIBSINSTALLATIONER

T. & W. El-Service ApS

THYBORØN . TLF. 07 83 12 22



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

THORSMINDE FISKEAUKTION

v/ Johannes Dahl Knudsen

Spovevej 7 · Thorsminde · 6990 Ulfborg

Tlf. 07 49 71 23



Helgolandsgade 42
Esbjerg Havn



Styrehuset på Thyborøns redningsbåd, MRB 35, er blevet kasseret, og det skal fornyes allerede i år.

Thyborøns redningsbåd skal have nyt styrehus

Det kunne være gået rigtigt galt, da Thyborøns redningsbåd 1. november sidste år blev ramt af en forkert sø i Thyborøn Kanal og blev kastet rundt, så den kom til at hænge med bunden i vejret.

De fire redningsmænd ombord slap fra den uhyggelige oplevelse med livet i behold, fordi bådens styrehus holdt, men nu viser det sig, at styrehuset slet ikke var i nogen god stand.

Mange steder er svejsningerne gået, og mange steder er letmetallet mørnet. Styrehuset er så ringe, at det efter en grundig undersøgelse er blevet kasseret af Søfartstyrelsen, sådan at MRB 35 nu sej-

ler på en kortvarig dispensation. Inden efteråret skal båden have et helt nyt styrehus.

MRB 35 er bygget i 1973 og styrehuset er fra samme år. Dengang var letmetal ikke af samme kvalitet som i dag, og svejselegeringer og svejseteknik er også blevet forbedret betydeligt siden da.

Ved kæntringen fik MRB 35 bagbord side i styrehuset trykket ind. Den blev midlertidigt forstærket, men her i foråret skulle en ny side sættes i, og samtidigt skulle de meget store vinduer i forkanten af styrehuset gøres mindre.

Det var under udførelsen af dette arbej-

de, svaghederne i styrehuset blev opdaget. Arbejdet blev dog gjort færdigt, så båden atter er sejlklar, men den får kun lov at sejle et par måneder, før den skal have det nye styrehus.

Det vil man i øvrigt søge at ændre, sådan at der bliver bedre udsyn agterud, og sådan at der bliver en sluse ud til dækket ligesom på »Emile Robin«. Desuden skal der laves et nyt layout for placering af instrumenter.

Under værftsopholdet blev en planlagt fornyelse af hele skandækket gennemført. Det gav anledning til en positiv oplevelse. Da skandækket kom af, og der blev åbnet ned til mellemrummet mellem det ydre træskrog og det indre stålskrog, viste det sig, at træet var så frisk som nyt.



Ophalerbedding indtil 200 tons
Hydraulik- og Maskinværksted
Tømrerværksted
Malerværksted

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



BORNHOLMS KONSERVESFABRIK A/S

LEVERANDØR TIL DET KGL. DANSKE HOF
3730 NEKSØ - BORNHOLM

Forsvarsministeren på besøg i Nr. Vorupør

Forsvarsminister Knud Enggaard og farvandsdirektør Torsten Kruise deltog sammen med en række andre indbudte gæster fredag 23. juni i den officielle indvielse af det nye rednings- og fiskerimuseum, der er opført i Nr. Vorupør, og som har fået navnet Vorupør Landingsplads.

Gæsterne blev vist rundt af museets skaber, den tidligere redningsmand Chr. Munk Pedersen, og ældre fiskere og redningsfolk fortalte om museet.

Efter frokosten var der besigtigelse af redningsstationen, og bagefter var der redningsøvelse, hvor flere af gæsterne, herunder forsvarsministeren, blev inviteret med redningsbåden ud.

Nej til plotte-radar på de lette både

Redningsmændenes mand i LRB-udvalget, stationsleder Åge Venø Jensen, Skagen, har sagt nej til et forslag fra Farvandsvæsenet om at sætte en stor plotte-radar på de lette redningsbåde.

- Det vil være en helt forkert disposition. På de lette redningsbåde har vi brug for små kvalitets-radarer, som er lette at betjene. Ikke store plotte-radarer, som vi formentligt slet ikke kan betjene med luffer på, siger han.

Anna E. Rørbye til Skagen

Den anden båd af Kattegattypen, der er døbt »Anna Rørbye«, blev torsdag 18. juni afhentet på værftet i Rudkøbing af mandskab fra station Skagen. De var hjemme med båden fredag morgen kl. 7 og var meget begejstrede for det nye skib.

Den anden båd af Nordsø-typen nærmer sig også færdiggørelsen. Værftet i Ringkøbing har været på prøvesejlads med båden på Ringkøbing Fjord, og efter de foreliggende planer, skal den navngives 30. juni. Den får navnet »Martha Lerche«.

Mindesten for de omkomne ved RF 2-ulykken

I Hirtshals planlægges en større indsamling til fordel for en mindesten for de omkomne ved RF 2-ulykken. Målet er at kunne afsløre en mindestenen på 10 års dagen for ulykken. Det vil sige i 1991.

På et bestyrelsesmøde 22. april fik stationsleder Jacob Pedersen, Hirtshals, bestyrelsens opbakning til at indtræde i en lokalkomite som redningsmændenes repræsentant.

Kronprins Frederiks Fond

Bestyrelsen for Kronprins Frederiks Fond har den 24. maj 1989 holdt møde i Hvide Sande.

På mødet blev der truffet beslutning om uddeling af understøttelser med i alt 97.500 kr. i 1989.

Fonden, der er stiftet i 1865, og således næste år kan fejre sit 125 års jubilæum, yder støtte til personer, der bliver helt eller delvis erhvervsudygtige under forsøg på at redde mennesker under skibbrud eller i havsnød, og til enker og børn efter personer, der er omkommet under redningsforsøg.

Endvidere yder fonden støtte til fiskere og sømænd, der bliver helt eller delvis erhvervsudygtige under udøvelsen af deres erhverv, og til enker og børn efter omkomne fiskere og sømænd.

Endelig uddeler fonden belønninger til personer, der har udvist mod og snarrådighed under forsøg på at redde mennesker under skibbrud eller i havsnød.

På mødet i Hvide Sande genvalgte amtmand Thomas Opstrup som formand og fvh. fiskeriforeningsformand Søren Knudsen som næstformand.

Fondens adresse er: Rindumgård, Holstebrovej 31, 6950 Ringkøbing.



Køluka 2 - en usædvanlig redningsbåd med en opsamlingskapacitet på 500 personer.

Ny redningsbåd til Københavns Lufthavn

Det er ikke kun redningsvæsenet, der har brug for nye redningsbåde. 12. maj afleverede firmaet Uni-Safe A/S i København en nybygget redningsbåd til Københavns Lufthavn, og det er en båd af en helt anden type end dem, redningsvæsenet bruger. Det er en såkaldt Airport Crash Tender, hvis hovedopgave det er at gå til undsætning, hvis et fly nødlander på vandet tæt ved lufthavnen. Fartøjet er af typen Finnspeed 1044. Det er en trimaran bygget i glasfiberarmeret plast. Længden over alt er på 13,10 meter, bredden 4 meter og dybgangen på

0,5 meter. Fartøjet er udrustet med to Volvo-motorer på hver 358 HK koblet til hver sin Castoldi 06 waterjet. Dette system giver fartøjet en topfart nær 28 knob.

Redningsfartøjet er i stand til selv at optage cirka 100 personer, og da det desuden er udstyret med 8 redningsflåder af typen Viking 45 RDV, er den samlede opsamlingskapacitet på i alt cirka 500 personer.

Det vil sige, at fartøjets opsamlingskapacitet er stor nok til at redde passagerer og besætning fra en jumbojet.

Fartøjet er døbt KØLUKA 2, og det skal indgå i den flåde af hjælpefartøjer, der hører under Lufthavnens Brand- og Redningstjeneste.

Det nye fartøj har skullet opfylde krav om ringe dybgang, høj fart og evne til at operere forholdsvis frit mellem mange overlevende i vandet og det har også været et krav, at det skulle bygges på et anerkendt værft under tilsyn af et klassifikationselskab. Alle disse krav opfylder det nye fartøj. Det er bygget på bådverftet AB Wico Boat Oy i Lovisa i Finland under tilsyn af Norske Veritas.

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

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


NORDSØVÆRFTET

(North Sea Shipyard Ltd.) Ringkøbing · Denmark
Tel. INT. 457 32 08 11 · Telex 60880 norsea dk · Telefax INT. 457 32 45 03



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

Alt indenfor skibsinstallationer.
Uforbindende tilbud gives gerne.



Thorsminde Revisionskontor

Verner Nørfjand
Havnevej 2 · Thorsminde · 6990 Ulfborg
Tlf. 07 49 70 25 - 07 49 71 44 · Fax 07 49 71 96



HIRTSHALS FISKEAUKTION

Knud Damgaard - Statsaut.
Kontor: 08 94 12 33 - Privat: 08 94 11 14
9850 Hirtshals



MANDS MINDE



Ansættelser Pr. 1. 5. 1989

Stig Rasmussen, f. 14. 9. 1963, som bådmand på prøve ved redningsstation »Neksø«.

Niels Anton Jensen, f. 30. 4. 1958, som bådmand på prøve ved redningsstation »Slettestrand«.

Ole Fjeldal Jensen, f. 14. 9. 1944, som bådmand på prøve ved redningsstation »Østerby«.

Afsked Pr. 30. 4. 1989

Bådmand D. Gottschling, redningsstation »Østerby«, efter ansøgning.

Bådmand I. K. Petersen, redningsstation »Slettestrand«, efter ansøgning.

Bådmand på prøve F. Koch, redningsstation »Neksø«.

Runde fødselsdage 50 år

Fhv. bådmand H. Christoffersen, Gl. Skagen, 25. 5. 1989.

Fhv. betjeningsmand N. Clausen, Svanke, 24. 6. 1989.

55 år

Opsynsmand E. L. Mouritsen, Esbjerg, 20. 6. 1989.

Bådmand F. J. G. Jensen, Vester Agger, 20. 7. 1989.

Fhv. bådmand K. E. Jensen, Esbjerg, 31. 7. 1989.

60 år

Fhv. bådmand E. V. Månsson, Slettestrand, 31. 7. 1989

65 år

Opsynsmand/fyrmester E. Priis Rasmussen, Christiansø, 30. 6. 1989

Fhv. bådmand H. Knudsen, Manø, 30. 6. 1989.

70 år

Fhv. betjeningsmand S. Aa. Christensen, Blaavand, 29. 5. 1989.

Fhv. opsynsmand N. C. Manø, Rømø, 3. 6. 1989.

75 år

Fhv. betjeningsmand J. Jensen, Fjand, 6. 7. 1989.

95 år

Fhv. opsynsmand T. Andersen, Ferring, 16. 6. 1989.



Kolonial
Skibsprovierantering
Slagtervarer
Isenkram



Tage Bærentzen

Thorsminde . 6990 Ulfborg
Tlf. 07 49 71 54

**KØB
REDNINGSMÆNDENES
EMBLEM
HOS
FORENINGENS
KASSERER**



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

**Fiskerier
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 vejler og måler
Østhavnen i Hirtshals
Telefon 08 94 13 12



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

HANSTHOLM FISKEAUKTION

Auktionsmester **IB HOLM SØRENSEN**
(statsautoriseret)



AUKTIONSGADE 11

7730 HANSTHOLM

Tlf. 07 96 11 66

Telex 60 857



SEAVIEW KLARSIGTRUDE



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



Tver C. Weillbach & Co. A/S

Toldbodgade 35
Tlf. 01-135927

1253 København K
Telex 19709

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

Thyborøn Dykker- og Frømandstjenestev/ Verner Nielsen
Lærkevej 37 - Thyborøn
Tlf. 07 83 13 19**Thyborøn
Skibsproviantering**v/ Birte og Søren Pedersen
Havnegade 22 . 7680 Thyborøn . Tlf. 07 83 10 05 - 07 83 13 20**THYBORØN SKIBSRADIO**MARITIMT ELEKTRONISK Udstyr
Henning Byskov . Havn 7680 Thyborøn . Tlf. 07 83 11 60 . Birtlf. 045 54689**THYBORØN SKIBS- &
MOTORREPARATION ApS**

TLF. 07 83 15 50 - 07 83 11 11

**SØREN EMTKJÆR**SHELL SERVICE
ALT I AUTOTILBEHØR

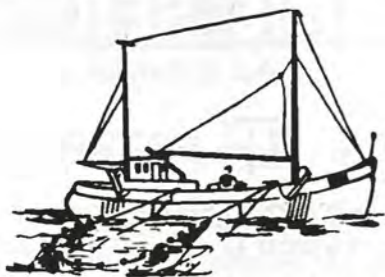
7680 Thyborøn . Tlf. 07 83 11 74

HARALD IVERSEN & SØN

FISKEEKSPORT - FILETFABRIK

Tlf. 07 83 13 00 - 07 83 17 40

7680 Thyborøn Havn

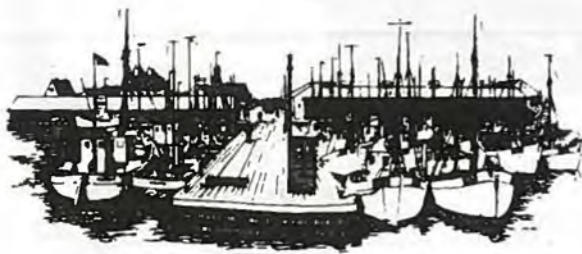
**THYBORØN TRAWLBINDERI I/S**Havnegade 42 . 7680 Thyborøn
Tlf. 07 83 15 00

Altid de nyeste modeller i »Trawl« og »Vod«

**A/S Thyborøn Isværk
&
Kølehus**

Tlf. 07 83 10 03

7680 Thyborøn Havn

**THYBORØN FISKEAUKTION**

v/ Jens Steen



7680 Thyborøn . Tlf. 07 83 14 44

**Medlemsblad for Foreningen af Danske Redningsmænd**

NR. 4

JULI-AUGUST 1989

56. ÅRG.

**Forsvarsministeren med på øvelse**

orsvarsminister Knud Enggaard og farvandsdirektør Torsten Kruise var blot et par af de mange prominente gæster, der var med på øvelse i frisk vind, da det nye fiskeri- og redningsmuseum i Nr. Vorupør blev indviet. På billedet er redningsbåden ved at blive trukket ud fra stranden, og forsvarsministeren, der ses i agterstævnen, ser ganske fornøjet ud. (Foto: Jørgen Ploug Larsen)

Bedst og billigst til Vesttyskland!

I perioden
indtil 15/9 1989
GRATIS
til Vesttyskland
Gælder for personbiler,
indtil 8 m i længde
og passagerer til.



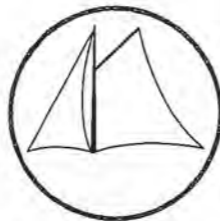
Om bord på vore moderne færger m/f Travemünde-Link og m/f Gedser-Link finder De bl.a.:

- 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.
- 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

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

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
8900 Frederikshavn
Tlf. 08 42 03 11

HVIDE SANDE SAMLECENTRAL

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



NB.
Bestil venligst eventuel
lastmand ved
tilmelding.

TIDSSKRIFT FOR REDNINGSVÆSEN

Ansvarhavende redaktør:
KNUD JACOBSEN
Makholmvej 37, 7600 Struer
Tlf. 97 86 14 67, 97 85 09 00, 30 28 16 35

Ekspedition og tryk:
THYBORØN BOGTRYKKERI
Ærøvej 5A, 7680 Thyborøn
Tlf. 97 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. 97 83 13 23

Næstformand:
WILLIAM CHRISTENSEN
Genvej 14, 4874 Gedser
Tlf. 53 87 94 28

ÅGE VENØ JENSEN
Rønnevej 1, 9990 Skagen
Tlf. 98 44 46 34

ERIK L. MOURITSEN
Hedekærvej 12, Sædding, 6710 Esbjerg V
Tlf. 75 15 18 59

EVALD C. HARBO
Bellisvænget 11, 7730 Hanstholm
Tlf. 97 96 15 63

Uffe Vesth Rebsdorf
Nørrevej 27A, Snogebæk, 3730 Neksø
Tlf. 53 98 87 26

STØT

VØRE ANNONCØRER
- DE STØTTER OS!

Vi ses i den lokale bank!

NORDVESTBANK

A/S Vestjydsk Krystal-Isværk

Ny Fiskerihavn . 6700 Esbjerg

Tlf. 05 12 00 66

THORFISK

GRENAA - THYBORØN

FURUNO

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

VIGGO Jensen
Grenaa Havn ApS
Strandgade 14
8500 Grenaa
Tlf. (06) 320683 - 323653

NV NordVest proviant
Bredgade 1
7680 Thyborøn
Tlf. 07 83 14 00

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



**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

H.P. PETERSENS BAADEVÆRFT

Dyrehaven · Nyborg

Tlf. 09 31 06 58

GRENAA HAVNS BRUGSFORENING

Tlf. 06 32 01 48 · 8500 Grenaa

Skibsproviantering og frilager

HSR Skibselektronik
07 31 12 57

Otto Pedersvej 3 6960 Hvide Sande

**PEDER OG THOMAS NØRGAARD
FISKEEXPORT A/S**

Thorsminde · DK-6990 Ulfborg
Telefon 97 49 71 00 - Telefax 97 49 73 01

**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



Skagens lette redningsbåd kæntret under redningsaktion

- Det er fra redningsbåden. Vi er godt nok tippet rundt og røget i havet, men vi har det godt alle tre.

Det var redningsmand Henrik Larsen, Skagen, der afgav denne melding på sin håndbårne VHF, efter at Skagens lette redningsbåd var kæntret på Grenen tidligt om morgenen tirsdag 18. juli.

LRB 3 blev ramt af tre søer, og blev slået rundt, så den lå med bunden i vejret, og de tre redningsmænd om bord fandt sig pludseligt liggende midt i de brydende søer. Foruden Henrik var det bådens fører, redningsmand Peter Hansen, og redningsmand Niels Chr. Nielsen.

Der var ikke på noget tidspunkt opræk til panik, tværtimod tog de tre redningsmænd det hele i stiv arm. Da Henrik lå i vandet, kunne han høre skratten fra VHF-radioen, som han havde i en vandtæt plasticpose. Han tog radioen og afgav koldt og roligt meldingen, som blev opfanget af Skagen Lodsstation. Natlukningen er indført på Skagen Radio, og Blåvand Radio, som nu passer stationen i nattimerne, opfangede ikke meldingen.

Hvad skete der?

- Så kunne elastikken ikke strækkes længere.

Efter uheldet var det den første reaktion fra en af fagfolkene tæt på redningsvæsenet. Han hentydede dermed til den kendsgerning, at de danske redningsmænd bruger de lette redningsbåde meget hårdt. Næsten i al slags vejr sejler de ud med de lette både, hvis mennesker er i nød. Det foregår oftest med gashåndtaget i bund, så de lette både springer fra sø til sø, og det er en kamp at holde sig fast. Det var kun et spørgsmål om tid, før en af bådførerne blev lidt for dristig og båden væltede, mente han.

Men sådan foregik det slet ikke, da LRB 3 kæntrede på Grenen.

Peter Hansen fortæller, hvad der skete: - Vi fik alarmen fra Kattegats Marinedistrikt kl. 04,07 om morgenen den 18. juli. En norsk lystsejler, Me-Cerei af Oslo, var strandet på Grenen og behøvede hjælp.

- Vi tre mand tager afsted i LRBen, mens den meget langsommere MRB 25 følger bagefter. Da vi når frem, forsøger jeg først at sejle ind til lystsejleren fra søndre side, men tæt på kan jeg se, at den står på nordsiden af Grenen. Jeg vender om og går over Grenen for at komme til den fra den anden side. Det blæser kun 13-14

sekundmeter, og vi har før været ude, når det blæste 20-22, så vi tænker ikke særlig meget over vejret. Der er dog temmelig megen sø på Grenen, og da vi går over den, bliver vi tre gange ramt af en brækker, som bordfylder båden. Hver gang lykkes det dog at få vandet kørt af den ved at sætte stævnen op i en sø og køre lidt frisk til.

- Søerne på Grenen er noget hidsige, og da jeg ved søforklaringen bagefter skulle forklare dommeren, hvordan det var, kunne jeg ikke. Man skal opleve det for at forstå det. Søerne stod som toppe op af vandet, og der var masser af vand i dem. En af brækkerne fik både Henriks og Niels Chr.s redningsvest til at puste sig op. Jeg nåede derimod at dukke mig bag vindskærmen, og det var ligesom at se ud i et akvarium.

- Da vi kommer over på den anden side, vil jeg lige snakke med de andre om, hvordan vi skal gribe situationen an, når vi kommer ind til lystsejleren. Det er altid lettest at gennemføre en redningsaktion, når vi på forhånd har lagt en slagplan.

- Jeg tager derfor gassen fra motoren og lader den gå 1000 omdrejninger, så vi kun lige holder stævnen op mod søerne, og Henrik kommer frem og stiller sig på styrbord side af styrepulten for at vi kan få snakket sammen.

- Så er det, at det sker. En sø bryder hen over os og bordfylder båden, og samtidig skubber den stævnen over mod bagbord, så vi kommer til at ligge lidt skråt i forhold til søerne. Jeg får ikke en chance for at køre vandet af båden, for umiddelbart

efter bryder en ny sø hen over os, og den skubber yderligere til stævnen, så vi nu ligger på tværs i søen. Så kommer den tredje brækker, og den rammer båden på siden og kaster den rundt. Henrik bliver slynget i havet, mens Niels Chr. og jeg følger med rundt. Jeg har ingen problemer med at komme ud under båden og komme fri, men Niels Chr. har lidt besvær med at orientere sig, fordi han kommer ind under bøjlen agter. Han kommer dog også fri, uden at der sker ham noget.

- Hvordan det går til, ved jeg ikke, men jeg kommer op på skroget, og det er for øvrigt svært. Der er ikke meget at holde fast i. Jeg får dog hold i gitteret over indtaget til waterjetten, og derfra kravler jeg hen agter og forsøger at udløse ballonen, som skal rette båden op. Det eneste, jeg tænker på, er hvor hurtigt båden vil komme rundt. Kommer den stille og roligt, eller går det så stærkt, at jeg bliver smidt af?

Det er svært at komme til håndtaget, fordi det sidder inde under hælen, men det lykkes, og jeg hiver til. Der sker ingenting.

- Da båden blev smidt rundt, fik den stævnen indad, og den ligger nu med røven lige op i søerne. Jeg kan se, at en ny sø er på vej, så jeg kravler hen og får fat i gitteret, mens den brækker over mig. Derefter kravler jeg igen hen og hiver i håndtaget. Jeg prøver flere gange, men lige meget hvad jeg gør, sker der ingenting. Jeg kan bare sidde lige så stille på skroget, mens båden med bunden i vejret driver ind mod land. Det varer et kvarters tid, før jeg kommer ind, og det er 100 pct. sikkert, at båden først tager bunden, da vi driver ind over anden revle. Her bliver bøjlen med ballonen slået imod bunden, og det får ballonen til at udløse. Men samtidig er ballonen revet



Skagens LRB 3 fik en hård medfart, da den med bunden i vejret drev ind over anden revle.



De tre redningsmænd i Skagen, som blev slynget i havet, da LRB 3 kæntrede. Det er fra venstre Niels Chr. Nielsen, Peter Hansen og Henrik Larsen. (Foto: Peter Broen)

af, så den kommer op ved siden af båden.

- Da vi væltede, drev Niels Chr. og Henrik væk fra båden. Niels Chr. hængte sig i Henrik ved hjælp af det seletøj, der er i dragten, og jeg kunne sidde på skroget og se, hvor underligt strømmen opførte sig. Båden med mig på drev lige ind mod land, mens de drev langs med kysten. Først drev de vestpå, og da de kom ind mellem revlerne, drev de østpå. Det var helt tosset, som strømmen gik, og mærkeligt var det også, at jeg nåede land før dem og kunne gå ud og hente dem ind.

Det kom bag på os

- Hvad vi har lært af det? Ja, det var ihvertfald overraskende, at en kæntring skulle ske på den måde. Havde vi væltet i en sø i hårdt vejr, fordi vi sejlede lidt for stærkt, kunne jeg bedre forstå det. Det her kom bag på os, siger Peter Hansen.

- Vi har lært, hvor tung båden er, når den ligger stille og er bordfyldt. Der er en enorm dødvægt i den, og så tager det lang tid at få den op i fart, så man kan køre vandet af den.

- Vi har også lært, at der ikke er luft under båden, når den vælter, sådan som vores gjorde. Vi troede, at der ville være masser af luft oppe under båden, så man kunne stikke hovedet derop og få en mundfuld luft. Det ville give masser af tid til at komme fri af den. Men er båden bordfyldt, når den vælter, er der overhovedet ingen luft under den. Så er det bare med at komme fri så hurtigt som muligt.

- Vi fik bekræftet, at vores nye dragter er i orden. De fungerer bare, og det gør redningsvestene også, siger Peter Hansen. Hans egen pustede op, da båden væltede rundt.

Uhyggelig oplevelse

Det har gang på gang vist sig, at stations-

lederen har det mest krævende job. Han skal blive i land og sende sine folk ud på en farefuld færd. Det er værre, end selv at være med, og for stationsleder Aage Venø blev denne redningsaktion da også en uhyggelig oplevelse. Fordi Skagen radio ikke var med i aktionen, varede det nemlig et stykke tid, før han fik at vide, at hans tre folk var reddet og i god behold.

Her er, hvordan han oplevede uheldet:

- Da jeg havde sendt LRB 3 og MRB 25 afsted, kørte jeg ud på Grenen sammen med en redningsmand for at følge med i aktionen, men sandet var for løst, til at vi kunne køre derud. Derfor tog vi op på vejrstationen ved Det grå Fyr, hvorfra vi kan se ud til Grenen.

Herfra kaldte jeg LRB 3, men fik intet svar. Så fik jeg øje på båden, der lå med bunden i vejret, og jeg var klar over, at der var sket dem noget. Jeg ringede omgående efter en helikopter, og derefter kørte jeg sammen med politiet til Skagen Redningsstation for at hente raketmateriellet. Samtidig bestilte jeg Falck i Skagen til at komme med deres Unimog. Falck kørte mig ud på Grenen i Unimog'en sammen med raketmateriellet, og da vi kom derud, stod de tre redningsmænd på stranden.

- De sagde, at jeg var hvid som et lagen i ansigtet, og jeg skal heller ikke nægte, at jeg tænkte på, om vi skulle opleve det samme, som det, der skete nogle få mil vestpå for få år siden. Men det gjorde der heldigvis ikke. Hvor var det godt at se dem stå på stranden alle tre, friske og raske og helt upåvirket af situationen.

Nordmændene reddet

- De to nordmænd i den strandede lystsejler var stadig ikke bjerget, men efter et stykke tid kom helikopteren, og reddede dem begge to. Jeg havde under aktionen tilkaldt Unimog'en fra Rednings-

station Hirtshals, og da helikopteren landede på Grenen og satte de to nordmænd af, blev de af Unimog'en frea Hirtshals kørt ind til landevejen. Her ventede en ambulance fra Falck på dem og kørte dem til undersøgelse på sygehuset.

- Vi arbejdede på Grenen for at bjerge LRB 3 i land, og samtidig holdt vi øje med lystsejleren. Pludselig sejlede den af sig selv med fulde sejl, og over VHF'en fik vi kaldt MRB 25, som da var ved at bjerge noget fra LRB 3, som var drevet over Grenen. Lystbåden sejlede indad mod Det grå Fyr, strandede og kom så fri igen. MRB 25 jagtede den et stykke tid, men fik så forbindelse med den og slæbte den ind til Skagen Havn.

- Vi fortsatte på Grenen med at få LRB 3 i land, men på grund af stærk østgående strøm, kunne vi ikke vade ud til den med en line. Vi måtte have hjælp af Falcks lille båd og sejle et slæbetov ud til den. Ved hjælp af Falcks Unimog fik vi den derefter rykket ind på land. I mellemtiden havde vi bestilt S.T.S. i Skagen, som kom med en kran og en vogn og kørte båden ind til redningsstationen, siger Åge Venø. Han understreger i øvrigt, at Skagen Lodsstation ydede en fin hjælp under aktionen.

Fejl ved båden

Efter uheldet gik Farvandsvæsenet og Søfartsstyrelsen sammen med redningsmændene omgående igang med at undersøge de nærmere omstændigheder. Det blev hurtigt klart, at der var alvorlige fejl ved den mekanisme, der skal udløse den lette redningsbåds luft-ballon, som får båden til at rejse sig selv efter en kæntring.

Som et led i undersøgelserne tog man en tur til Sæby, fordi denne redningsstations lette redningsbåd er af nøjagtig samme type. Her viste det sig, at wiren, som skal udløse luftballonen var knækket.

Derefter udsendte Farvandsvæsenet en advarsel til alle stationer med lette redningsbåde og gjorde opmærksom på faren, og samtidig gik man igang med at undersøge samtlige lette redningsbåde. I mere end et tilfælde kunne luftballonen ikke udløses.

Problemer med wiretræk

- Problemet var i alle tilfælde, at friktionen var for stor i det wiretræk, der skal udløse ballonerne, siger divisionschef i Farvandsvæsenet Herluf Rasmussen. Ballonerne i sig selv virkede godt nok, når vi først fik dem trukket, og ballonen på Skagens lette båd var kontrolleret så sent som fem uger før uheldet.

- I det værste tilfælde skulle der et træk på 28 kilo til for at udløse ballonen, og

det er alt for meget. Ballonerne skal kunne udløses af en mand, der ligger i vandet, og hvor meget kan han trække i den situation.

- Nu har vi ændret systemet på samtlige både, så friktionen i wiretrækket er blevet minimal. Alle balloner kan nu udløses med et træk på 5-6 kilo. Det er det samme træk, der skal til for at udløse en almindelig redningsflåde, siger Herluf Rasmussen.

Han tilføjer, at man på baggrund af Peter Hansens oplysning om vanskelighederne med at komme til håndtaget, der skal udløse ballonen, nu overvejer, om det kan anbringes anderledes.

- Man skal tænke på, at håndtaget til wiretrækket skal nåes fra vandet, og at manden ligger i oprørt sø - ellers ville båden ikke være væltet. På den baggrund har Peter Hansen ret i, at håndtagets placering inde under den bøjle, der rager ud over waterjetten, ikke er den bedste, og vi vil nu drøfte, om den kan ændres, siger han.

Uddannelse på vej

I det hele taget bliver der fra alle sider gjort en indsats for at tage ved lære af uheldet. Alle i redningsvæsenet er klar over, at det trods alle sikkerhedsforanstaltninger ikke kan undgås, at lette redningsbåde vælter.

- Kæntringen var et forudsigeligt uheld, og vi kan ikke komme væk fra, at det kan ske igen. Det drejer sig derfor om at forhindre, at uheldene får alvorlige konsekvenser. Det britiske redningsselskab, som har betydeligt flere af de lette både, har cirka fem kæntringer om året, siger Herluf Rasmussen.

Hvad gør man?

Det vigtigste vil være at afholde øvelser, hvor redningsmændene under kontrolrede forhold får mulighed for at rejse en kæntrødt redningsbåd op. Sådanne øvelser har aldrig været afholdt i Danmark, og ingen danske redningsmænd har indtil nu prøvet at ligge i vandet og udløse den mekanisme, der rejser båden op.

- Men vi håber, at det ikke varer længe, siger Herluf Rasmussen. Foreningen af Danske Redningsmænd vedtog på generalforsamlingen tidligere i år at foreslå et uddannelsesudvalg nedsat, og i Farvandsvæsenet har vi med tak taget mod forslaget. Vi har udpeget redningsinspektør Ole Skovgaard til at sidde i udvalget.

- En af de første opgaver for udvalget bliver at få gennemført en egentlig uddannelse i sejlads med de lette både, og vi forhandler i øjeblikket med offshore-skolen på Fanø. Det er givet, at et væsentligt element i den nye uddannelse netop bliver træning i at rejse en kæntrødt båd igen.

Har offshore skolen viden nok til at uddanne redningsmænd? En ting er at sejle ved en platform i Nordsøen, noget andet at sejle i brænding?

- Offshore skolen har selv bedt om at få nogle af de redningsmænd med, som har stor erfaring i lette både, så de lærer vores behov at kende. Derfor er jeg sikker på, at vi nok skal få lavet en god uddannelse. På længere sigt vil den nok blive gjort obligatorisk for alle redningsmænd, som skal sejle i lette både, siger Herluf Rasmussen.

Forbedring af bådene?

Kan de lette redningsbåde gøres bedre? Det er et spørgsmål, som Peter Hansen, der til daglig er smed på havnen i Skagen, har spekuleret en hel del på efter kæntringen.

- Jeg har tænkt på, om det måske vil være en fordel at forsyne de lette redningsbåde med et system, som automatisk får ballonen til at blæse op, hvis båden vælter. Det kunne laves ret enkelt med en tyngdeklods. Det er samme system, som i de store nye redningsbåde lukker for luftventiler og får motorerne til at gå ned i tomgang, hvis de triller rundt, siger han.

- Det kan sagtens laves, og der er god plads til tyngdeklodsens i den kasse, der er under sæderne. Men spørgsmålet er, om det er en fordel. Det nuværende system er lavet ud fra den tankegang, at besætningen skal samles agten for båden, hvorefter ballonen skal udløses ved et træk i håndtaget. Når båden er rejst op, kan de så kravle ombord igen. Det lyder fint i teorien, og det kan sagtens lade sig gøre, når man laver forsøg i en havn. Men fungerer det i praksis i et oprørt hav, hvor folk måske driver væk fra båden?

- På den anden side skal man også være hundrede procent sikker på, at folk ikke kommer til skade, hvis båden selv retter sig op, så snart den vælter, så det er slet ikke så let at afgøre, hvad der er bedst, siger han.

Et helt andet spørgsmål er, om mulighederne for at læse en bordfyldt båd kan forbedres. I dag kan en let redningsbåd kun læses, ved at bringe den op i fart, men det tager lang tid, når båden er fyldt til randen med vand. Så er det pludselig ikke en let båd længere. Den har, som de tre redningsmænd i Skagen erfarede, en meget stor dødvægt.

Forbedring af bådene?

Kan de lette redningsbåde gøres bedre? Det er et spørgsmål, som Peter Hansen, der til daglig er smed på havnen i Skagen, har spekuleret en hel del på efter kæntringen.



Sådan skulle den selvrejsende mekanisme på LRB 3 have fungeret. Billederne er fra en firma-demonstration i Thyborøn Havn.

- Jeg har tænkt på, om det måske vil være en fordel at forsyne de lette redningsbåde med et system, som automatisk får ballonen til at blæse op, hvis båden vælter. Det kunne laves ret enkelt med en tyngdeklods. Det er samme system, som i de store nye redningsbåde lukker for luftventiler og får motorerne til at gå ned i tomgang, hvis de triller rundt, siger han.

- Det kan sagtens laves, og der er god plads til tyngdeklodsens i den kasse, der er under sæderne. Men spørgsmålet er, om det er en fordel. Det nuværende system er lavet ud fra den tankegang, at besætningen skal samles agten for båden, hvorefter ballonen skal udløses ved



Stationsleder
Åge Venø
Jensen, Skagen: -
Tak til Farvands-
væsenet.

et træk i håndtaget. Når båden er rejst op, kan de så kravle ombord igen. Det lyder fint i teorien, og det kan sagtens lade sig gøre, når man laver forsøg i en havn. Men fungerer det i praksis i et oprørt hav, hvor folk måske driver væk fra båden?

- På den anden side skal man også være hundrede procent sikker på, at folk ikke kommer til skade, hvis båden selv retter sig op, så snart den vælter, så det er slet ikke så let at afgøre, hvad der er bedst, siger han.

Et helt andet spørgsmål er, om mulighe-

derne for at læse en bordfyldt båd kan forbedres. I dag kan en let redningsbåd kun læses, ved at bringe den op i fart, men det tager lang tid, når båden er fyldt til randen med vand. Så er det pludselig ikke en let båd længere. Den har, som de tre redningsmænd i Skagen erfarede, en meget stor dødvægt.

I det nu kasserede Smuggler-projekt i England havde man taget højde for den situation ved at gøre båden helt åben agter. Her løb vandet ud af sig selv. Det havde til gengæld den meget store ulempe, at en sø agtenfra vil kunne fylde båden, og at det stort set vil være umuligt at bakke med båden.

Hvis der f. eks. skal ydes hjælp til et strandet skib, vil der i nogle tilfælde kun være plads til at sætte støvnen ind, hvorefter man skal bakke sig fri. Det kunne ikke lade sig gøre med den engelske Smuggler, fordi den ved bakningen ville virke ligesom et fejeblad, der samler vand op. Derfor er det heller ikke en brugbar løsning.

Måske kan man i stedet bruge waterjetterne til at læse båden med. Hvis man fra dækket fører et afløbsrør ud i vandstrålen fra waterjettene og udnytter ejektorvirkningen, vil båden kunne læses, uanset om den gør fart eller ej.

Tak til Farvandsvæsenet

Lad os slutte denne lange beretning med et par udtalelser.

Stationsleder Åge Venø, Skagen: - Jeg vil gerne rette en stor tak til Farvandsvæsenet og farvandsdirektør Torsten Kruise. Vi har fået 100 procent opbakning fra ham og hans folk i denne sag, og det skal han have en varm tak for. Også tak til lodsstationen i Skagen og til Falck i Skagen. Begge ydede en meget fin hjælp.

Herluf Rasmussen: - Vi har kun lovord til redningsmændene i Skagen for deres indsats i denne redningsaktion og for den måde som de tackeled problemterne på.

Peter Hansen: - For mig var det allerbedste, at Niels Chr. og Henrik bagefter sagde til mig: Når vi får båden lavet i stand, skal vi ud at sejle igen, og du skal styre. Indtil LRB 3 kan blive repareret efter uheldet, må redningsstation Skagen som let redningsbåd klare sig med en lånt båd fra Søværnet. Det er en gummibåd forsynet med to 40 HK-påhængsmotorer. kj.

Ny let redningsbåd og ny stor redningsbåd på tegnebrættet

Farvandsvæsenet tegner kontrakt om forprojekter til to nye redningsbådstyper

- Denne gang skal det gøres rigtigt, så nu starter vi med forprojekter, siger divisionschef Herluf Rasmussen fra Farvandsvæsenet.

Det sker efter, at Farvandsvæsenet har besluttet at tegne kontrakt om forprojekter med henblik på udvikling af fremtidens redningsbåde specielt til de indre danske farvande.

Redningsvæsenet mangler lette, hurtige redningsbåde, og manglerne er blevet særligt mærkbare efter at det engelske Smuggler-projekt måtte skrottes, fordi bådene ikke duede. I stedet er der indkøbt fire norske GTC'er, men det er kun en midlertidig løsning, fordi de norske både ikke opfylder de nye krav, som er opstillet i samarbejde med Søfartstyrelsen. Blandt andet har de kun en motor, hvor de nye regler kræver to.

- Med de fire norske GTC'er har vi dog fået et lille pusterum, og det vil vi bruge til selv at udvikle en let redningsbåd, som kan opfylde vores krav, siger Herluf Rasmussen. Vi har skrevet kontrakt med firmaet X-Yachts i Haderslev om at starte en undersøgelse med henblik på at få fremstillet en prototype af en LRB. Der er tale om et forprojekt som skal føre frem til bygning af en prototype.

- Vi har opstillet en række krav, som båden skal opfylde. Længden skal cirka være 10 meter, og bredden over fenderne 3,3 meter. Den maksimale højde inklusive bøjle med luftballon må være 3,50 meter. Båden skal have to dieselmotorer og en fart på 35 knob.

- Vi har ikke lagt os fast på et bestemt materiale, men vi går efter de mest moderne materialer, og det er netop en af de ting, som konsulent-firmaet skal finde ud af.

- Jeg vil ikke sætte nogle bestemte tidsfrister på. Det er vigtigere at få tingene lavet rigtigt, end at overholde bestemte frister. Vi håber dog på, at arbejdet kan udføres så hurtigt, at prototypen kan af-

prøves i forsommeren næste år, og hvis båden derefter kan godkendes, regner jeg med, at produktionen kan gå i gang umiddelbart efter.

Ny stor redningsbåd

- Vi arbejder også med en ny stor havnebaseret redningsbåd, som skal anvendes de steder, hvor der ikke er behov for eller plads til en båd af Kattegat- eller Nordsø-typen, siger han.

- Den betegnes indtil videre med bogstaverne HLR, der står for »Havnebaseret Lods- og Redningsbåd«.

- Også her ønsker vi først gennemført et forprojekt, og en nedsat projektgruppe agter at tage kontakt med Dwinger Marineconsult med henblik på et forprojekt, som også skal føre frem til en prototype.

I realiteten betyder den beslutning, at den svenske Smuggler, som kunne gå 40

knob, og som tidligere er blevet præsenteret her i bladet som Farvandsvæsenets bud på fremtidens redningsbåd til de indre farvande, nu er blevet droppet.

- Vi starter helt forfra, siger Herluf Rasmussen. Båden skal naturligvis opfylde kravene til havnebaserede redningsfartøjer. Vi lægger vægt på stor sødygtighed og så høj fart som muligt.

Hvad vil det sige i fart? Vil det stadigvæk sige 40 knob?

- Jeg vil ikke låse mig fast på et tal. Vi vil gerne have så høj fart som muligt, og så må konstruktørerne fortælle os, om det kan lade sig gøre med den båd, som vi gerne vil have. Måske kan vi få 30-35 knob. Det vil tiden vise, siger han.

Hvis dette projekt fører frem til den rigtige bådtype, kan man forudse, at der skal bygges tolv både af typen. Så mange af de gamle motorredningsbåde står for udskiftning. Hertil kommer så, at båden måske også på et senere tidspunkt skal leveres til lodsstationer i de indre farvande, hvis de skal til at påtage sig redningsopgaver. Men det ligger et godt stykke fremme i tiden.



NY HAVNS
TRAWLBINDERI
9850 HIRTSHALS
TLF. 08 94 10 44

Alle handler i...

Thorsminde Fiskernes Indkøbsforening

Vesthavnen . Thorsminde . 6990 Ulfborg
Telefon 97 49 70 55

Specialister i garn



A/S Hvide Sande
Skibs- og Baadebyggeri

Tlf. 07 31 25 11

Nybygning, reparation og
ombygning udføres.
Bedding indtil 150 BRT.



Fiskesalgssforeningen
ØSTBORNHOLM A.m.b.a.

Sdr. Hammer 2 · Postbox 13
3730 Neksø · Tlf. 03 99 21 99

FISKERNES SAMLECENTRAL
I GRENÅ ApS

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

HIRTSHALS EL-MOTORSERVICE ApS

HIRTSHALS . ØSTHAVNEN . TLF. 08 94 15 95

Elektromekanisk værksted

Salg og service af generatorer, motorer og pumper



Jydsk Dykker-firma

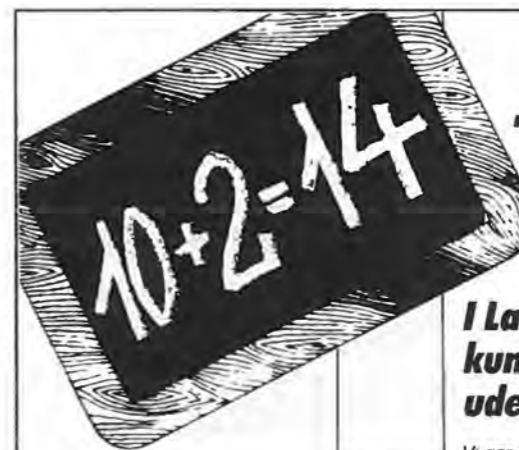
v/ Gert Normann Andersen
Broagervej 5 - 7500 Holstebro
Telefon 07 42 63 51

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

AGGER SKIBSVÆRFT

Nybygninger og reparationer.
Smede- og Maskinværksted

Agger, 7770 Vestervig
Tlf. 07 94 15 55



- ikke
hos os!

I Landbobanken betales
kun den rene rente
uden løbende provisioner.

Vi gør Vestjylland billigere.

Landbobanken

Tegn abonnement
på redningsbladet

kattegat værft a/s, Grenaa

Nordhavnsvej 15, DK-8500 Grenaa
Telefon 06 32 08 66
Telefax 06 32 03 08
Bank: Bikuben



Hvor stærkt skal en redningsbåd sejle

Hvis 20 knob er godt, er 40 knob så dobbelt så godt?

Spørgsmålet er relevant, når det gælder konstruktionen af nye moderne redningsbåde. Ikke mindst i Danmark er der fortalere for stadig større fart, og spørgsmålet er, hvor langt man skal gå? US Coast Guard er i gang med at bygge en serie på godt 100 nye standard-redningsfartøjer på 47 fod. De bygges i aluminium, og de får »kun« en topfart på 25 knob, mens marchfarten ved kontinuerlig drift bliver 20 knob.

Nordmændene er gået lidt videre med deres nye Skomvær-klasse. Den har en max-fart på 28 knob, og de tøver ikke med at indsætte den i al slags vejr.

Den britiske og den hollandske redningstjeneste satser i deres nye fartøjer også på en topfart på mellem 25 og 30 knob, og den tidligere redningsinspektør i det britiske redningsselskab, Dag Pike, fortæller hvorfor netop dette fartsområde er målet for så mange redningstjenester.

Hvis man skal sejle rigtigt stærkt i en redningsbåd, er det de 30 knob, man skal gå efter. I medløbende sø sejler en redningsbåd mest sikkert enten ved høj fart eller lav fart, men den har det ikke særlig godt midt imellem.

En deplacements-redningsbåd har måske 9 knob som tophastighed, og hvis situationen begynder at blive kritisk i medløbende sø, kan man sætte et dræg ud. Det forhindrer båden i at skæve ud, og man kan sejle sikkert, selv i den hårdeste medløbende sø.

Men hvis man sætter farten op til 20 knob, hvilket er den fart som en 15 meter Arun-redningsbåd kan sejle, kan man godt risikere at få problemer, hvis båden bruges i et farvand, hvor søerne kan

opnå større fart. (Eksempelvis i Nordsøen, hvor søerne kan nå en fart på 25 knob).

Hvis søerne kan overhale båden, kan føreren ikke selv bestemme båden placering i forhold til søerne, når han sejler i medløbende sø. Dermed er der hele tiden være risiko for, at båden skæver ud og kæntrer - samtidig med at farten er for høj til anvendelse af et dræg.

Der er kun to måder at gøre det på, siger Dag Pike. Enten skal man holde fast ved den gammeldags deplacements-båd, eller også skal man give de nye både så høj en fart, at de i medløbende sø kan sejle hurtigere end søerne. Har man et over-skud af fart i forhold til søernes hastighed, kan man holde båden på bagsiden af en sø, og vente med at overhale søen, til den har brudt. Det giver mulighed for at sejle forholdsvis sikkert i medløbende sø - og komme hurtigt frem - men det kræver betydelig koncentration af føreren, og der skal lægges meget omhu i udformning af førerpladsen, og især udsynet fra førerpladsen skal være perfekt. Det er denne tankegang, der ligger bag valget af 25-30 knob som topfart for en moderne altvejs-redningsbåd.

Men man skal så heller ikke glemme, at samme Dag Pike også siger:

Når man går fra deplacements-bådene over til de hurtigere halvplanende både, lægger man en større del af sikkerhedsfaktoren over i hænderne på bådens fører.

Hver gang du lægger en knob til farten, lægger du det over på manden.

Hertil kommer så de rent tekniske aspekter. En halvplanende båd har efter sin skrogform et fartsområde, hvor den

er bedst. Det vil sige, at man i princippet skal vælge fartsområdet allerede ved bådens konstruktion. Eksempel: Hvis båden er bygget til en fart på 40 knob, og du på grund af vejret kun kan sejle 20 knob, vil båden ikke klare sig helt så godt, som hvis den var konstrueret til en fart på 20 knob.

Og så er der de øvrige spørgsmål: Hvor store krav skal der stilles til materialet, når båden skal sejle meget stærkt. Og hvor meget kan folkene ombord holde til.

Der er ingen tvivl om, at de gammeldags deplacements-både er de mest sikre at sejle i for redningsmændene - men det er også en kendsgerning, at ikke mindst den store stigning i fritidsaktiviteterne til søs stiller krav om hurtigere redningsbåde.

Det er slet ikke så lige en sag at vælge den rigtige bådtype, og det bør ihvertfald altid ske under hensyntagen til de lokale forhold. De moderne teorier om at bruge farten som den regulerende faktor holder ikke, når der er tale om sejlads i brænding. En redningsbåd, som skal klare sig i otte mere høje brydende søer, som kommer fra forskellige retninger, skal være af den gammeldags deplacements-type, altså gammeldags kølbåde. Det er da også erkendt med bygning af »Emil Robin« og »Martha Lerche«, de to fartøjer af den nye Nordsø-type. Det udelukker ikke bygning af moderne fartbåde til andre farvandsområder, blot man husker, at havet altid er den stærkeste.

kj.

STØT
VORE ANNONCØRER
- DE STØTTER OS!



**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 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
Løngvåg	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

De nye GTC'er ikke sendt ud til stationerne endnu

De fire nye norske GTC'er, der er købt som erstatning for den skrottede serie på seks engelsk-byggede Smuggler både, er endnu ikke nået ud til stationerne. Ved deres ankomst til Danmark i juli måned viste det sig nemlig, at en lang række ting på bådene skulle ændres, før de kunne godkendes af Søfartstyrelsen.

Søfartstyrelsen, Farvandsvæsenet og redningsmændene fandt hver især en række ting, der skulle laves om. Noget var i småtingsafdelingen, andet var mere væsentligt. Værst var det, at luftballonerne, som skal rette bådene op efter en kæntring, ikke var tætte. Så snart manglerne er afhjulpnet, og bådene er godkendt, bliver de sendt ud til de fire stationer, som trænger mest til de nye både. Det er Grenå, Klintholm, Esbjerg og Anholt.

Redningsmændene i Skagen, som har været varme fortalere for den norske GTC 900, var skuffede over de nye både. Der er lavet en række ændringer på bådene i forhold til de GTC 900, der allerede anvendes i det danske redningsvæsen, og de er ikke alle til det bedre. Redningsmændene kritiserer således, at VHF'en er anbragt, så tallene på kanalvælgeren vender bagud og ikke kan ses fra førerpladsen. De er også utilfredse med, at de to stuverum i stævnen er slået sammen til et, så slæbetov og ankerline nu skal ligge i en dyng.

En af deres væsentligste indvendinger går dog på styresystemet. De gamle GTC'er er forsynet med en meget letløbende kabelstyring, hvor de nye både har fået en olietrykstyring. Den går så stramt, at man skal have fat med begge hænder for at dreje rattet. Det kan dog være et justeringsspørgsmål, så måske løses dette problem.

Man kan naturligvis bebrejde leverandøren, at bådene ikke er, som de skal være, men han har på sin side et argument, som er meget svært at afvise.

Man kan ikke bygge en redningsbåd efter uskrevne regler, og det er i realiteten det, jeg skal gøre, når jeg skal levere en let redningsbåd til det danske Farvands-

væsen, siger Herbert Aase fra Gentrading i Sandefjord.

Den danske Søfartstyrelse har endnu ikke udarbejdet et sæt regler for de lette redningsbåde, og man vil ikke godtage de regler, som er udarbejdet af det norske Sjøfartsverket. Der er blevet gjort forsøg på at lave et sæt fælles skandinaviske regler for lette redningsbåde, men danskerne ville ikke være med. Og når der ikke er skrevne regler, kan resultatet meget vel blive, at inspektørerne fra Søfartstyrelsen har indbyrdes modstridende opfattelser af, hvordan båden skal bygges, siger han.

Herbert Aase deler i øvrigt ikke den danske opfattelse af, at en let redningsbåd bør have to motorer.

Når du lægger en ekstra motor i en let redningsbåd må du ikke glemme, at du samtidig lægger mindst 900 kilo ekstra i båden, og det er meget, når det drejer sig om en let båd, siger han.

Jeg forstår godt, at man vil have de to motorer af hensyn til den ekstra sikkerhed, det giver. Men vi har leveret over 100 lette både til hele verden, og vi har aldrig nogen sinde hørt, at der var problemer med motoren, når først den var i

gang. En dieselmotor er meget driftssikker, men kan til gengæld være svær at starte.

Til en let redningsbåd fortrækker jeg derfor een motor, fordi det giver den letteste båd, men motoren skal have mere end et startsystem, så man er altid er sikker på at kunne starte, siger Herbert Aase.

I den kommende vinter skal Gentrade dog selv levere en let båd med to motorer. Den er bestilt af det norske forsvar, og skal bruges i Nordnorge.

De fire nye lette redningsbåde, som er på vej ud til de danske redningsstationer, er af typen GTC 900. De har følgende specifikationer fra fabrikken:

Længde o. a.: ,10 m
Længde, skrog: ,60 m
Bredde max.: ,30 m
Bredde, skrog: ,80 m
Dybgang: ,35 m
Vægt: ,750 kg

Motor: Volvo Penta TAMD 61 A, 300 HK/2800 r.p.m.

Waterjet: Castoldi Hydrojet mod. 06 med elektrohydraulisk styring.

Styring: Power-styring.

Fender: Lukket celle-skum, dækket med PVC.

Brændstof: 60 liter
Fart: irka 33 knob.



En GTC 900 fra Gentrade i Sandefjord. Den norske virksomhed har leveret over 100 både af denne type til hele verden, dog især til brug ved platformene i Nordsøen.



**Thorsminde
Revisionskontor**

Verner Nørfjand
Havnevej 2 • Thorsminde • 6990 Ulfborg
Tlf. 07 49 70 25 - 07 49 71 44 • Fax 07 49 71 96



**HIRTSHALS
FISKEAUKTION**

Knud Damgaard - Statsaut.
Kontor: 08 94 12 33 - Privat: 08 94 11 14
9850 Hirtshals

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

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



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



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



Helgolandsgade 42
Esbjerg Havn

Jørgen Jensen & Søn
v/ Johs. Jensen
Kolonial - Isenkram - Skibsproviantering
6960 Hvide Sande - Tlf. 07 31 10 18



**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



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

**THORSMINDE
FISKEAUKTION**

v/ Johannes Dahl Knudsen
Spovevej 7 · Thorsminde · 6990 Ulfborg
Tlf. 07 49 71 23

Den ukendte Martha Lerche

Den anden store redningsbåd af Nordsøtypen er efter forslag fra Foreningen af Danske Redningsmænd blevet døbt »Martha Lerche«. Det er sket for at hædre Martha Kirstine Lerche, som testamenterede hele sin formue til et legat til fordel for redningsmænd på Vestkysten. Legatet har i dag en formue på omkring 400.000 kr., og der er allerede uddelt omkring 150.000 kr. i legatportioner. Hvem var hun, Martha Kirstine Lerche? Fhv. redningsbestyrer G. Aaskov Petersen, Svendborg, udførte det store praktiske arbejde ved oprettelse af legatet, og han var i 10 år dets forretningsfører. Han er den, der ved mest om Martha Lerche, og det er ikke nok til at kaste lys over sagen.

- Vi ved ikke ret meget om fru Lerche. Og der foreligger intet om hendes bevæggrund til at testamenterer sit bo til Foreningen af Danske Redningsmænd og til oprettelse af et legat til fordel for redningsmænd på Vestkysten, siger han. De tilgængelige oplysninger har jeg fra hendes testamente og legatets fundats, som jeg beholdt kopi af, da jeg ved min afgang fra legatet afleverede arkiv m. v. til min efterfølger.

Endvidere havde jeg hele arvesagen og legatets oprettelse på nærmeste hold. Ud fra dette kan jeg fremkomme med følgende, angivet i væsentligste hovedpunkter:

Fulde navn Martha Kirstine Lerche, født Bostholm.

Født 14. februar 1905.

Død 23. maj 1975 på Frederiksberg Hospital i København i en alder af 70 år. Bisat på Søndermark Kirkegård i København.

Enke efter banksekretær Johs. Andreas Lerche, der døde 27. januar 1953.

Fru Lerche efterlod sig ikke livsarvinger. Fru Lerche boede i København (Falkonervænget 7, 1952 København V.)

Testamente udfærdiget af fru Lerches advokat, der tillige var indsat som executor testamenti til behandling af hendes bo.

Testamente underskrevet af fru Lerche og nævnte advokat 7. oktober 1970 på notarialkontoret i København og samtidig bekræftet og underskrevet af notarius.

I testamentet har fru Lerche bl. a. bestemt:

»Alt, hvad jeg i øvrigt måtte efterlade mig, skal tilfalde Foreningen af Danske Redningsmænd, og således, at kapitalen bestyres af formanden for nævnte forening og 2 af Redningsvæsenet under Færvandsvæsenet udnævnte personer. Kapitalen skal anbringes i obligationer,

og udbyttet skal udbetales årligt til redningsmænd, der har sat deres liv på spil for andre ved redningsaktioner på Vesterhavet, eller enker eller livsarvinger under 21 år af disse redningsmænd, der er omkommet på Vesterhavet under deres arbejde for at redde andre. Der må ikke tillægges noget honorar for at sidde i bestyrelsen.»

Dette er, hvad der ligger til grund for legatet og dets oprettelse efter fru Lerches død samt for den fundats, som derpå blev udarbejdet.

Den 7. juni 1978 blev fundatsen underskrevet af executor og af den for legatet udnævnte bestyrelse, som herefter overtog de i boet opgjorte aktiver.

Den 12. juni 1978 blev fundatsen stadfæstet af Dronningen gennem Forsvarsministeriet.

På forespørgsel under arvesagens behandling udtalte executor (fru Lerches advokat), at han ikke kunne give yderligere, personlige oplysninger vedrørende fru Lerche, og at han ikke var bekendt med, hvorfor fru Lerche havde testamenteret sit bo netop til Foreningen af Danske Redningsmænd til oprettelse af det i testamentet foreskrevne legat, afgrænset til Vesterhavet (redningsmænd på Vestkysten). Herefter er der ikke gjort forsøg på at efterforske sagen, siger Aaskov Petersen.

Nej til ændring

Legatets bestyrelse og Foreningen af Danske Redningsmænd havde ønske

om, at legatet kunne omfatte samtlige danske redningsstationer og ikke kun Vestkystens.

Da dette ønske afveg fra testamentes bestemmelser, blev der rettet skriftlig forespørgsel til executor, om det ikke kunne tænkes, at legatet skulle omfatte alle danske redningsstationer.

Executor meddelte tilbage, at han ikke kunne tiltræde en sådan ændring og udvidelse af legatet virkeområde, idet han ud fra det foreliggende ved testamentets oprettelse var sikker på, at det havde været fru Lerches ønske, at legatet skulle omfatte redningsmænd på Vestkysten. Det blev taget til efterretning, og herved blev det.

Ved legatets oprettelse 7. juni 1978 havde de opgjorte og overtagne aktiver en nominal værdi på 221.000 kr. I de første år herefter blev legatet konsolideret, sådan at formuen nu er på det i indledningen nævnte beløb.

Aaskov Petersen oplyser endvidere, at fru Lerches gravsted blev sløjfet allerede i 1985 efter udløbet af den i testamentet fastsatte fornyelsesperiode på kun 10 år efter hendes død og bisættelse.

Den 14. februar 1985 ville fru Lerche være fyldt 80 år, og den 23. maj samme år var det endvidere ti år siden, hun døde og efterlod sin arv til legatets oprettelse. I anledning af disse to mærkedage blev der fra legatet og Foreningen af Danske Redningsmænd nedlagt blomster og krans med signerede bånd på fru Lerches grav, slutter Aaskov Petersen beretningen om den ukendte Martha Lerche, hvis navn nu bæres videre af en redningsbåd.



Martha Lerche fotograferet på sin jomfrutur med flag over toppen, da den passerede Nr. Vorupør. (Foto: Benny Bach)

Vorupør Landingsplads indviet

Af Finn Bjørnager



Forsvarsminister Knud Enggaard sammen med museets skaber, Chr. Munk Pedersen. (Foto: Villy Kjærgaard)

Sol, varme og en frisk nordvestenvind mødte forsvarsminister Knud Enggaard, da han 23. juni indviede Fiskeri- og redningsmuseumet »Vorupør Landingsplads«. Initiativtagerne, restauratørerne Jenny og Christian Munk Pedersen, havde indbudt en lang række personer til en »officiel« indvielse af en usædvanlig privat-samling af effekter og materiel indenfor det lokale fiskeris udvikling og kystredningsstationens historie. Næsten 200 kvadratmeter fylder det private museum, der også omfatter en tidligere motorredningsbåd ved station Nr. Vorupør (MB 19). Udover forsvarsministeren deltog fra ministerens kontor departementschef Michael Christensen, kontorchef H.M. Richter og ministersekretær Marianne Larsen.

Fra Farvandsvæsenet deltog farvandsdi-

rektør T. Kruuse, den nye divisionschef Herluf Rasmussen (Monnerups afløser), Ole Skovgaard og direktoratets historiker Magvard Pedersen. Blandt øvrige kendte personer skal her nævnes præsident for Østre Landsret Kurt Haulvig, der har ydet ægteparret Munk Pedersen en meget stor støtte, samt folketingsmand Svend Heiselberg. Formanden for Foreningen af Danske Redningsmænd, Robert Iversen, og forhenværende redningsbestyrer Aaskov Petersen, Svendborg. En lang række kommunale og amtskommunale politikere og embedsmænd var med, sammen med tidligere og nuværende redningsmænd. Christian Munk Pe-

dersen er selv aktiv redningsmand ved station Nr. Vorupør.

Christian Munk Pedersen bød velkommen, og berettede kort om ideen med museet og de problemer, der knyttede sig hertil. Hensigten var klart at bevare minderne om det gamle fiskeleje.

Forsvarsminister Knud Enggaards indvielsestale var uhyre velforberedt. Han ønskede ægteparret lykke til med det private initiativ og var glad for at Farvandsvæsenet havde stillet motorredningsbåd nr. 19 til låns til museet - en båd der tidligere havde gjort tjeneste her. Mere end 600 mennesker havde stationen i Nr. Vorupør i tidens løb reddet, sagde ministeren og omtalte kort familiegenerationsskifte i redningsstationens historie, direktoratets samarbejde med redningsmændene vedrørende nye kystredningsbåde og de åbne redningsbåde som et væsentligt supplement til redningstjenesten.

Ministeren sluttede med at sige, at den politiske opbakning overfor redningsmændenes problemer skyldes deres mangeårige indsats i redningstjenesten. De mere end 60 gæster beså herefter den store samling af materiel, fotos og dokumenter.

Under den efterfølgende middag tog Robert Iversen ordet. Han bragte en hilsen fra Foreningen af Danske Redningsmænd og mindedes sin egen barndom ved synet af de gamle fiskeredskeber, han havde set i museets samling. Han var meget imponeret over samlingens omfang. Ægteparret blev ønsket tillykke og »Go vind«. Robert Iversen benyttede lejligheden til at indfri en beslutning fra årsmødet i Århus. To tidligere redningsmænd i Nr. Vorupør blev æresmedlemmer af Foreningen af Danske Redningsmænd. Det var fhv. bådformand Chr. Baltesen og fhv. bådmand Niels Chr.



Farvandsdirektør Torsten Kruuse og forsvarsminister Knud Enggaard klar til redningsøvelse. (Foto: Jørgen Ploug Larsen)

Andersen (Grønker). De rettede begge på stedet en varm tak for æres-medlemskortet - til museets skaber for en god ide og til redningsvæsenet.

Fhv. redningsbestyrer Aaskov Petersen rettede også en tak til Farvandsvæsenet, men her for deres deltagelse og medvirken med materiel til dette lokale egnsmuseum. Han erindrede det gamle redningsudstyr med kasteline og redningsstol. Han fandt det også godt, at der her var en motorredningsbåd på udstilling i museet når Stenbjerg har en ro-redningsbåd som museumsbåd, og roste også udstillingen som helhed. Alt i alt kan man her danne sig et godt indtryk af stedets udvikling i fiskeri og stedets redningsstations historie.

Som en af de lokale, sagde Poul Henrik Haue, tidligere folketingsmand, må vi beundre Christian for hvad vi ikke kunne klare - det kunne han. Med motorredningsbåd nr 19 havde stedet fået sit redningsmuseum. Det ville han gerne takke Farvandsvæsenet for. Han sluttede med at udbringe et leve for det private initiativ.

Borgmester Svend Thorup, Thisted, erindrede sig de stoute mænd på billederne i museet. Også han rettede en varm tak til Christian og overrakte ham en check.

Svend Heiselberg, Hanstholm, tog sig æren af en politisk beslutning om forbedringen af læmolen. Uden den ingen redningsstation, mente han. Også han



Redningsbåden lander efter vel overstået øvelse. (Foto: Per Kristensen)

var godt tilfreds med det sete, og han vil skænke et kutter-navneskilt »C. Heiselberg« (L 60). En kutter - der som en af de første der var med i fiskeri ud for Nr. Vorupør.

Efter kaffe og smuk osteanretning gik selskabet ned til redningshuset for at bese materiel. Thorsminde redningsstations Unimog kommando og redningsvogn var ankommet.

Gæsterne fra Forsvarsministeriet og Farvandsvæsenet skulle med motorredningsbåden »MRB 31« ud på en øvelses-sejlsads, der blev gjort meget realistisk. En Vorupør-kutter (T 297) Stjernen -

iøvrigt stedets nyeste type, var forinden sat ud. Herfra udsattes to unge lokale fiskere i en mindre Viking-redningsflåde som skibbrudne. Nødraketter blev opsendt og alarm til redningsstationen indløb fra Kattegat Marinedistrikt, mens gæsterne så til.

Ud kom motorredningsbåden i høj sø i varmt og solrigt vejr. Et smukt syn og formentlig en oplevelse for de ombordværende gæster. Så snart MRB 31 kom fri af havstokkens søer gik det for fuld fart med skumspøjt fra begge bove ud mod de skibbrudne. De blev naturligvis reddet, men ikke uden at alle redningsmetoder var blevet iværksat. En af de skibbrudne blev reddet af en helikopter - en kedelig grim militærgrå maskine uden den synlige orange bemaling. Han blev senere sat af på det lokale stadion og deltog som »raskmeldt« ved redningsbådens landing.

Den anden skibbrudne fisker blev indpakket af redningsmandskabet i en vacuumpose. »Han var meget syg« og blev ved landingen modtaget af Falck-folk og en ventende ambulance fra Thisted. Fra havstokken blev den skibbrudne bære-ført til redningshuset og »ved et trylleslag gjort rask«.

Udrykningsleder Karsten Winther Pedersen fra Falck i Thisted var overrasket over, at kystredningsstation Nr. Vorupør havde vacuum madras, man havde satset på en demonstration af netop denne. Han var iøvrigt glad for det gode



Redningsmændene i Nr. Vorupør sammen med forsvarsminister Knud Enggaard, der ses i midten. (Foto: Per Munk Pedersen)



Ophalerbedding indtil 200 tons
Hydraulik- og Maskinværksted
Tømrerværksted
Malerværksted

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



BORNHOLMS KONSERVESFABRIK A/S

LEVERANDØR TIL DET KGL. DANSKE HOF
3730 NEKSØ - BORNHOLM

**MOLLERUP
&
BROE
Kolonial og
Skibshandel**

**THYBORØN HAVN
TLF. 07 83 12 11**



Foreningens formand, Robert Iversen, udnævnte to af Vorupørs gamle redningsmænd til æresmedlemmer og overrakte diplom. Det var fkv. bådmand Niels Chr. Andersen (Grønkær) og fhv. bådformand Chr. Baltesen. (Foto: Jørgen Ploug Larsen).

gang i Vorupørs historie, at så mange topfolk har været med på loftet efter en øvelse.

For os, der sammen med pressefotograf og TV-folk fulgte hele aktionen fra stranden, var der en del undren over, at redningshelikopteren foretog et par omsvingninger om de skibbrudne inden »de stakkels mennesker« blev reddet. Vi spurgte kaptajn Allan Thomsen, Flyvevåbnets redningstjeneste, om grunden. Det gør den, fordi den skal vurdere vinden i den rette højde. Risiko for møde med master og antenner samt situationen hos de skibbrudne, var svaret. Flyet skal hænge lige op i vinden når redningen skal udføres.

På spørgsmålet om hvorfor den ikke havde den iøjefaldende orangemaling på snuden fik vi det svar, at det var nye ordere, at alle redningshelikoptere nu skulle se sådan ud. Det var de heller ikke glade for. Heller ikke vi. Det er ikke altid forandring fryder, men alt i alt en begivenhedsrig dag. Der var et smukt indslag i TV2 dagen efter.



samarbejde de havde med kystredningsstationen.

Ved motorredningsbådens landing sås mange mænd i våde overlevelsedragter. Vi spurgte om turen til den eneste kvinde ombord, ministersekretær Marianne Larsen.

- Hvordan var turen?
- Spændende - og godt den ikke var længere!

Der var demonstration af redningsstol (som interesserede stedets ferieborrn meget) samt en raketaffyring, der ikke var heldig. Den eksploderede.

Forsvarsministeren, departementschefen og farvandsdirektøren kom på køretur på stranden i Thorsminde redningsvogn, og som afslutning på det hele var der det traditionelle kaffeslabberas på loftet af redningshuset. Det er vel første

Tre stationer får Unimog i julegave

Enkelte stationer ønsker mindre og lettere redningskøretøj

Mens der stadig er problemer på fartøjs-siden, er redningsvæsenet ved at være godt med, når det gælder redningskøretøjer.

Redningsvæsenet har i mange år brugt Landrovere til dette formål, men Redningsstation Agger fik som den første en specialbygget Unimog for flere år siden.

Den har vist sig at være så velegnet, at der i år er anskaffet tre mere, som allerede er tilgået stationerne.

Desuden er tre mere i ordre, og de ventes færdige, så stationerne kan få dem som julegave, siger divisionschef Herluf Rasmussen.

Yderligere en Unimog er bestilt til leve-

ring i det kommende år, og det vil bringe antallet af redningskøretøjer af den meget terrængående Unimog-type op på i alt otte.

Efter planen skal i alt 12 af stationerne have tildelt redningskøretøj. I dette tal er også indregnet den traktor, der bruges ved udsætning af den lette redningsbåd på Fanø. Lidt hurtig hovedregning siger altså, at der stadig mangler tre nye køretøjer, før hele flåden af redningskøretøjer er udskiftet.

- De tre sidste biler bliver ikke Unimog, siger Herluf Rasmussen. Den er meget velegnet, hvor man har en vanskelig strand, men nogle stationer mener ikke, de har brug for så stort og terrængående et køretøj. De vil hellere have en lettere bil, men dog stadig af en terrængående type. De får derfor en Landrover-lignende bil, men hvilken type, det skal være, har vi ikke lagt os fast på endnu, siger han.



Tre nye Unimog'er leveres til jul, og en mere er bestilt til levering næste år.

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



sds Thyborøn

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

CALYPSO Krøys Seafood a/s

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

ANDELSBANKEN er anderledes

Hirtshals · Hanstholm · Thyborøn



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 Thyborøn afd. 07-83 14 86 Telex 60 392.



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

Aktioner siden sidst

Oversigten er udarbejdet på baggrund af Farvandsvæsenets indberetning til SOK.

18. maj. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj med grej i skruen afhentet ved Horns Rev og bugseret i havn.
20. maj. SKAGEN. Lystbåd strandet på Grenen. Kom selv fri.
23. maj. HVIDE SANDE. Nybygget coaster hjulpet gennem Ringkøbing Fjord.
23. maj. HVIDE SANDE. Tysk lystfartøj, »Olaf«, strandet nord for indsejlingen. Trukket fri og bugseret i havn.
23. maj. HIRTSHALS. Mand over bord fra færgе, 1,5 sømil fra havnen. Blev fundet og reddet af redningsmændene.
25. maj. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj »Alice« havde motorstop 5 sømil sydvest af Hvide Sande. Bugseret i havn.
26. maj. HANSTHOLM. Fiskerfartøj »Pavia« havde motorstop 0,5 mil vest af

havnen. Bugseret i havn.
26. maj. TORSMINDE. Overvågning af flere kutteres ankomst i hård vind.
26. maj. HANSTHOLM. Indbugsering af kutter overvåget.
26. maj. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj »Tabitha« læk 31 sømil vest af Hvide Sande. Pumpe udbragt og fartøjet fulgt i havn.
27. maj. HIRTSHALS. Garnbåd »Lady Anna« havde grej i skruen 22 sømil vest af havnen. Afhentet og bugseret i havn.
27. maj. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj »C. G. Hansen« havde vand i maskinrummet og blev hjulpet ind.
27. maj. SKAGEN. Melding om robåd i vanskeligheder. Viste sig at være roere på udflugt. Ingen fare på færde.

29. maj. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj »Kedron« havde motorstop vest for Vejrs. Afhentet og bugseret i havn.
30. maj. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj »Xerseke« i vanskeligheder ud for Kærgaard. Drev mod revlen og blev taget under bugsering.
30. maj. OKSBØL. »Xerseke« holdt under observation fra land, indtil redningsbåden fra Hvide Sande nåede frem og kunne tage den under bugsering.
31. maj. HVIDE SANDE. To windsurfere på Ringkøbing Fjord i vanskeligheder. Reddet i land.
31. maj. SKAGEN. Norsk lystkutter sank på Grenen. De fem ombordværende reddet af redningsmændene.
1. juni. HVIDE SANDE. Kutter »Lea« havde motorstop ud for indsejlingen. Afhentet og bugseret i havn.
2. juni. NR. VORUPØR. Kutter i vanskeligheder 3 sømil nord for Vorupør. Der var styreproblemer, og en af de ombordværende var kommet til skade. Fik hjælp fra anden side, før redningsbåden nåede frem.
3. juni. HVIDE SANDE. Fiskerfartøj »Sanna Krogh« havde motorstop 14 sømil vest af Hvide Sande. Forgæves møde, fartøjet taget på slæb af anden kutter.

DANTRAWL A/S

Telefon 08 94 17 11

Hirtshals Fiskeriforening

LOSSEAFD. - ØSTHAVNEN

9850 HIRTSHALS

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



HIRTSHALS
SKIBSELEKTRONIK A/S

Nordvestkajen · Tlf. 08 94 18 44 - 08 94 12 56



selvfølgelig!
LOKALBANKEN
HIRTSHALS

MALERMESTER

JØRGEN JEPPESEN

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

Skibsmaling * Sandblæsning * Sandvask
Bygningsmaling * Autolakering



ESBJERG GENSIDIGE
SKIBSFORSIKRING
Havdigevej 31 · 6700 Esbjerg

Ny udgave af UNI-33 har fået styrehus

Det islandske redningsvæsen har købt prototypen af en helt ny type redningsbåd, som er udviklet af det anerkendte britiske firma Osborne. Den har et så nært slægtskab med den danske UNI-33 - fra Unisafe på Amager og leveret til det danske redningsvæsen - at man næsten kan tale om en UNI-33 med styrehus. Osborne leverede også skroget til UNI-33, og det var første gang, virksomheden lavede et skrog, der var bredt nok til to motorer. Der var dog for lidt indenbords plads i UNI-33 til at rumme et styrehus, og Osborne gik derfor videre og konstruerede et helt nyt skrog, som uden fender måler 9 meter i længden og 2,64 meter i bredden.

Den nye båd har to dieselmotorer af typen Mermaid Turbo-Four, som hver yder 180 HK ved 2600 omdrejninger. Via Borg Warner 1:1 gear trækker de waterjets af typen PP 115 - den samme type, der er brugt i UNI-33.

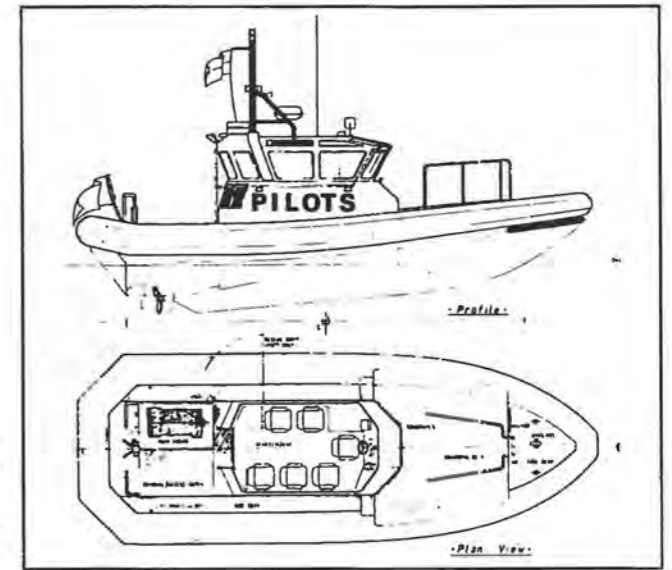
Fuldt operationsklar vejer båden med styrehus lige under 5 tons, og den har en topfart på 30 knob. I et forsøg med 15 personer ombord gik farten ned til 26,7 knob.

Som i UNI-33 er fenderen ført hele vejen rundt om hækken, så waterjettene sidder beskyttet. I det hele taget er det svært at se forskel på de to skrog, bortset fra at der er betydeligt mere plads i den nye båd.

Den er i øvrigt selvrejsende med lukket styrehus og rejser i forsøgene på 8 sekunder.

Bådens vigtigste hovedtal:

Længde o. a., 75 m
Længde skrog, 00 m
Bredde o. a., 2 m
Bredde skrog, 64 m
Vægt operationsklar, 5 tons
Motorer x Mermaid Turbo-Four
Ydelse x 180 hk v/2600 r.p.m
Fart max (let) 0 knob
Fart (15 personer) 6,7 knob
Når man sammenligner med hovedtallene for UNI-33, kan man se, at Osborne har formået at skabe betydeligt mere plads i den nye båd, uden at de udvendige dimensioner er blevet ret meget større.
Hovedtallen for UNI-33 er følgende:
Længde o. a., 5 m
Længde skrog, 2 m
Bredde o. a., 0 m
Bredde skrog, 5 m
Motorer x Mercedes
Ydelse x 180 hk
Fart max 0 knob



Den nye islandske redningsbåds skrog er en direkte videreudvikling af Uni-33-skroget.

Dødsfald

Fhv. stationsleder ved redningsstation Torsminde, Harry Madsen, døde i juli, 65 år.

Harry var født i den lille fiskerby mellem hav og fjord, og det var næsten en selvfølge, at han den 1. oktober 1955 gik ind i redningsvæsenet. 1. januar 1966 blev han stationsleder efter sin farbror, og han nåede i alt at gøre 33 års tjeneste i redningsvæsenet, før han gik af som stationsleder 24. juni 1988.

Ved samme lejlighed blev han af Foreningen af Danske Redningsmænd udnævnt til æresmedlem, og han fik også andre hædersbevisninger, bl. a. fra fiskerne i Torsminde.

Som stationsleder drev Harry Madsen redningsstationen uden de store armbevægelser. På sin egen rolige facon sørgede han for, at tingene fungerede, og at de rigtige beslutninger blev truffet, og han var meget vellidt af redningsmændene. Han var også vellidt og respekteret i byen, og han havde flere tillidsposter og blev opfordret til at påtage sig mange flere.

Harry vil blive savnet, og mange tanker går til hans kone Klara, der på alle måder var ham en stor støtte, og til de to sønner, Erik og Kurt, der har mistet en kærlig far.



Farvandsvæsenet holdt reception for Harry Madsen, da han sidste år fratrådte som stationsleder. På billedet ses fra venstre Harry Madsen, hans kone Klara, og den daværende divisionschef i Farvandsvæsenet Erik Monnerup.

Antallet af falske alarmer stærkt stigende

I første halvdel af 1989 er der konstateret et stærkt stigende antal falske alarmeringer eller affyringer af nødsignaler fra land. I 27 tilfælde blev det konstateret, at der var sket falsk alarmering, hvor det tilsvarende tal i første halvdel af 1988 kun var 14.

Men det reelle antal af falske alarmeringer er formentligt langt højere. Mere end hver tredje redningsaktion til søs endte i første halvår 1989 uden resultat, fordi der - som det hedder - »efter iværksat eftersøgning ikke kunne konstateres

tegn på en nødsituation eller indtruffet søulykke.«

Af halvårsrapporten fra Søværnets Operative Kommando fremgår det, at i alt 98 aktioner i første halvår 1989 endte med denne påtegning. Det svarer til 36 procent af det samlede antal søredningsaktioner på i alt 273 i første halvår.

27 omkomne

Af rapporten fremgår det, at 27 mennesker mistede livet til søs i årets første halvår. Heraf var de 9 fra erhvervsgrup-

pen, mens 18 omkom i forbindelse med fritidsaktiviteter. De tilsvarende tal for første halvår 1988 var 33 omkomne.

Kystredningstjenestens 26 stationer modtog i perioden 139 anmodninger om assistance. Aktiviteterne har medført, at - 54 mennesker, der var i alvorlig fare på søen, er blevet reddet.

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

- 1 patientevakuering er udført.

- 56 udkald vedrørte deltagelse i eftersøgning eller opgaver af ikke redningsmæssig karakter.

- 477 timer har redningsstationerne været aktiveret for at kunne løse de ovennævnte opgaver.

Helt ny bådtype

En helt ny og meget spændende bådtype tages i nær fremtid i anvendelse som lodsåbåd ved Dundee i Skotland. Den har en gummifender hele vejen rundt ligesom de lette redningsbåde, men skroget ligner mere en almindelig halvplanende båd.

Den nye lodsåbåd bygges af aluminium. Den er 12 meter over alt og 4,3 meter bred over fenderne. Dybgangen er 1,1 meter.

Den udstyres med to dieselmotorer af typen Sabre 280C, som via gammeldags skrueakslar driver almindelige propeller.

Topfarten bliver 28 knob, mens almindelig marchfart bliver 25 knob.

Totalvægten bliver 9 tons, og båden er i øvrigt udstyret med pumpe, der også kan fungere som brandpumpe.

Konstruktørerne af den nye Dundee-båd er overbevist om, at den vil være velegnet til at klare de krappe, stejle søer, som kan opstå, hvor Tay-floden løber ud i Nordsøen.



Den 12 meter lange nye lodsåbåd i Dundee er næsten en krydsning mellem en konventionel båd og en let redningsbåd.



NORDSØVÆRFTET

(North Sea Shipyard Ltd.) Ringkøbing · Danmark

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



THYBORØN ELEKTRO ApS

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

Alt indenfor skibsinstallationer.
Uforbindende tilbud gives gerne.

Redningsbåden i Torsminde nu kasseret

MRB 29 i Torsminde er blevet kasseret pr. 1. august. Båden er bygget i 1962 og moderniseret i 1975, og den er dermed en af de yngre motorredningsbåde. Men allerede ved hovedsynet i 1988 blev det konstateret, at træværket i skroget ikke længere er i forsvarlig stand, og båden fik derfor kun lov at fortsætte på dispensation, og efter at der var fyldt en del skum i båden.

Det letteste for Søfartstyrelsen ville uden tvivl have været, at kassere båden allerede for et år siden, men i så ville Torsminde have været uden stor redningsbåd, og det ville have været noget af en katastrofe for det lille fiskersamfund. Besejlingsforholdene i Torsminde er så vanskelige, at det er standardprocedure at kalde redningsbåden ud, når kutterne anløber havnen i hårdt vejr.

Som erstatning for MRB 29 får Torsminde i stedet MRB 34 eller MRB 35, siger Herluf Rasmussen fra Farvandsvæsenet.

Lette både udfører 55 pct. af aktionerne

Det britiske redningsselskab har lavet en ny statistik, som viser, at 55 procent af redningsaktionerne nu bliver udført af de lette redningsbåde på under 10 meters længde.

Redningsselskabet har tre typer lette både, en C- og D-klasse og Atlantic 21. C- og D-klasserne er begge oppustelige gummibåde. C-klassen er på 15 1/2 fod, mens D-klassen er en fod længere.

Atlantic 21 har fast bund og ligner meget den lette redningsbåd i Thyborøn. Alle tre bådtyper er forsynet med påhængsmotor.

Redningsselskabet har mere end 135 af disse både på stationerne og har desuden et antal i reserve, og det er altså disse små både, som nu udfører over halvdelen af alle redningsaktioner.



En Atlantic 21 på lufttur.

90-årig blev foreningens ældste æresmedlem

23. august fyldte fhv. redningsmand og strandfoged, Anders Præstegaard, Hanstholm, 90 år, og fødselsdagens højdepunkt var, da han af formanden for Foreningen af Danske Redningsmænd, Robert Iversen, blev udnævnt til æresmedlem af foreningen og fik overrakt det tilhørende diplom.

Robert Iversen sagde ved overrækkelseren, at Anders Præstegaard nu er foreningens ældste æresmedlem.

Han har været redningsmand i 35 år, og han havde i mange år ansvaret for at passe motoren i Hansthols redningsbåd.

Problemer med navigator

De fleste redningsmænd er glade for den lille AP-navigator, der er anbragt i de lette redningsbåde, fordi den er nem at betjene. Men den har en ulempe, siger føreren af den lette redningsbåd i Skagen, Peter Hansen.

På AP-navigatoren kan man ikke selv bestemme, hvilken decca-kæde, man vil køre på. Den har kun automatisk kædevalg, og det kan en gang imellem skabe problemer for os, og formentligt også for andre stationer i Kattegat, siger han.

Hvis vi under en aktion kommer ned i nærheden af Hirsholmene, kan navigatoren begynde at hoppe mellem den danske og den svenske decca-kæde, og det kan få uheldige konsekvenser. Det betyder, at navigatoren hver gang er ude af drift i nogle minutter, og hvis der går for lang tid, før den fungerer igen, kan vi risikere lane-fejl, fordi vi sejler så hurtigt med de lette både.

Løsningen er naturligvis, at vi får en navigator, hvor vi manuelt kan vælge den decca-kæde, vi vil bruge, og her hos os er det normalt den svenske kæde 11, siger Peter Hansen.

Lønkrav blev ført ajour

Foreningen af Danske Redningsmænds lønudvalg, bestående af Robert Iversen, Thyborøn, Evald Harbo, Hanstholm, og Jacob Pedersen, Hirtshals, har på et møde i Hanstholm 23. august ajourført foreningens oplæg til de kommende lønforhandlinger.

De skal føres direkte med Forsvarsministeriet, og de ventes at komme igang i nær fremtid.

Søger bevilling til yderligere to store redningsbåde

Det ligger nu helt fast, at Farvandsvæsenet vil bygge to store redningsbåde mere.

Vi har ikke søgt om pengene endnu, men det er vores hensigt at søge om bevilling til to store både mere, siger divisionschef Herluf Rasmussen fra Farvandsvæsenet.

Hvilke typer, der bliver tale om, afgøres af redningsmændene i Hirtshals. De skal selv afgøre, om de skal have en båd af Nordsø-typen eller af Kattegat-typen, og når de har truffet deres endelige valg, ved vi, hvad der skal bygges. Vælger de en båd af Kattegat-typen, skal der bygges to både mere af denne type. Vælger de derimod Nordsø-typen skal der bygges en båd mere af hver slags.

I øvrigt vil der i de kommende år blive en betydelig rokering med motorredningsbådene i takt med, at de nye store både indgår i tjenesten.

Politiet må fjerne VHF

For bedre at kunne følge med i redningsaktioner på Ringkøbing Fjord har Ringkøbing Politi anskaffet en VHF-radio, som den vagthavende kunne følge redningsaktionerne på. Men det er ikke faldet i god jord hos Statens Teleinspektion, som nu har beordret politiet til at fjerne VHF-radioen.

Farvandsvæsenet udgiver eget personaleblad

Farvandsvæsenet udgiver nu sit eget personaleblad. Det første nummer er udkommet, og heri er der udskrevet en konkurrence om det bedste navn, som formentligt skal have et maritimt tilsnit. Bladets ansvarshavende bliver kontorchef Bent Davidsen, og det er meningen, at det skal udkomme fire gange om året.

I en leder i bladet skriver farvandsdirektør Torsten Kruuse blandt andet:

Det er min opfattelse, at informationen generelt i Farvandsvæsenet har været alt for ringe og utilstrækkelig. Derfor skulle bladet gerne blive en levende og tidssvarende måde at informere medarbejderne på, dels gennem egentlig ledelsesinformation til medarbejderne, men også gennem indlæg fra medarbejderne til den øvrige del af organisationen.

MANDS MINDE



Ansættelser

Pr. 1. 6. 1989

Keld Leo Madsen, f. 25. 9. 1944, som bådmand på prøve ved redningsstation »Rønne«.

Pr. 1. 7. 1989

Ole Steen Jensen, f. 18. 6. 1947, som bådmand på prøve ved redningsstation »Thorsminde«.

Bådmand G. E. Bengtsen, redningsstation »Neksø«, som bådmand.

Bådmand U. V. Rebsdorf, redningsstation »Neksø«, som bådformand.

Afsked

Pr. 31. 5. 1989

P. Bzorek, redningsstation »Gedser«.

Pr. 30. 6. 1989

Bådmand K. A. Kristensen, redningsstation »Thorsminde«, p.g.a. alder.

Bådmand K. E. Jensen, redningsstation »Nørre Vorupør«, p.g.a. helbredsbetinget utjenstedygtighed.

Runde fødselsdage

50 år

Bådmand O. V. Nielsen, Rønne, 13. 8. 1989.

Fhv. opsynsmand V. G. Jensen, Rønne, 3. 9. 1989.

75 år

Fhv. betjeningsmand K. I. L. Jensen, Kandestederne, 18. 8. 1989.

Fhv. bådmand J. V. Jensen, Stenbjerg, 18. 9. 1989.

80 år

Fhv. bådmand A. B. Jensen, Nørre Tornby, 20. 8. 1989.

Fhv. bådmand N. K. Andersen, Nørre Vorupør, 19. 9. 1989

90 år

Fhv. bådmand A. Præstegaard, Hanstholm, 23. 8. 1989



Af »Professor Leopold Rosenfeldts Legat«

vil der i december måned 1989 kunne uddeles et antal portioner til:

- 1) Mænd i Det danske Redningsvæsen, der i årets løb under farefulde eller vanskelige omstændigheder har udvist særligt mod, beslutsomhed og dygtighed.
- 2) Trængende enker og/eller uforsørgede børn efter redningsmænd, der er omkommet under udførelse af redningsarbejde.
- 3) Redningsmænd, som på grund af alvorlig sygdom eller tilskadekomst under udøvelsen af redningsarbejdet har måttet udtræde af tjenesten, og hvis kår derved er blevet så forringet, at de er i økonomisk trang.

De, der mener sig berettiget til at komme i betragtning ved uddelingen, vil kunne få ansøgningsskema tilsendt ved henvendelse til:

Farvandsvæsenet
Postbox 1919
1023 København K

hvortil skemaerne tilbagesendes inden 15. november 1989.

Legatbestyrelsen

Af »Emile Robin m.fl.s Legat til fordel for redningspersonel og dets slægt«

vil der i december måned 1989 kunne uddeles et antal portioner til:

- 1) Økonomisk svagt stillet redningspersonel, der er kommet til skade i tjenesten, afskediget på grund af alder eller som i øvrigt har ydet en særlig fortjenstfuld indsats i tjenesten, samt enker og mindreårige børn af dette personel.
- 2) Slægt efter redningspersonel, der er omkommet i tjenesten.

De, der mener sig berettiget til at komme i betragtning ved uddelingen, vil kunne få ansøgningsskema tilsendt ved henvendelse til:

Farvandsvæsenet
Postbox 1919
1023 København K

hvortil skemaerne tilbagesendes inden 15. november 1989.

Legatbestyrelsen

Af

»Kasserer Gottlieb Ølsteds Legat« vil der i december måned 1989 kunne uddeles et antal portioner til:

- 1) Gamle, afgåede medlemmer af bådmandskabet ved stationerne under det tidligere »Nørrejdyske Redningsvæsen«.
- 2) Midlertidig hjælp til enker eller børn af medlemmer af nævnte bådmandskab, fortrinsvis medlemmer, som er omkommet under udøvelse af redningsarbejdet.

De, der mener sig berettiget til at komme i betragtning ved uddelingen, vil kunne få ansøgningsskema tilsendt ved henvendelse til:

Farvandsvæsenet
Postbox 1919
1023 København K

hvortil skemaerne tilbagesendes inden 15. november 1989.

Legatbestyrelsen

Af

»Fru Anna Elisabeth Rørbyes Legat« vil der i december måned 1989 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 1989.

Legatbestyrelsen

HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals
Tlf. 08 94 12 27

Sejl · Præsenninger · Tovværk



Hirtshals Sparekasse



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

HANSTHOLM FISKEAUKTION

Auktionsmester IB HOLM SØRENSEN
(statsautoriseret)



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



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 C. Weillbach & Co. A/S

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

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

LEMVIG BIBLIOTEK

SKOLEGADE 3
7620 LEMVIG**Thyborøn Dykker- og Frømandstjeneste**v/ Verner Nielsen
Lærkevej 37 - Thyborøn
Tlf. 07 83 13 19**Thyborøn
Skibsproviantering**v/ Birte og Søren Pedersen
Havnegade 22 . 7680 Thyborøn . Tlf. 07 83 10 05 - 07 83 13 20**THYBORØN SKIBSRADIO**MARITIMT ELEKTRONISK UJSTYR
Henning Byskov . Havnen 7680 Thyborøn . Tlf. (07) 83 11 60 . Btill. 049 54689**THYBORØN SKIBS- &
MOTORREPARATION ApS**

TLF. 07 83 15 50 - 07 83 11 11

**SØREN EMTKJÆR**SHELL SERVICE
ALT I AUTOTILBEHØR

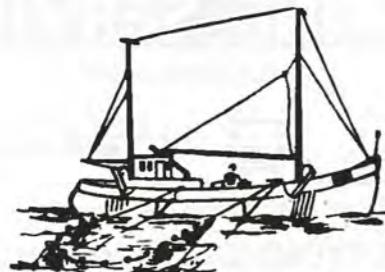
7680 Thyborøn . Tlf. 07 83 11 74

HARALD IVERSEN & SØN

FISKEEKSPORT - FILETFABRIK

Tlf. 07 83 13 00 - 07 83 17 40

7680 Thyborøn Havn

**THYBORØN TRAWLBINDERI I/S**Havnegade 42 . 7680 Thyborøn
Tlf. 07 83 15 00*Altid de nyeste modeller i »Trawl« og »Vod«***A/S Thyborøn Isværk
&
Kølehus**

Tlf. 07 83 10 03

7680 Thyborøn Havn

**THYBORØN FISKEAUKTION**

v/ Jens Steen



7680 Thyborøn . Tlf. 07 83 14 44

**Medlemsblad for Foreningen af Danske Redningsmænd**

NR. 5

SEPTEMBER-OKTOBER 1989

56. ÅRG.

LEMVIG BIBLIOTEK
1989**Et historisk øjeblik**

Det var intet mindre end et historisk øjeblik, da RST Klintholm fik sin nye redningsbåd, en GTC 900. Den skal afløse MRB 7, som uden tvivl er verdens ældste redningsbåd i aktiv tjeneste. Den er bygget i 1919 og nåede at fylde 70 år, før afløseren kom. Der er da også en verden til forskel mellem de to både. Læs mere på side 13.

Bedst og billigst til Vesttyskland!

I perioden
indtil 15/9 1989
GRATIS
til Vesttyskland
Gælder for personbiler,
indtil 8 m i længde
og passagerer etc.



Om bord på vore moderne færger m/f Travemünde-Link og m/f Gedser-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.
- 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 ...!

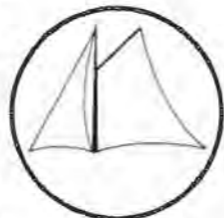
GT GT-LINK

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

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

mekanord marinegearbox

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 klaseselskaberne
- omfattende referencer med alle gængse dieselmotorer



mekanord a.s
ENGINEERING

Nordre kaj 31
9900 Frederikshavn
Tlf. 98 42 03 11

HVIDE SANDE SAMLECENTRAL

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



NB.
Bestil venligst eventuel
lastmand ved
tilmelding.

TIDSSKRIFT FOR REDNINGSVÆSEN

Ansvarhavende redaktør:
KNUD JACOBSEN
Makholmvej 37, 7600 Struer
Tlf. 97 86 14 67, 97 85 09 00, 30 28 16 35

Ekspedition og tryk:
THYBORØN BOGTRYKKERI
Ærøvej 5A, 7680 Thyborøn
Tlf. 97 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. 97 83 13 23

Næstformand:
WILLIAM CHRISTENSEN
Genvej 14, 4874 Gedser
Tlf. 53 87 94 28

ÅGE VENØ JENSEN
Rønnevej 1, 9990 Skagen
Tlf. 98 44 46 34

ERIK L. MOURITSEN
Hedekærvej 12, Sædding, 6710 Esbjerg V
Tlf. 75 15 18 59

EVALD C. HARBO
Bellisvænget 11, 7730 Hanstholm
Tlf. 97 96 15 63

Uffe Vesth Rebsdorf
Nørrevej 27A, Snogebæk, 3730 Nekso
Tlf. 53 98 87 26

STØT
VORE ANNONCERER
- DE STØTTER OS!

Nye fartøjer til de indre farvande

Der er nu udarbejdet et foreløbigt forslag til et skitseprojekt for et havnebaseret redningsfartøj, og foreningen har godkendt det med visse ændringer.

Det er et fartøj på cirka 15 meters længde, svarende til MRB 34 og 35, og med en tonnage på under 20 BRT, så vi ikke er tvunget til at ansætte en skipper med eksamen.

Efter foreningens opfattelse er det helt afgørende, at vi kan beholde det frivillige mandskab i redningsvæsenet, og derfor ønsker vi heller ikke at få en alt for stor båd. Den skal være overskuelig og let at gå til hvad angår manøvrering m. v.

- Vi har ønsket at se, hvad andre sejler i, så vi får det bedst mulige. Vi har derfor været i Holland - det var tre redningsmænd og to fra Farvandsvæsenet - for at prøvesjle deres nyeste båd af Medina-typen. Vi kunne også godt tænke os at komme en tur til Norge for at se, hvad nordmændene sejler i. Erfaringerne fra disse besøg vil så blive taget med i det nye pilotprojekt, som ventes færdig til prøvesejlads i september næste år.

Pilotprojektet kommer ud til afprøvning blandt redningsmændene, og vi skal så afgøre, om det er den båd, vi ønsker, før en egentlig serieproduktion sættes igang.

Robert Iversen

DAN TRAWL A/S

Telefon 08 94 17 11

Vi ses i den lokale bank!

NORDVESTBANK

A/S Vestjydsk Krystal-Isværk

Ny Fiskerihavn · 6700 Esbjerg

Tlf. 05 12 00 66

THORFISK

GRENAA - THYBORØN

FURUNO



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

VIGGO Jensen



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

NV NordVest proviant
Bredgade 1
7680 Thyborøn
Tlf. 07 83 14 00

BRUG BRUGSEN
ANHOLT
TLF. 06 31 90 20



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

H.P. PETERSENS BAADEVÆRFT

Dyrehaven · Nyborg
Tlf. 09 31 06 58

kattegat værft a/s, Grenaa

Nordhavnsvej 15, DK-8500 Grenaa
Telefon 06 32 08 66
Telefax 06 32 03 08
Bank: Bikuben

kattegat
værft a/s



HSR Skibselektronik
07 31 12 57

Otto Pedersvej 3 6960 Hvide Sande

PEDER OG THOMAS NØRGAARD
FISKEEXPORT A/S

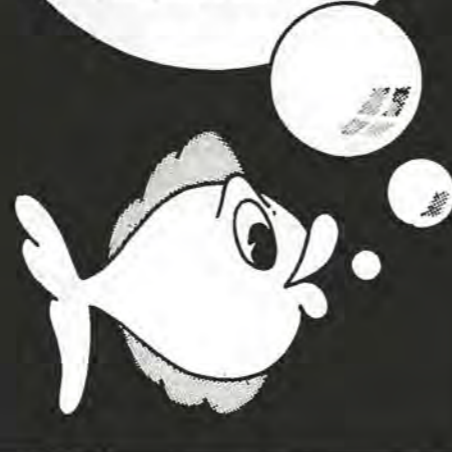
Thorsminde · DK-6990 Ulfborg
Telefon 97 49 71 00 - Telefax 97 49 73 01

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



17 sovjet-fiskere i overhængende livsfare måtte ikke tage mod hjælp

17 sovjetiske fiskere var lørdag 30. september i overhængende livsfare, da deres skib tog vand ind i farvandet mellem Thyborøn og Nr. Vorupør og fik så kraftig slagside, at det kunne kæntrte hvert øjeblik.

- Skibet, en hæktrawler på 282 BRT, lå med voldsom slagside og rullede tungt i den svære sø. Det lå med siden i søerne og med bagbords lønning helt nede i vandet. Det blæste 15 sekundmeter, og hver gang skibet rullede over, frygtede vi, at det skulle tippe helt rundt, siger stationsleder Arne Baltesen fra redningsstation Nr. Vorupør.

Redningsbåden fra Nr. Vorupør, som skal sættes ud fra den åbne kyst, kæmpede sig gennem svær brænding på revlerne ud til den sovjetiske trawler »Kintay«, som lørdag formiddag udsendte nødmelding, da den lå 7 sømil fra kysten.

Da redningsbåden efter næsten en times sejlads nåede frem til det nødstedte skib, stod de menige sovjetiske fiskere på dækket. Flere havde ikke nået at få sko eller støvler på, men alle var iført redningsvest. Trawlerens redningsflåder var smidt i vandet og var pustet op, og de lå fortøjet til skibet, klar til brug.

Den lille redningsbåd ligger lavt i vandet, og i stiv kuling forsvinder den mellem søerne og dukker kun op, når den arbejder sig over en bølgetop. Da den dukkede frem bag skumtoppene, vinkede de russiske fiskere og gjorde tegn til, at de gerne ville tages om bord. Bådfører Jens Baltesen fik en tamp over på den russiske trawler, og de sovjetiske fiskere tog villigt imod den og gjorde klar til at springe ned i redningsbåden.

Så skete der noget, som fik de seks besindige Vorupør-fiskere, der bemandede redningsbåden, til at blive rasende. Fra broen fik de russiske fiskere ordre til at blive ombord, og linen til redningsbåden blev kastet los. Det samme blev linerne til redningsflåderne. De fik lov at drive i land og blev senere samlet op af redningsstation Agger.

- Det var helt uansvarligt, siger Arne Baltesen. Den russiske trawler havde så

svær slagside, at den kunne vælte rundt hvert øjeblik, og så ville det være for sent at redde de 17 mand. Det eneste rigtige havde været at tage hovedparten af besætningen over på redningsbåden, og kun lade et par mand blive tilbage på trawleren. Der var ingen grund til at sætte 17 mands liv på spil, bare fordi russerne har en ide om, at de ikke vil tage mod hjælp fra et andet land. Når vi rykker ud til en redningsaktion er det for at redde mennesker i nød, og så er det meget deprimerende at se, at et skib ikke vil tage mod hjælpen, når der virkelig er fare på færde.

Da redningsbåden nåede frem, hang der allerede en dansk redningshelikopter over »Kintay«. Den kom fra Ålborg og havde været på øvelsesflyvning, da den blev dirigeret til stedet. Netop denne



Den sovjetiske trawler »Kintay« havde svær slagside, da den nåede ind til Hanstholm, og den var meget ramponeret. (Foto: Villy Yde Kjærgaard)



Thorsminde
Revisionskontor

Verner Nørfjand
Havnevej 2 · Thorsminde · 6990 Ulfborg
Tlf. 07 49 70 25 - 07 49 71 44 · Fax 07 49 71 96



HIRTSHALS
FISKEAUKTION

Knud Damgaard - Statsaut.
Kontor: 08 94 12 33 - Privat: 08 94 11 14
9850 Hirtshals



Ophalerbedding indtil 200 tons
Hydraulik- og Maskinværksted
Tømrerværksted
Malerværksted

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



BORNHOLMS KONSERVESFABRIK A/S

LEVERANDØR TIL DET KGL. DANSKE HOF
3730 NEKSØ - BORNHOLM



Redningsbåden fra Nr. Vorupør landede sikkert, men redningsmændene var vrede. I over tre timer lå de ved den russiske trawler uden at få lov til at yde hjælp.

helikopter-besætning har flere gange tidligere holdt øvelse med redningsmændene fra Nr. Vorupør, og de flyvende og sejlede redningsmænd var enige om, at de russiske fiskere burde være taget over på redningsbåden. Helikopteren kunne have løftet dem op fra redningsbåden og fløjet dem i land. Kattøgats Marinedistrikt, som dirigerede redningsaktionen, sendte også redningsskibet »Vestkysten« fra Thyborøn til undsætning, og fra Værløse blev der

sendt endnu en helikopter med en forsyning af pumper, som blev sat ned på dækket af trawleren. I tre timer lå MRB 31 fra Nr. Vorupør og vågede over det russiske skib. Den lå så tæt på, som Jens Baltesen turde, højst 20 favne fra skibet. Det ville give ham den bedste chance for at redde russerne, hvis skibet væltede rundt. »Kintay«s nødmelding havde tilkaldt et stort russisk moderskib, »Nikoley Sy-star«. Da det nåede frem, blev nogle sto-

re gummi-pontoner, som moderskibet bruger, når trawlerne skal lægge på siden af det, hængt ud over lønningen, og derefter gik moderskibet op på siden af det skæve skib. Ved hjælp af en bom og en kurv, blev 12 af den 17 mand store besætning taget over i moderskibet, en eller to af gangen. Som de danske redningsmænd så det, var det et synkende skib, russerne forlod. De havde deres ejendele med sig i kufferter og plastikposer.



**A/S Hvide Sande
Skibs- og Baadebyggeri**

Tlf. 07 31 25 11
Nybygning, reparation og ombygning udføres.
Bedding indtil 150 BRT.



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



**Fiskesalgforeningen
ØSTBORNHOLM A.m.b.a.**
Sdr. Hammer 2 · Postbox 13
3730 Neksø · Tlf. 03 99 21 99

Alle handler i...

Thorsminde Fiskernes Indkøbsforening

Vesthavnen · Thorsminde · 6990 Ulfborg
Telefon 97 49 70 55

Specialister i garn



De russiske fiskere går efter en bevæget dag i land fra »C. B. Claudi« i Hanstholm havn.

Derefter blev »Kintay« ved hjælp af trosser og wirer bundet fast på siden af moderskibet, og ganske langsomt begyndte moderskibet at sejle op langs den jyske kyst. På det tidspunkt var »Kintay« drevet så langt ind mod kysten, at der kun var tre mil til land, men samtidig var vejret begyndt at bedre sig. Vinden var ved ved at flove. Redningsbåden fra Vorupør kunne ikke længere yde nogen hjælp, og satte derefter kurs mod land. Der var stadig så megen sø på revlerne, at den måtte have bådslæbet ud, men den landede lykkeligt. Redningsskibet »Vestkysten« blev ved de to skibe, klar til at yde hjælp. De to helikoptere var begyndt at lide af brændstofmangel, og var derfor fløjet til Thisted, hvor de holdt standby, klar til at gå ud igen, hvis ulykken skulle ske. Vejret blev stadig bedre, og russerne opgav nu den første tanke om at gå rundt om Skagen. I stedet besluttede de at gå ind til Hanstholm, og redningsbåden »C. B. Claudi« fra Hanstholm, blev kaldt ud sammen med bugserbåden »Svend« fra Hanstholm. Hansthols havnekaptajn var med ude for at vurdere, om det russiske skib skul-

le have lov at anløbe Hanstholm. For havnen og de danske fiskere kunne det blive katastrofalt, hvis den russiske trawler kæntrade i indsejlingen og gjorde det umuligt at besejle Hanstholm havn. Havnekaptajnen sagde dog god for et forsøg på at få skibet ind, og derefter var det op til lederen af Hanstholm redningsstation, Evald Harbo, hvordan det skulle foregå. - Vi kunne godt have slæbt trawleren ind alene, men vi kunne ikke både bugser og redde folkene, hvis skibet skulle kæntrade. Og faren var overhængende. »Kintay« havde en slagside på 40-45 grader, da den kom op til os, siger Evald Harbo. - Jeg ville derfor have »Svend« til at bugser, så vi kunne ligge lige agten for russeren, klar til at bjærge folkene, hvis den skulle tippe rundt. Men 17 mand ville jeg ikke påtage mig at redde under de forhold. Moderskibet havde sat de 12 mand tilbage på »Kintay« igen, men den havde voldsom slagside, og den var blevet meget ramponeret, mens den lå bundet fast til moderskibet. Den havde så megen slagside, at overbygning og master lå ind over moderskibet. »Kintay«s stormast var blevet bøjet, siderne af styrehuset var ødelagt, og mesanmasten var knæk-

ket af. Hele lønningen i bagbord side var raseret.

- Jeg forlangte derfor, at vi skulle have hovedparten af de 17 mand ombord, før moderskibet slap »Kintay«, og vi begyndte at bugser. Det varede lang tid, før de gik med til det, og jeg er sikker på, at skipperen enten skulle spørge i Moskva eller på moderskibet, før han kunne give lov. Men til sidst gik de med til det.

- »Kintay« havde så megen slagside, at slingrekølen var over vandet, men vi har nogle meget stor fendere, som vi satte ud over lønningen, og derefter gik vi uden videre dikkedarer op på siden af trawleren og gjorde fast. Der er nok ikke andre redningsbåde end lige netop vores Claudi, som kunne holde til at ligge for-tøjet uden på en slingrekøl.

Ved hjælp af en bådsmandsstige kravlede ti russerne ned af skibssiden til os, og da jeg og den russiske skipper havde holdt mandtal, så vi vidste, at ingen manglede, lod vi gå. »Svend« fik en slæber over på »Kintay« og vi begyndte sejladsen ind mod Hanstholm. Vi holdt os bag ham hele tiden, klar til at bjærge de sidste, der stadig var ombord, hvis trawleren skulle vælte rundt. Risikoen var størst, da vi nåede de gamle dønninger, der stod i indsejlingen, men vi kom ind uden problemer.

- De russiske søfolk gik ombord i deres skib igen. De var flinke og rare mennesker. Meget høflige og meget taknemmelige, og heldigvis var der to af dem, som kunne tale perfekt engelsk.

- Hvorfor trawleren fik så meget vand ind, ved jeg ikke, men jeg kan forestille mig, at de har haft et koøje åbent, sådan at der er kommet vand ind på shelterdækket. Her var der en masse papkasser, som var beregnet til at have færdigpakket fisk i, og da det fik vand, blev det lige som vælling. Det ville have stoppet enhver almindelig pumpe.

Vi hjalp dem med at få fat i en slamsuger, og den pumpede op omkring 50 tons vand op fra skibet, før det var rettet op. - Russerne fortalte mig, at skibet kun er et år gammelt, og at det kom hjemmefra på vej ud på fiskeri. Men det blev der ikke noget af i denne omgang. Skibet var meget medtaget, og det blev sejlet hjem til en større reparation, siger Evald Harbo.



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

Jørgen Jensen & Søn
v/ Johs. Jensen
Kolonial - Isenkram - Skibsproviantering
6960 Hvide Sande - Tlf. 07 31 10 18

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

 Sparekassen
THY


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

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


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


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

THORSMINDE
FISKEAUKTION
v/ Johannes Dahl Knudsen
Spovevej 7 . Thorsminde . 6990 Ulfborg
Tlf. 07 49 71 23

Den jyske vestkyst er snart dækket ind

- Den jyske vestkyst er snart dækket ind med store redningsbåde, som vi stoler på - ihvertfald i 8-10 år fremover, sagde farvandsdirektør Torsten Kruuse, da han på stationsledermødet 3. oktober gjorde status over redningsvæsenets situation i dag.

Hvide Sande fik den første båd af Nord-søtypen, mens Hirtshals fik båd nummer to af samme type. Station Hirtshals foretrækker dog den hurtigere Kattegatttype, og vi har netop skrevet kontrakt om to nye både mere af samme type. Når den første er færdig, tilgår den station Hirtshals, hvorefter Nordsøbåden »Martha Lerche« flyttes fra Hirtshals til Thyborøn.

MRB 35 fra Thyborøn levetidsforlænges og får et helt nyt styrehus, og det samme gælder MRB 34, som midlertidigt er flyttet fra Hvide Sande til Torsminde. Derefter vil MRB 35 blive stationeret i Torsminde, mens MRB 34 stationeres i Esbjerg. Hanstholm er dækket ind med »C. B. Claudi«, mens Vorupør i endnu en år-række er dækket ind med MRB 31, som forsynes med ny motor.

To verdener

- Den forbedrede situation på den jyske vestkyst giver mulighed for en solid afprøvning af den nye hurtige redningsbåd, som er planlagt til de indre Farvande, så vi ikke presses til løsninger, vi ikke selv kan lide, sagde Torsten Kruuse. Den nye båd kaldes indtil videre HLR, og bogstaverne står for »Hurtig Lods- og Redningsfartøj«.

- Projektet følges af en nedsat reference-gruppe, hvor bl. a. Danmarks Tekniske Højskole deltager. DTH skal bl. a. beregne materialestyrke og udføre regulær forskning.

- 16 firmaer er blevet inviteret til at give tilbud, men kun seks af dem har gjort det. Heraf er de to udenlandske firmaer, som ikke kan opfylde vore krav. Vi kan konstatere, at vore meget strenge krav medfører, at få firmaer er interesseret i at bygge redningsbåde til Danmark.

- Projekteringen af den første HLR-båd er sat i gang, og jeg regner med, at vi kan se prototypen ude at sejle allerede i 1990, sagde Torsten Kruuse.

Han tilføjede, at det ikke undrer ham, at der er diskussion om det nye HLR-projekt. Ingen andre redningsvæsener har som det danske to forskellige verdener, dels den jyske vestkyst, dels de indre farvande.

For meget gammelt materiel

Selvom det på mange måder går fremad, betegnede Torsten Kruuse fortsat redningsvæsenets generelle situation som utilfredsstillende.

- Vi har stadig for meget gammelt og utidssvarende materiel, sagde han.

Om fiaskoen med de seks både af Smuggler-typen sagde han, at der på et tidspunkt var for mange kokke indblandet.

- Vi betragtede selv UNI 33 som en prototype for den nye Smuggler 321, sagde han. Men springet var for stort, viste det sig, og derfor valgte vi at droppe kontrakten.

- I stedet besluttede vi at købe fire lette både af typen GTC 900 i Norge. Vi har allerede både af denne type ude på fem stationer, og de er tilfredse med dem.

- Desværre viste det sig, at det heller ikke var uden problemer. De fire nye både var af håndsværksmæssig dårlig standard. Rent ud sagt bar de præg af at være lavet som venstrehåndsarbejde. Der var mange fejl på bådene, da vi fik dem. Bl. a. var luftsækkene utætte, og det var en alvorlig fejl, eftersom det er luftsække, der skal rejse en kængret både op.



Farvandsdirektør Torsten Kruuse

Men fejlene er blevet rettet, og vi har endelig fået dem ud på stationerne. Dog skal det understreges, at vi betragter de fire GTC'er som en ren nødanskaffelse. - Vi er i gang med at udvikle en nye to motorers LRB på baggrund af erfaringerne med det, vi allerede har sejlede, og på baggrund af det, vi ikke har fået. - Denne gang laver vi først en prototype, og vi regner med at have den ude at sejle i marts 1990. Efter afprøvning og godkendelse kan vi gå i gang med serieproduktion, så de første både kommer ud at sejle midt i 1990, sagde Torsten Kruuse.


 - ikke hos os!
I Landbobanken betales kun den rene rente uden løbende provisioner.
Vi gør Vestjylland billigere.
 **Landbobanken**

Ny og forbedret Unimog med bedre udstyr

Det bliver en ny og forbedret udgave af Unimog'en, som fremover bliver leveret til redningsvæsenet, oplyste overkonstruktør Asger Fossing på stationsledermødet.

Den nye type hedder Unimog U 1250. Den er lidt højere end den gamle og har en noget anden indretning. Motoren er betydeligt større, nemlig på 175 HK, og den er anbragt udenfor førerkabinen, hvilket giver plads til en mand mere. Gearkassen er med automatgear. Der er en forbedret generator med en bedre placering, og det vil give større vadedybde. Fossing oplyste, at den første nu er under opbygning og at den gerne skal kunne leveres inden årets udgang. Han oplyste også, at det nye køretøj får en ny Furuno dagslysradar med større effekt end radaren i de gamle køretøjer, og navigatoren bliver af typen Shipmate 4500 B - der skal være lettere at betjene end type 4500, der er i de hidtil leverede Unimog'er.

Den første Unimog af den nye type vil tilgå station Agger, og Unimog'en herfra, der var den første, som blev anskaffet til redningsvæsenet, vil i stedet tilgå station Gedser.

Stationslederne havde mange gode råd til indretning af de nye køretøjer.

Jacob Pedersen fra Hirtshals gjorde således opmærksom på, at der findes et meget stort udvalg i dæk, og at stationerne gør klogt i se brochurerne, før de bestemmer sig, sådan at de kan få netop de dæk, der egner sig til deres forhold.

Ivar Holm fra Rønne gjorde opmærksom på, at der mangler et kompas i Unimog'erne. Man kan kun bruge radaren til at plotte med, hvis man kender bilens retning.

Han var også glad for, at radaren skiftes ud. Den nuværende har for lille effekt. Forsøg i Rønne har vist, at radaren i Unimog'en ikke kan følge den lette redningsbåd mere end halvanden mil ud. En del af forklaringen herpå er efter Ivar

Holms opfattelse, at en meget stor del af radarbølgerne reflekteres fra bilens tag. Han foreslog derfor, at radaren anbringes på en stang, som kan pumpes op. Divisionschef Herluf Rasmussen sagde, at man har mistanke om, at radar-reflektoren på de lette både ikke er så god, som den bør være.

Det blev bekræftet af Ivar Holm, som sagde, at de almindelige reflektorer på fiskebøjerne slår langt bedre på radaren. - Vi er klar over det, og vi gør noget ved det, sagde Herluf Rasmussen.

Nyt let redningskøretøj

Det er ikke alle stationer der er interesseret i eller har brug for en stor Unimog, og derfor vil der fremover også være behov for et mindre køretøj af Landrover-typen.

- Hvilket det skal være, har vi ikke taget stilling til, men vi har set på en terrængående Mercedes Benz af samme type, som Forsvaret anvender. Men om det bliver den, ved vi ikke endnu, sagde Fossing.

Redningsmænd kan ikke råbe Forsvarministeriet op

- Det ender med, at de fast ansatte redningsmænd siger deres job op, hvis vi ikke snart får gang i lønforhandlingerne med Forsvarministeriet, sagde formanden for Foreningen af Danske redningsmænd, Robert Iversen, på stationsledermødet.

- Igennem to år har vi forsøgt at få en forhandling igang med ministeriet, men det er ikke lykkedes endnu, og hvis der ikke snart sker noget, risikerer vi, at nogle af de fast ansatte siger deres job op. De kan

ikke forsørge kone og børn med de 170.000 kr., de kan tjene om året med det nuværende lønniveau. Folk med ekssamen vil heller ikke gå for den løn. Hvad vil I gøre i Farvandsvæsenet, hvis de går i land. I kan ikke hente nye bådførere på Arbejdsformidlingen. Nye bådførere skal godkendes af de frivillige. Kan I ikke hjælpe os med at presse på overfor ministeriet, spurgte Robert Iversen.

- Det er et stort problem, at det har taget

så lang tid at få gang i lønforhandlingerne, sagde foreningens næstformand William Christensen, Gedser.

- Embedsmændene i ministeriet har åbenbart svært ved at forstå, at det her ikke er et almindeligt arbejdsmarkeds-spørgsmål, sagde han.

- Vi kan desværre ikke selv forhandle løn med jer, men jeg vil gøre, hvad jeg kan, for at skubbe på overfor ministeriet, svarede farvandsdirektør Torsten Kruuse.

Stift bevillingssystem forsinker renovering af MRB 34 og MRB 35

Men nu bliver bevillingssystemet blødt lidt op

Formanden for Foreningen af Danske Redningsmænd, stationsleder Robert Iversen, Thyborøn, talte med store bogstaver på stationsledermødet.

- Siden april har man vidst, at styrehuset på MRB 35 skal skiftes ud, fordi det er kasseret af Søfartstyrelsen. Hvorfor i alverden er man så ikke gået i gang. Havde det været en fiskekutter, ville der have stået et nyt styrehus på kajen seks uger efter, sagde han.

- Jeg kan godt forstå dig, og jeg er enig med dig i, at det har taget alt for lang tid, sagde farvandsdirektør Torsten Kruuse.

- Men vi må indordne os under statens bevillingssystem, og hidtil har vi ikke måttet gå i gang med at projektere, før pengene var søgt og bevilget. Hertil

kommer, at MRB 35 skal have et helt nyt styrehus, hvorfor det har været nødvendigt med krængningsprøver og nye stabilitetsberegninger. Altsammen har taget tid, og du har desværre ret i, at det har været for længe.

- Derfor har vi nu også fået ændret systemet, så vi fremover kan udføre projektering for driftspenge. Dermed vil vi kunne spare megen tid, hvis vi igen kommer i en lignende situation, sagde han.

Nyt styrehus i sandwich-konstruktion

Kruuse oplyste, at det kommer til at koste 6 mio. kr. at levetidsforlænge MRB 34 og MRB 35.

Ingeniørfirmaet K. E. Hansen, som har

tegnet de to fartøjer, har udført såvel krængningsprøve som stabilitetsberegning, og de viser, at begge skibe har så god stabilitet, at redningsmændenes ønske om et nyt og større styrehus kan imødekommes. Det kommer til at ligne det styrehus, der er på Nordsø-typen, det vil sige at der bliver en sluse ud til dækket. Værkmester Ib Otte sagde, at K. E. Hansen allerede er i fuld gang med at konstruere styrehusene. Det ligger fast, at de skal bygges i en sandwich-konstruktion. Et styrehus i letmetal vil nemlig ikke give tilstrækkelig stor selvrejsende evne i tilfælde af overisning. Sandwichkonstruktionen har bl. a. den meget store fordel, at den i sig selv giver en stor opdrift. Med en 70 mm kerne, vil der alene i materialet blive en opdrift på 6 kubikmeter i det nye styrehus. Før projektet føres ud i livet, sendes det til Søfartstyrelsen til endelig godkendelse, sagde han.

Udvalg skal drøfte nyt pumpemateriel

Udvalget for redningsbåde og materiel - UROM - skal drøfte anskaffelse af nyt pumpemateriel, herunder specielt lette pumper, som kan medbringes i LRBerne efter behov.

Det blev konklusionen af en debat på stationsledermødet, hvor der fra flere sider blev udtrykt ønske om lettere pumper.

Stationsleder Niels Peter Noer fra Grenå sagde således, at han før har været udsat for en situation, hvor han måtte tilkalde helikopter bare for at få to læsepumper. Det er en dyr måde at få pumperne leveret på.

Enkelte stationer har dieselpumper, men de vejer 70 kilo, og der er delte meninger om dem. Nogle mener, de er for tunge, andre siger, at de aldrig har haft besvær med at få dem løftet over i et andet skib. Der er dog det problem, at lette pumper er benzindrevne, og dermed skal der igen benzin i de lette både.

På mødet drøftede man også brandslukningsudstyr og røgdykningsudstyr til de store redningsbåde, men farvandsdirektør Torsten Kruuse sagde, at det skal vente.

- I første omgang skal vi bruge tiden og kræfterne på at få en ordentlig standard,

når det gælder fartøjer og uddannelse. Så kan vi bagefter begynde at snakke om brandslukning og røgdykkeruddannelse, sagde han.

Stationsleder Robert Iversen sagde, at brandslukningsudstyr oprindeligt var med i de nye store både, men at det blev taget ud af hensyn til vægten. Dengang blev det sagt, at de nye redningsbåde ikke skulle være »brandbiler«. De skulle først og fremmest være »ambulancer«.

FISKERNES SAMLECENTRAL I GRENÅ ApS

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

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

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

AGGER SKIBSVÆRFT

Nybygninger og reparationer.
Smede- og Maskinværksted

Agger, 7770 Vestervig
Tlf. 07 94 15 55



sds Thyborøn

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

Torup Strand har stort behov for rigtig redningsbåd

- Vi savner grusomt en rigtig, stor redningsbåd ved Torup Strand, sagde stationsleder Helmer Nielsen, Torup Strand, på stationsledermødet.

- Vi har nu 19 aktive fiskerbåde, og vi har planer om at bygge en havn, men den eneste redningsbåd, vi har, er en 24 fods

gummibåd. Selvom vi kan bruge den i ret hårdt vejr, savner vi en stor båd. Vi ville meget gerne have vores gamle MRB 30 igen. Det er en Klitmøller-båd, en fantastisk båd, og det er den sidste redningsbåd, der er bygget til kysten, sagde Helmer Nielsen.

Briller, vest, ID-kort og nye karabinhager

En optiker i Frederikshavn kan levere beskyttelsesbriller med styrke, og de blev af værkfører Ib Otte præsenteret på stationsledermødet.

Ib Otte viste også en ny orange farvet vest med teksten »Farvandsvæsenet« og en med teksten »Indsatsleder«. De tilgår stationerne og kan bruges under større ulykker som f. eks. fly-ulykken ved Hirtshals, hvor det kan være nødvendigt at gøre andre myndigheder opmærksom på, hvor man hører til.

Stationsleder Erik Sørensen fra Østerby på Læsø efterlyste i samme forbindelse et ID-kort. Det har redningsmændene i Hanstholm allerede, og det er en sag som nu vil blive taget op.

Der er et problem med karabinhagerne på de nye Musk Ox redningsdragter. De rustner, og derfor bliver de nu skiftet ud med en bedre type.

- Det foregår på den måde, at Viking sætter en symaskine i en bil, og kører rundt fra station til station og foretager udskiftningen. På den måde slipper vi for at undvære dragterne, sagde Ib Otte.

Vil fortsætte samarbejde med Falck

Farvandsvæsenet vil fortsat arbejde sammen med Falck om kurserne i nødbehandling og førstehjælp, selvom kurserne er ret kostbare. Et kursusforløb, for max 12 deltagere, med i alt 27 timers undervisning fordelt over fire omgange koster 36.000 kr. hos Falck, hvor ASF-Dansk Folkehjælp kan gøre det for godt 15.000 kr.

Spørgsmålet blev rejst på stationsledermødet, men bl. a. stationsleder Jacob Pedersen fra Hirtshals sagde, at samarbejdet med Falck om kurserne har været med til at give et godt samarbejde i det daglige, og at værdien heraf ikke må undervurderes.

Efter ønske fra redningsmændene besluttede farvandsdirektør Torsten Kruuse samtidig at lade Farvandsvæsenet anskaffe sin egen dukke til øvelser i udvendig hjertemassage. Det er meningen, at dukken skal gå på omgang mellem stationerne og skal bruges til vedligeholdelse af uddannelsen i nødbehandling og førstehjælp.

Fuldt vederlag til reserver

Forsvarsministeriet har nu givet tilladelse til, at hver redningsstation fremover kan ansætte en eller to mand som reserver, og at de vil kunne få udbetalt fuldt rådighedsvederlag helt på lige fod med de øvrige frivillige redningsmænd.

Det oplyste redningsinspektør Ole Skovgaard Jensen, og han tilføjede, at det er helt op til stationslederne, at vælge de folk, de vil have - og det gælder også ved ansættelse af reserver.

Foreningens formand, Robert Iversen, opfordrede til altid at tage reserverne med på øvelse og til at sørge for, at de også får den nødvendige uddannelse.

- Det skal være sådan, at de uden videre kan træde til under ferie eller lignende, og det kan de kun, hvis de har den samme uddannelse som de øvrige redningsmænd, sagde han.

Farvandsdirektør Torsten Kruuse sagde, at reserverne naturligvis skal have deres egne dragter, og at det naturligvis skal være nye dragter.

Pas på gashåndtaget

- Med de nye både af type 23 og type 20 - som vi gerne vil have at Kattegat- og Nordsøtypen skal hedde - vil vi blive kaldt væsentligt mere ud end tidligere, og vi vil komme til at operere i grænseområder, hvor vi ikke før har været, sagde divisionschef Herluf Rasmussen.

- De nye både har langt flere hestekræfter, og på den baggrund er der grund til også at se på driftsøkonomien. Med andre ord. Pas på gashåndtaget, når der ikke er tale om en redningsaktion, sagde han.

Herluf Rasmussen oplyste, at driftskon- toen ventes at stige fra 6 til 8-9 mio kr. Han benyttede i øvrigt lejligheden til at takke for en god modtagelse på redningsstationerne, og han sagde, at der helt klart er en fantastisk standard blandt redningsmændene. Det har været en meget positiv oplevelse at komme ud og møde dem, sagde han.

Farvel til verdens ældste redningsbåd i aktiv tjeneste

MRB 7, som i de seneste 26-27 år har været stationeret ved Klintholm Havn er værdig til at komme i Guinness Rekord- bog. Det er uden tvivl verdens ældste redningsbåd i aktiv tjeneste. Båden nåede at blive 70 år, før afløseren kom, og ser man bort fra presenning og læskærm er den næsten uændret i forhold til den dag, hvor den blev leveret fra Orlogs- værftet.

Det var i august måned, båden rundede sin 70 års dag, men det blev forbigået i stilhed.

- Vi syntes ikke rigtigt, der var noget at fejre, siger stationsleder Erik Jensen.

Fredag 26. september oprandt så den store dag, hvor afløseren kom, nemlig en af de nye GTC 900 fra Norge.

- Den vil give os helt andre muligheder end den gamle båd, siger Erik Jensen. MRB 7 har en 56 HK Ford-motor, og den kan kun sejle 6 knob. Efterhånden var den blevet den langsomste båd i hele havnen. Samtlige fiskerjoller og kuttere kunne sejle fra os, og nogle af dem kun-

ne endda sejle i ring omkring os. Det har ikke altid være lige sjovt, slet ikke for de unge redningsmænd.

- For os ældre kan det måske nok være lidt vemodigt at sige farvel til MRB 7, men de unge er glade for at se den forsvinde, siger han.

RST Klintholm har et meget stort farvandsområde at dække, og det er et område, hvor der i sommerhalvåret er meget, meget stort trafik af lystfartøjer. Samtidig er det et farvand, hvor der kan blive en meget krap og ubehagelig sø, så der er god brug for en hurtig og effektiv redningsteneste netop på dette sted.

Allerede i den første weekend prøvede redningsmændene fra Klintholm den nye båd af. Ved første forsøg kunne de sejle fra Grønsund til Klintholm på 34 minutter.

Med den gamle båd tog det 2 1/2 time.

Hirtshals Fiskeriforening

LOSSEAFD. - ØSTHAVNEN
9850 HIRTSHALS

Skibsinstallationer - Dynamoer - Motorer - Generatorer
Radio - Radar - Ekkolod
HIRTSHALS
SKIBSELEKTRONIK A/S
Nordvestkajen - Tlf. 98 94 18 44 - 98 94 12 56

Tegn
abonnement
på
redningsbladet



selvfølgelig!
LOKALBANKEN
HIRTSHALS



LUKKET FLYDEDOK

Sandblæsning . Metallisering . Overfladebehandling

Jørgen Jeppesen
Cort Adlersvej 6
9850 Hirtshals

Danmark
Telefon 98 94 10 33
Telefax 98 94 23 08

HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals
Tlf. 08 94 12 27

Sejl · Presenninger · Tovværk



Hirtshals Sparekasse



THYBORØN BOGTRYKKERI

Ærøvej 5a . 7680 Thyborøn
Telefon 97 83 19 33

EDGAR MADSEN

Fiskøeksport & Filetfabrik
v/ K. Askholm Madsen

6960 Hvide Sande
Tlf. 97 31 14 33



Den nye islandske redningsbåds skrog er en direkte videreudvikling af Uni-33-skroget.

Ny Osborne-båd med slægtskab til Uni-33

I det sidste nummer af redningsbladet præsenterede vi to nye britiske bådtyper. Desværre var der byttet rundt på billederne, og der var også meningsforstyrrende trykfejl. Derfor gentages en del af oplysningerne her.

Mest interessant - set med danske øjne - er det islandske redningsvæsens køb af

en prototype fra det anerkendte britiske firma Osborne. Skroget har et så nært slægtskab med den danske Uni-33, som er stationeret på Rønmø, at man næsten kan tale om en Uni-33 med styrehus. Osborne leverede også skroget til Uni-33, og det var første gang, virksomheden lavede et skrog, der var bredt nok til to

motorer. Der var dog for lidt indenbords plads i Uni-33 til at rumme et styrehus, og Osborne gik derfor videre og konstruerede et helt nyt skrog, som uden fender måler 9 meter i længden og 2,64 meter i bredden.

Den nye båd har to dieselmotorer af typen Mermaid Turbo-Four, som hver yder 180 HK ved 2600 omdrejninger. Via Borg Warner 1:1 gear trækker de waterjets af typen PP 115 - den samme type, der er brugt i Uni-33.

Fuldt operationsklar vejer båden lige under 5 tons. Som i Uni-33 er fenderen ført hele vejen rundt om hækken, så waterjettene sidder beskyttet.

Båden er selvrejsende med lukket styrehus og rejser i forsøgene på 8 sekunder. De vigtigste hovedtal for den nye Osborne-båd og Uni-33 er følgende. Man skal især lægge mærke til, at det er lykkedes at skabe betydeligt mere plads indvendigt i båden uden at de udvendige dimensioner er forøget væsentligt.

	Osborne	Uni-33
Længde o. a.	9,75 m	9,5 m
Længde skrog	9,00 m	8,2 m
Bredde o. a.	3,2 m	3,0 m
Bredde skrog	2,64 m	2,5 m

Begge både er forsynet med 2 motorer på tilsammen 360 HK og begge kan i let tilstand gå 30 knob. Med Osborne-båden er der lavet et forsøg, som viser, at båden med 15 personer ombord kan holde en fart på 26,7 knob. Det samme vil formentligt gælde for Uni-33.

Fly-ulykken blev en hård belastning for redningsmænd fra Hirtshals

Den store fly-ulykke ved Hirtshals, som kostede 55 mennesker livet, blev en stor belastning for redningsmændene fra Hirtshals.

Mange af de omkomne blev fundet og bragt ind af redningsmændene, og endnu flere blev af redningsmændene bragt ind til Hirtshals fra de øvrige skibe, som var med i eftersøgningen.

I mange dage arbejde redningsmændene næsten i døgn drift med eftersøgning både til havs og på stranden, og hver dag bragte de nye omkomne i land. Langt de fleste omkomne er blevet fundet.

- Nogle af os nåede i løbet af tre uger op på 400 timers tjeneste, og det medførte, at vi løb ind i noget, som jeg aldrig havde troet, ville ske, sagde stationsleder Ja-

cob Pedersen, Hirtshals, på stationsleder mødet.

- Nogle begyndte at få problemer. De kunne ikke sove om natten, og kunne i det hele taget ikke slippe de mange uhyggelige oplevelser. De blev ved med at tænke på dem. Nogle havde sværere ved at tage det end andre, men for alle gjaldt det, at reaktionen kom på et eller tidspunkt.

- På den baggrund fik jeg efter aftale med Farvandsvæsenet Falcks korpslæge op på stationen søndag 1. oktober, hvor han snakkede med os allesammen. Det har også hjulpet. Vi har fået noget at vide om de psykiske mekanismer, og de fleste fik det bedre ved at snakke med ham. Det er i sig selv en hjælp, når man får at vide, at det er helt normalt, at der efter sådan en belastning kommer en reaktion på et eller andet tidspunkt.

- Før ulykken ville jeg have forsvoret, at vi kunne komme i en situation, hvor vi fik brug for den form for hjælp, men jeg er blevet klogere. Derfor vil jeg anbefale, at der i uddannelsen af redningsmænd lægges noget ind om psykiske mekanismer og psykisk belastning, så vi forbedret, sagde Jacob Pedersen.

- Jeg er helt enig, svarede farvandsdirektør Torsten Kruuse. Vi skal i kurserne have lagt noget ind om påvirkning af den enkelte redningsmand, så vi lærer noget om, hvad vi kan byde os selv. Vi skal lære de signaler at kende, som kroppen sender os, sagde han.



Hovedparten af de omkomne blev bragt ind til Hirtshals af redningsmændene, og redningsmændene bragt også flyets »sorte bokse« i land, da de var fundet af et norsk eftersøgningsskib. Her er det en af disse bokse, stationsleder Jacob Pedersen kommer med.

STØT

VORE ANNONCERER
- DE STØTTER OS!

**MOLLERUP
&
BROE**
Kolonial og
Skibshandel

THYBORØN HAVN
TLF. 07 83 12 11



Hvide Sande gensidige Skibsforsikring

Stormgade 8 - 6960 Hvide Sande - Tlf. 97 31 10 12

Formand Bent O. Jørgensen
Privat 97 31 12 88

Forretningsfører Kr. Knudsen
Privat 97 31 14 18



**VI KENDER
FORHOLDENE
TIL BUNDS**

Frydendahl tlf. 97 31 13 11



S.Å. Leth Jensen

Statsautoriseret væjer og måler
Østhavnen i Hirtshals
Telefon 98 94 13 12



Helikopterøvelse med flåde og hoist imellem Esbjerg og Fanø.



MOB 580 i Esbjerg havn under kæntringsøvelse. Besætningen består af to instruktører fra Offshoreskolen.

Stor tilfredshed med nyt kursus for LRB-folk

Da Skagens lette redningsbåd tidligere i år kæntrade ved Grenen, satte det gang i planerne om en egentlig uddannelse i sejlads med de lette redningsbåde. Farvandsvæsenet har indgået aftale med Offshoreskolen på Fanø om foreløbig to kurser, der begge betragtes som en slags prototyper.

- Når de to første kurser afsluttet, vil vi tage dem op til vurdering for at se, om der evt. er ting som skal rettes i de fremtidige kurser, siger redningsinspektør Ole Skovgaard Jensen.

Det første kursus blev holdt i uge 43, og det andet kursus holdes i uge 47.

Uddannelsen strækker sig over tre dage, og den består af 8 timers teori og 17 timers praktik.

Til kurset er anvendt to fartøjer, nemlig den nye GTC 900, som er tilgået RST Esbjerg, og den ældre MOB 580, som hidtil har været stationeret på Anholt. Den er blevet renoveret, så den kan anvendes til kæntringsøvelser. Det indgår nemlig som et væsentligt led i den nye uddannelse.

Deltagere i det første kursus var Niels-Ole Mogensen, Rønne, Brian Bennetsen, Gedser, Evald R. Thorsen, Østerby, Villy Sand, Thorup Strand, Niels Peter Noer, Grenå, Hans J. J. Tingberg, Esbjerg, Kurt A. Rasmussen, Anholt, og Uffe Vesth Rebsdorf, Neksø.

- De otte mand har været særdeles godt tilfredse med kurset, og jeg tror ikke det bliver de store ting, vi behøver at ændre, siger Ole Skovgaard Jensen.



Instruktion i brug af håndblus.



Deltagerne i det første kursus på Offshoreskolen. Fra venstre: Hans J. J. Tingbjerg, Esbjerg, Brian Bennetsen, Gedser, Kurt A. Rasmussen Anholt, Uffe V. Rebsdorf, Neksø, Evald R. Thorsen, Læsø, Niels-Ole Mogensen, Rønne, instruktør Ole Nielsen, Fanø, Niels Peter Noer, Grenå, instruktør Dan Grønbech-Nielsen, Fanø, og Villy Sand, Thorup Strand.

Hirtshals Ny Samlecentral ApS

Tlf. 08 94 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



ESBJERG GENSIDIGE
SKIBSFORSIKRING
Havdigevej 31 . 6700 Esbjerg

**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**



HVIDE SANDE FISKEAUKTION

v/ Léo Rønn

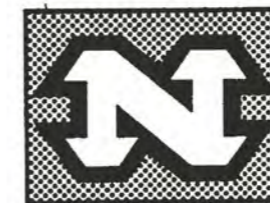
Telefon 07 31 10 44 - 07 31 10 89
Privat tlf. 07 31 17 26

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 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
Lørvig	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

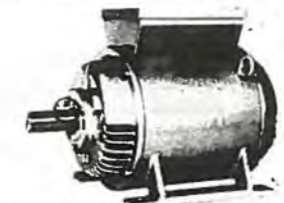
Leverandør til
den danske
kystrednings-
tjeneste



NORDSØVÆRFTET

(North Sea Shipyard Ltd.) Ringkøbing · Denmark

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



THYBORØN ELEKTRO ApS

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

Alt indenfor skibsinstallationer.
Uforbindende tilbud gives gerne.

MANDS MINDE



Ansættelser

Pr. 1. 10. 1989

Benny Jensen, f. 19. 11. 1962, som bådmand på prøve ved redningsstation »Nørre Vorupør«.

Afsked

Pr. 31. 8. 1989

Bådmand B. P. L. Kjær, redningsstation »Hirtshals, efter ansøgning.

Pr. 30. 9. 1989

Bådformand J. Jacobsen, redningsstation »Odden havn«, efter ansøgning.

Bådmand C. L. Petersen, redningsstation »Skagen«, efter ansøgning.

Pr. 31. 10. 1989

Bådmand N. Kjærgaard, redningsstation »Esbjerg«, efter ansøgning.

Bådmand J. A. Kirkedal, redningsstation »Lønstrup«, p.g.a. alder.

Bådmand K. E. Pedersen, redningsstation »Grenå havn«, efter ansøgning.

Pr. 31. 12. 1989

Bådmand V. Petersen, redningsstation »Rønne«, p.g.a. alder.

Runde fødselsdage

50 år

Bådmand K. Christensen, Rønne, 6. 10. 1989.

Fhv. bådmand F. B. Christensen, Odden havn, 30. 11. 1989.

55 år

Fhv. bådmand E. L. Vilsen, Vesterø, 20. 10. 1989.

60 år

Fhv. betjeningsmand H. C. K. Jørgensen, Svaneke, 10. 10. 1989.

65 år

Fhv. bådmand E. Thomsen, Stenbjerg, 8. 10. 1989.

Fhv. bådmand P. B. Mikkelsen, Stenbjerg, 16. 10. 1989.

Opsynsmand C. Gundersen, Rømø, 25. 10. 1989.

Opsynsmand R. Iversen, Thyborøn, 26. 10. 1989.

Opsynsmand N. P. Noer, Grenå havn, 25. 11. 1989.

Opsynsmand C. M. Enevoldsen, Hvide Sande, 28. 11. 1989.

70 år

Fhv. bådmand K. T. Andersen, Klitmøller, 12. 11. 1989.

75 år

Fhv. betjeningsmand K. V. Ovesen, Vester Agger, 28. 10. 1989.

80 år

Fhv. betjeningsmand J. C. Jensen, Vesterø, 19. 10. 1989.

Fhv. betjeningsmand K. P. Pedersen, Vigsø, 24. 10. 1989.

Fhv. opsynsmand J. C. Hejlesen, Hirtshals, 28. 10. 1989.



»Fru Martha Kirstine Lerches Legat« under Foreningen af danske Redningsmænd kommer til uddeling i februar måned.

Legatet kan tildeles:

A) Redningsfolk, der i indeværende år har sat livet på spil ved redningsaktioner på Vesterhavet (strækningen Skagen-Rømø).

B) eller enker eller livsarvinger (under 21 år) efter redningsmænd, som er omkommet på Vesterhavet under arbejde for at redde andre.

Ansøgningskema rekvireres hos:

Jørgen Ibsen
Skoleparken 57¹ IV
6705 Esbjerg Ø
Tlf. 75 14 42 80

Ansøgningsfristen udløber den 5. januar 1990.

P. b. v.

Robert Iversen

Formand for legatets bestyrelse og Foreningen af danske Redningsmænd

Af »Fhv. farmer Christian Mumme Bondo og hustru Christiane, f. Hartmann's legat«

vil der den 6. marts 1990 kunne uddeles nogle portioner til værdige trængende fiskere, ansatte eller forhen ansatte under redningsvæsenet i Jylland og deres enker samt uforsørgede børn.

Skulle der ikke blandt de ovennævnte findes et tilstrækkeligt antal værdige og trængende, kan værdige og trængende fiskere i det øvrige Danmark eller værdige og trængende enker efter sådanne eller uforsørgede børn komme i betragtning.

Ansøgningskema 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 1990.

CALYPSO Krøys Seafood a/s

Rødspættevej 5 - 6960 Hvide Sande - Tlf. 97 31 13 55

ANDELSBANKEN
er anderledes

Hirtshals - Thyborøn

Kolonial
Skibsproviantering
Slagtervarer
Isenkram



Tage Bærentzen

Thorsminde . 6990 Ulfborg
Tlf. 07 49 71 54



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

HANSTHOLM
FISKEAUKTION

Auktionsmester IB HOLM SØRENSEN
(statsautoriseret)



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



SEAVIEW KLARSIGTRUDE



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

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



Tver C. Weillbach & Co. A/S

Toldbodgade 35
Tlf. 01-135927

1253 København K
Telex 19709

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

5672 0000000160 00

LEMVIG BIBLIOTEK

SKOLEGADE 3
7620 LEMVIG

Thyborøn Dykker- og Frømandstjeneste



v/ Verner Nielsen
Lærkevej 37 - Thyborøn
Tlf. 07 83 13 19



**Thyborøn
Skibsproviantering**

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



THYBORØN SKIBSRADIO

MARITIMT ELEKTRONISK UDSTYR
Henning Byskov . Havn 7680 Thyborøn . Tlf. (07) 83 11 60 . Biltlf. 049 54689



**THYBORØN SKIBS- &
MOTORREPARATION ApS**

TLF. 07 83 15 50 - 07 83 11 11



SØREN EMTKJÆR

SHELL SERVICE
ALT I AUTOTILBEHØR

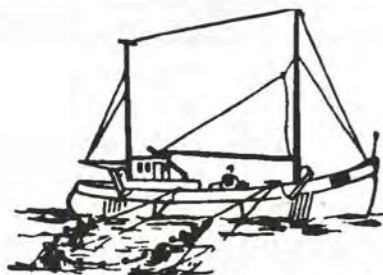
7680 Thyborøn . Tlf. 07 83 11 74

HARALD IVERSEN & SØN

FISKEEKSPORT - FILETFABRIK

Tlf. 07 83 13 00 - 07 83 17 40

7680 Thyborøn Havn



THYBORØN TRAWLBINDERI I/S

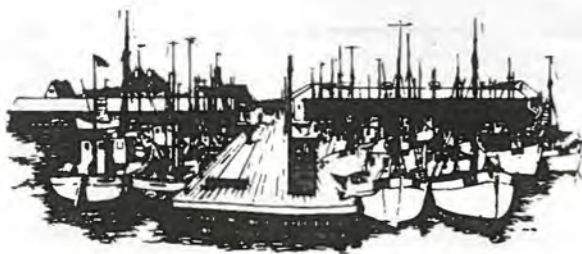
Havnegade 42 . 7680 Thyborøn
Tlf. 07 83 15 00

Altid de nyeste modeller i »Trawl« og »Vod«

**A/S Thyborøn Isværk
&
Kølehus**

Tlf. 07 83 10 03

7680 Thyborøn Havn



THYBORØN FISKEAUKTION

v/ Jens Steen



7680 Thyborøn . Tlf. 07 83 14 44



Medlemsblad for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 6

NOVEMBER-DECEMBER 1989

56. ÅRG.



Stenbjergs gamle ro-redningsbåd køres til stranden endnu engang.

(Foto: Villy Kjærgaard)

Den gamle redningsbåd fra Stenbjerg med i TV-film

Den gamle ro-redningsbåd fra Stenbjerg, RRB 76, kom i september atter til ære og værdighed. Den blev trukket ud af redningshuset, hvor den i mange år har stået og samlet støv, og blev af seks heste trukket ned til stranden. Båden blev fulgt af mænd i olietøj og gamle kapokveste.

Nej, båden skulle hverken på redningsaktion eller på øvelse. Et TV-hold fra DR i Århus var i gang med at optage en film fra Stenbjerg, og de skulle i den forbindelse bruge nogle billeder af Stenbjergs redningsbåd. Det er dog ikke båden, der er filmens hovedperson, men derimod to af stedet

gamle fiskere, som kan fortælle, så ørerne falder af. Det er Jens Morbjerg Madsen og fhv. opsynsmænds Niels Jørgen Poulsen. I filmen sidder de i Stenbjergs lille signalhus og fortæller historier om strandinger, spøgelse, besættelsestid og meget mere. Filmen sendes engang i foråret.

Bedst og billigst til Vesttyskland!

I perioden
Indtil 15/9 1989
GRATIS
til Vesttyskland
Gælder for personer,
indtil 8 m i længde
og passagerer til.



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

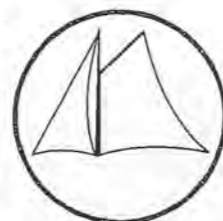
- Restauranter med et lækkert og rigtholdigt menukort samt drikkevarer.
- Bar med et utal af forskellige drinks.
- Special Class til dem der vil have lidt ekstra service.
- Panorama-salon på m/f Travemünde-Link, hvor vi serverer den lækre »Stone-beef«.
- Cafeteria med lækre retter og drikkevarer.
- Parfumeshop 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 ...!

GT-LINK

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

SEJL
(gl. og moderne udgave)
TOVVERK
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

mekanord marinegearbox

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 a.s
ENGINEERING

Nordre kaj 31
9900 Frederikshavn
Tlf. 98 42 03 11

HVIDE SANDE SAMLECENTRAL

v/ Bent Jørgensen
6960 Hvide Sande

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



NB.
Bestil venligst eventuel
lastmand ved
tilmelding.



Ansvarshavende redaktør:
KNUD JACOBSEN
Makholmvej 37, 7600 Struer
Tlf. 97 86 14 67, 97 85 09 00, 30 28 16 35

Ekspedition og tryk:
THYBORØN BOGTRYKKERI
Ærøvej 5A, 7680 Thyborøn
Tlf. 97 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. 97 83 13 23

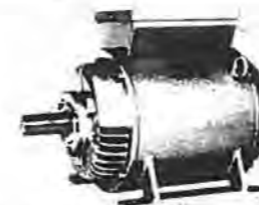
Næstformand:
WILLIAM CHRISTENSEN
Genvej 14, 4874 Gedser
Tlf. 53 87 94 28

ÅGE VENØ JENSEN
Rønnevej 1, 9990 Skagen
Tlf. 98 44 46 34

ERIK L. MOURITZEN
Hedekærvej 12, Sædding, 6710 Esbjerg V
Tlf. 75 15 18 59

EVALD C. HARBO
Bellisvænget 11, 7730 Hanstholm
Tlf. 97 96 15 63

UFFE VESTH REBSDORF
Nørrevej 27A, Snogebæk, 3730 Neksø
Tlf. 53 98 87 26



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

Alt indenfor skibsinstallationer.
Uforbindende tilbud gives gerne.

Julen - Guds kærtegn!

Et års tid efter første verdenskrigs afslutning besøgte Prinsen af Wales et sygehus, hvor der endnu lå nogle sårede. Han hilste på hver enkelt af dem, sagde dem et par venlig ord, og spurgte, om der var flere, end dem han havde hilst på.

Jo, der var endnu en, som lå på et eneværelse. Men han var så hærgnet, at kun læger og sygeplejersker, der var vant til selv det værste kunne udholde at se ham. Man ønskede ikke at Prinsen skulle se ham. Men Prinsen forlangte at komme derind. På sengen i det halvmørke værelse lå en skikkelse som næppe kunne kaldes et menneske mere, kun rester af et menneske, der endnu åndede, som endnu kunne se, men næppe tale. Prinsen bøjede sig over sengen og kyssede dette ansigt, der knapt kunne kaldes et ansigt.

Sådan, tør vi sige, er julen Guds kærtegn af sit sårede og sønderslåede skaberværk, just fordi julen minder os om Jesu komme til jord.

Som en engelsk Prins gik blandt de sårede og kyssede et til ukendelig skamferet ansigt, således gik Jesus mellem mennesker, der ødelagde eller var ødelagte i livets hårde kamp. Og han lægede dem ved sit ord om tilgivelse og ved sit venskab.

Og ligesom mennesker blødes op af kærtegn, der er givet i kærlighed, således blødgør Jesus vore hjerter, så vi tør sige: »Han skal være vor konge, vort højeste gode«.

En Gud, der ikke slår, men kærtegner sit menneske, sådan er vor Gud ved Jesus Kristus. Derfor ønsker vi hinanden en glædelig jul.

Jens Hvas



Glædelig Jul og Godt Nytår

Thyborøn i december 1989

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 lykkebringende nytår!

Med venlig hilsen

Foreningen af Danske Redningsmænd
Robert Iversen, Thyborøn - formand

THORFISK

GRENAA - THYBORØN

FURUNO

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

VIGGO Jensen

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

H.P. PETERSENS BAADEVÆRFT

Dyrehaven . Nyborg

Tlf. 09 31 06 58

kattegat værft a/s, Grenaa

Nordhavnsvej 15, DK-8500 Grenaa

Telefon 06 32 08 66

Telefax 06 32 03 08

Bank: Bikuben

kattegat
værft a/s



NV NordVest proviant

Bredgade 1
7680 Thyborøn
Tlf. 07 83 14 00

HSR Skibselektronik

07 31 12 57

Otto Pedersvej 3

6960 Hvide Sande

BRUG BRUGSEN ANHOLT

TLF. 06 31 90 20

PEDER OG THOMAS NØRGAARD FISKEEXPORT A/S

Thorsminde . DK-6990 Ulfborg

Telefon 97 49 71 00 - Telefax 97 49 73 01



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

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

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 på vej ind med garnjollen på slæb, selvom den har bunden i vejret.

(Foto: Andreas Vrist)

Thyborøn-fisker reddet under dramatiske omstændigheder

Hans båd blev også hjerget, selvom den måtte slæbes ind med bunden i vejret

Fisker Jens Nielsen fra Thyborøn blev tirsdag 14. november reddet under dramatiske omstændigheder, da han i en 30 fod stor glasfiberbåd kæntrede ud for Thyborøn. Båden havde fået motorstop og var under bugsering af redningsbåden fra Thyborøn, da den pludselig væltede om på siden. Selvom det blæste 15 sekundmeter, og der var en hel del sø, fik Jens Nielsen ikke tid til at betænke sig. Uden redningsvest måtte han springe i bølgerne og håbe på, at redningsmændene fra Thyborøn kunne redde ham.

Det lykkedes trods utroligt store vanskeligheder, og de fik oven i købet det kæntrede skib med ind, selvom det væltede helt rundt og lå med bunden i vejret.

- Jeg blev alarmeret af Thyborøn havnekontor kl. 3,15 om natten. Havnekontoret havde over radioen fået et opkaldt fra Jens Nielsen, som havde fået motorstop 8 sømil nordvest af Thyborøn, siger stationsleder Robert Iversen, Thyborøn.

- Jens Nielsen fisker alene med en 30 fods glasfiberjolle, og han er ikke bange af sig. 14 dage tidligere havde vi også været ude for at hente ham. Da havde han fået motorstop lige uden for hofde 72 ved indsejlingen til Thyborøn Kanal. Dengang var han på vej ud i kuling for at sætte garn, da motoren gik i stå tæt op af hofden. Han havde ankret, men ankret kunnet ikke holde, og han var meget tæt på stenene, da vi fik fat i ham.

En sjette sans

- Denne gang var det også motoren, der var gået i stå, og det lød som om, han kun havde brug for en ganske almindelig bugsering. Den kunne nemt være klaret af tre mand, men en sjette sans fik mig til at sende fire mand afsted, og godt det samme.

- Jeg sendte vores store redningsbåd, MRB 35, ud med en besætning bestående af bådfører Herluf Høj og af red-

ningsmændene Villy Jakobsgaard, Lars Jakobsgaard og Jørgen Slot.

- De nåede hurtigt ud til Jens Nielsen og fik kastet redningsbådens lette slæbetrosse over til ham. Som på så mange andre både af samme type var der ikke noget ordentligt at gøre fast i, og Jens Nielsen måtte derfor lave en hanefod mellem to små pullerter på bakken. Den sjæklede han slæbetrossen i, og derefter begyndte bugseringen mod den sikre havn. Der var megen sø, især for så lille et skib, og Herluf Høj måtte sejle så langsomt og forsigtigt, han kunne. Tre gange spurgte han, om det gik godt, og hver gang bekræftede Jens Nielsen. Men da de to skibe kun var to mil nordvest af Thyborøn Kanal, råbte Jens Nielsen pludselig holdt over radioen. Villy Jakobsgaard sprang ud af redningsbådens styrehus og slog slipkrogen op, så slæbetrossen blev gjort fri, og i det samme så redningsmændene den lille glasfiberbåd vælte over på bagbord side.

Hanefoden løs

Hanefoden var gået løs i den ene side, så der nu kun blev trukket i den ene pullert. Det skæve træk fik omgående jollen til at skæve ud, hvorefter den krængede



Med det våde tøj under armen er Jens Nielsen på vej i land fra MRB 35, mens Jørgen Slot ser til. (Foto: Andreas Vrist)

skarpt over. Båden var lastet hårdt med ikke mindre end 100 torsk, bøjeliner og bøjler foruden en fangst på 1800 pund torsk. Ved krængningen er en del af denne store last formentligt rovset over i bagbord side, hvorefter det lille skib, som kun vejer seks tons, er væltet helt om på siden.

- Herluf Høj vendte rundt med det samme, men da redningsbåden nåede tilba-

ge, lå garnbåden allerede på siden med styrehuset halvt fyldt af vand.

Koldblodig

- Jens Nielsen var meget koldblodig, siger Robert Iversen. Han havde ingen redningsvest på, og han kravlede rundt i det vandfyldte styrehus for at finde en redningsvest. Det lykkedes ikke, og han måtte kravle ud af styrehusdøren, som

nu vendte lige op mod himlen, og springe ud i de høje bølger. Han var heldig, at båden væltede over på bagbord side. Var hanefoden gået løs i den modsatte side, ville båden være væltet over på styrbord side. Styrehusdøren ville være kommet under vand, og han ville ikke have haft en chance for at komme ud.

Risiko for redningsbåden

- Det lykkedes heldigvis, men alligevel var det en utrolig farlig situation. De 100 torskegarn, bøjeliner og bøjler var alle sammen væltet ud i havet, hvor de lå og flød på overfladen og var en alvorlig trussel mod redningsbåden. Risikoen for at køre dem til skruen var meget stor, og hvis det skete, ville garn og liner snøre sig om skruen og standse den, så redningsbåden var hjælpeløs.

Fiskeriministeriets store redningsskib »Vestkysten« fra Thyborøn, var nu også blevet tilkaldt, men kaptajnen holdt sig i fire bøsseskuds afstand. For »Vestkysten« kunne det også blive katastrofalt at komme for tæt på de drivende gran.

Selvom det var bælgmørkt, måtte redningsbåden helt tæt på det kæntrade skib for at redde Jens Nielsen, som nu lå i vandet.

- Jørgen Slot sprang op på taget af styrehuset, hvorfra han styrede de nye projektører, som vi fik på efter kæntringen i november sidste år. Det var første gang, de blev brugt under en aktion, og de virkede bare perfekt. Projektørerne gjorde det nemmere for Herluf at sejle tæt på det kæntrade skib, men han måtte alligevel bruge al sin erfaring for at holde redningsbåden fri af garnene og alligevel komme tæt nok på.

Tre redningskranse

Mens han havde hænderne fulde i styrehuset og Jørgen Slot var travlt optaget på styrehuset, kæmpede Villy og Lars Jakobsgaard på dækket for at få fat i Jens Nielsen.

Først smed de en redningsvest ud til ham, men den fik han ikke fat i. Derefter smed de tre redningskranse ud, og først nummer tre, fik han fat i. Der var to alvorlige problemer. For det første kunne Herluf ikke sejle helt tæt til det kæntrade skib, og for det andet forhindrede lys- og flagbøjlerne på redningskransene ret langt. I følge Søfartstyrelsens krav, skal redningskransene være forsynet med automatiske lysbøjler, med vager og med en lang line. Det er sikkert godt nok på et stort fragtskib, men det duede ihvertfald ikke under disse forhold, hvor redningskransen skulle kastes langt, og hvor den forulykkede lå i vandet og havde svært ved at få fat i den, siger Robert Iversen.

Ved at komme i klemme

- Heldigvis lykkedes det til sidst, men nu var der en ny fare, som truede Jens Nielsen. Redningsbåden og den kæntrade båd drev mod hinanden, og Jens Nielsen var ved at komme i klemme mellem de to både. Herluf Høj havde ikke andet valg, end at give motoren gas, så redningsbåden kom fri af det kæntrade skib. Jens Nielsen havde da fået fat i den tredje redningskrans, og han holdt fast med alle kræfter. En 27,5 meter lang line, var gjort fast til kransen, og da Jens Nielsen blev slynget rundt i redningsbådens skruevand, mere under end over vandet, fik Lars Jakobsgaard huden slidt af hænderne. Men han holdt fast i linen, og da redningsbåden var fri af det kæntrade skib, kunne Jens Nielsen løftes op i redningsbåden i god behold.

- Han fik sit drivvåde tøj af og blev pakket ind i tæpper, og da han var blevet tør, fik han en termokedeldragt på og en redningsdragt uden på. Han var ikke spor rystet. Jeg var sikker på, at I nok skulle bjærge mig, sagde han.

Med bunden i vejret

- Garnbåden var nu vendt rundt, så den lå på hovedet, og Herluf og jeg blev eni-

ge om, at redningsbåden skulle prøve at få den med ind. Slæbetrossen flyder på vandet, og den sad stadig fast i det kæntrade skib. De fik fat i trossen, og meget langsomt og forsigtigt begyndte de at bugsere skibet ind.

- Helt enkelt var det dog ikke. Trossen sad nu sådan, at båden blev slæbt baglæns, og hvert øjeblik skar den ud til en af siderne. Herluf sejlede så forsigtigt, som han kunne, og det varede to timer, at sejle de sidste halvanden sømil ind til Thyborøn Kanal. Men de var kun lige nået ind i kanalen, da de mistede forbindelsen. De sidste rester af hanefoden havde slidt imod noget, og var skavet over.

- Den kæntrade båd lå midt i den brydende sø i indsejlingen til kanalen. Der var for megen sø til at den store redningsbåd kunne risikere at sejle op på siden af den, og der var også for megen sø, til at vi kunne sende vores lille lette redningsbåd ud. Heldigvis var strømmen ved at vende, så vi ventede blot, til den begyndte at gå indad, og skibet drev så langt ind, at det var forsvarligt at bruge den lette båd. MRB 35 sejlede derefter ind og satte Villy og Lars ombord i den lette båd, hvorefter begge fartøjer sejlede ud igen.

- Med den lille redningsbåd kunne Lars og Villy sejle helt hen til det kæntrade skib. De fik hurtigt sat en slæbetrosse fast om hælén. Derefter kunne MRB 35 slæbe det kæntrade skib ind i havnen. Vi gjorde det meget forsigtigt og ikke før, vi var helt sikre på, at det ikke ville synke i indsejlingen eller i havnen. Det gik helt uden problemer, og godt middag kunne vi aflevere båden ved Nordsøkajen i Thyborøn. Her holdt Rednings-Ringen fra Lemvig klar med en kran, som hurtigt vendte båden. Kl. 15 stod den på tørt land, og den bliver nu sat i stand. Jens Nielsen, som bor i Thyborøn, kunne tage hjem til sin kone og sine børn, siger Robert Iversen.



Da jollen først var slæbt ind til kajen var det en enkelt sag at få den på ret køl igen. (Foto: Andreas Vrist)

HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals
Tlf. 08 94 12 27

Sejl · Presenninger · Tovværk



Hirtshals Sparekasse

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

THYBORØN BOGTRYKKERI *tb*
Ærøvej 5a . 7680 Thyborøn

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

 **Sparekassen
THY**



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

**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



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



**THORSMINDE
FISKEAUKTION**

v/ Johannes Dahl Knudsen
Spovevej 7 . Thorsminde . 6990 Ulfborg
Tlf. 07 49 71 23

Det skete for ti år siden:

To redningsbåde kæntrede under samme aktion - begge rettede sig op igen

For ti år siden fandt en dramatisk redningsaktion sted ved De Ydre Hebrider. To redningsbåde kæntrede, da de sejlede ud for at komme det nødtedte danske fragtskib »Lone Dania« til undsætning. Begge redningsbåde rettede sig op og kom sikkert i havn - og »Lone Dania« nåede også ind i sikkerhed

Fem minutter før midnat, lørdag den 17. november, 1979, alarmerede den britiske kystvagt lederen af redningsstationen på Barra Islands - en af de sydligste øer i De Ydre Hebrider - og meddelte, at et dansk fragtskib, »Lone Dania«, var i vanskeligheder seks mil nordvest for Skerry Fyrtårn, dvs. i Nordatlanten vest for De Ydre Hebrider. 20 minutter senere blev også redningsstationen på øen Islay ud for den skotske vestkyst kaldt ud. Det blev oplyst, at det danske fragtskibs last af marmorskærver havde forskubbet sig, og at skibet derfor havde stærk slagside.

Islays 50 fods redningsbåd af Thamesklassen, »Helmut Schroder af Dunlosit«, kastede fortløjningerne 20 minutter senere med bådfører Alastair Campbell ved roret.

Barra Islands 52 fods redningsbåd af Barnett-klassen, »R. A. Colby Cubbin Nr. 3«, lå forløjet ved pæle i Castlebay havn. Vejret var så dårligt, at den otte mand store besætning måtte ro ud til båden i to omgange. Barras redningsbåd kom derfor først afsted kl. 0058. Ved roret stod bådfører/mekaniker John McNeil.

Vinden var overvejende sydvestlig, men drejede om i nordvest, hver gang der kom en af de hyppige, voldsomme regnbyger, hvor sigtbarheden faldt til mellem 15 og 20 meter. Vinden blev efter Beaufort-skalaen målt til styrke 9, men i bygerne nåede vinden op i styrke 11 og 12. Det er orkanagtig storm og orkan. Vindstød på 59 knob (30 m/sek.) blev målt ved den meteorologiske station på Tiree lufthavn, og vindstød på 65 knob (33 m/sek.) blev målt på Benbecula lufthavn.

Der var meget kraftig dønning, høj og uregelmæssig sø.

Bådfører McNeil fra Barra sagde efter nærmede sig Rubba A: Mhail Fyrtårn, han havde været ude i, i de 17 år, han havde gjort tjeneste på redningsstationen. Heller ikke i de mange forudgående år, hvor han havde sejlet som officer

i handelsflåden i det samme farvand ved Skotlands vestkyst havde han oplevet noget lignende.

Ud i stormen

Da redningsbåden fra Islay stod ud gennem Islay Sound, havde den en tidevandsstrøm på 4 knob med sig. Da båden nærmede sig Rubha A »Mhail Fyrtårn, hvor den kom ud i frit farvand, forlod bådfører Campbell den udvendige bro på taget af styrehuset, sikrede sig at alle luger var skalket og at alt løst gods var surret fast, og tog i stedet roret i styrehuset. Da redningsbåden ikke længere var i læ af øen, blev den udsat for stormens fulde styrke. Kursen blev lagt tre mil vest om Oronsay og derfra mod Skerryvore. Mellem Oronsay og Islay er der et område med grundt vand, og da båden kom hertil, måtte farten sættes ned til 10 knob på grund af den hårde medfart, skibet var udsat for i de meget store og uregelmæssige søer.

Faldt ud af en sø

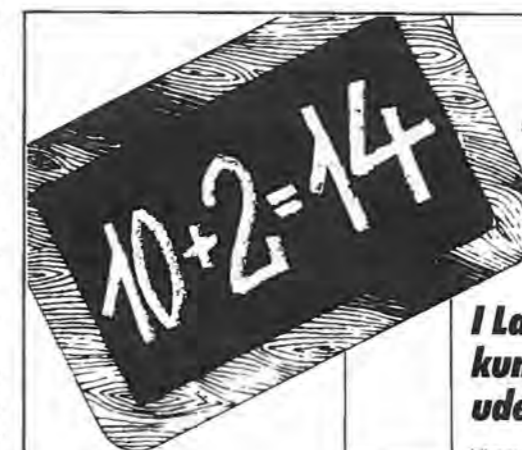
Klokken 01.30 sejlede redningsbåden ud af en særlig stor sø og faldt 8 meter ned i bølgedalen på den anden side. Redningsmand Iain Spears, som stod og klamrede sig fast i bagbords, bagerste hjørne i styrehuset, landede så hårdt, at han mente at have forvredet anklen. Det viste sig senere, da han kom i land, at anklen i virkeligheden var brækket.

Kort tid efter blev søen en anelse roligere, og da Oronsay var agten for tværsatte Campbell farten op til 12 knob.

Med bunden i vejret

Kl. 01.43 så bådfører Campbell pludselig en meget høj og stejl brydende sø komme mod skibet på styrbord bov. Han anslog højden til 30 fod (9 meter). Søen kom i en ret vinkel i forhold til de øvrige søer, og senere blev man enige om, at den formentlig skyldtes tilbageslag fra et rev, som ligger halvanden mil sydvest for Oronsay.

Redningsbåden blev presset over, så den fik 45 grader slagside til bagbord. Den blev et øjeblik hængende i denne stilling, så gled den ned af forsiden på den næste sø og landede i en dyb bølgedal. Så brød søen over den og tvang den helt rundt. Den hang med bunden i vejret i 5 sekunder, før den rettede sig op igen med bagbord side først. Bagefter sagde redningsmændene, at de følte, det hele var foregået blidt og utroligt langsomt. Motormand Norman Campbell fik nogle overfladiske skrammer, ingen andre kom noget til. Da redningsbåden var rettet op, løb vandet af den. Motorerne var i gear,

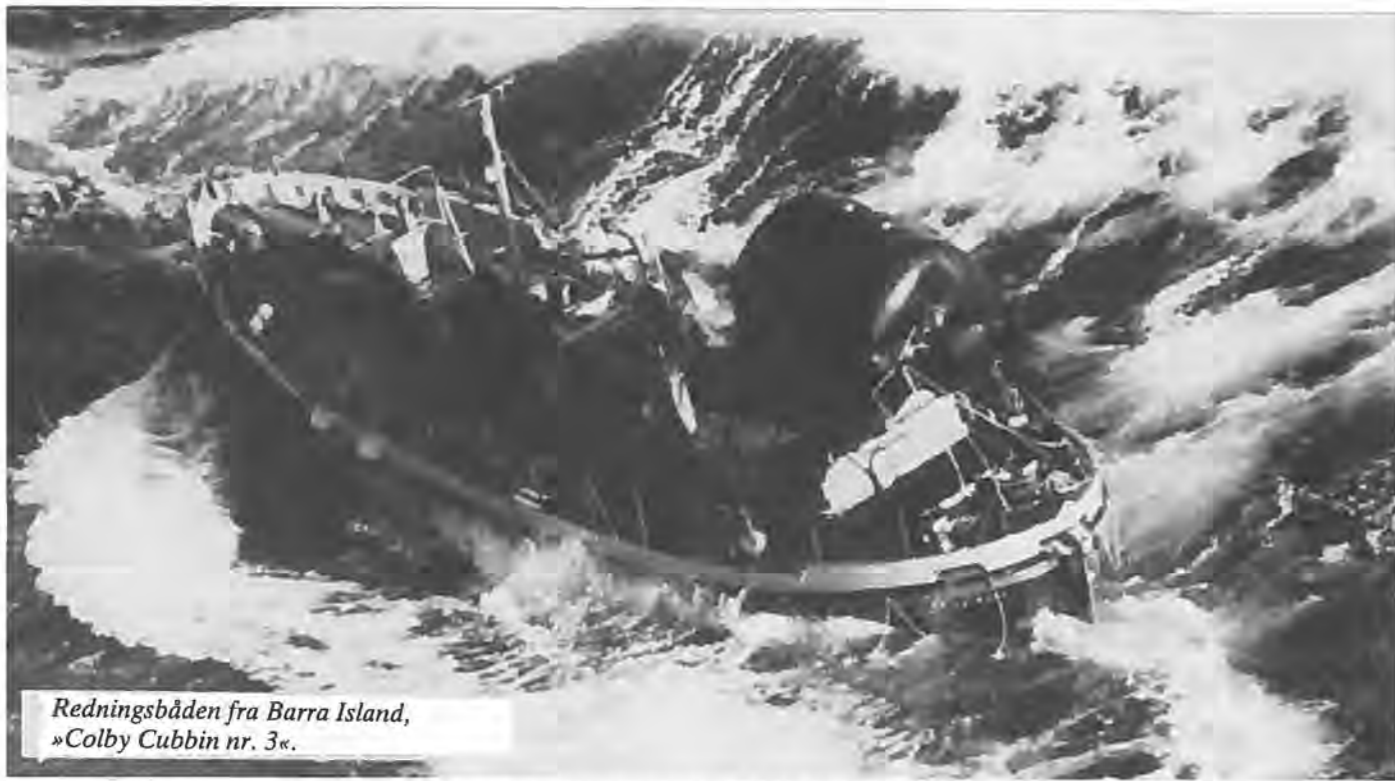


**- ikke
hos os!**

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

Vi gør Vestjylland billigere.

 **Landbobanken**



Redningsbåden fra Barra Island, »Colby Cubbin nr. 3«.

Redningsbåden fra Barra Island under bugsering efter kæntringen. Båden er af den 52 fod store Barnett-klasse. Læg mærke til bådens luftsæk, der er blæst op efter kæntringen.

men gik i tomgang. De elektromagnetiske kæntrings-kontakter havde fungeret efter hensigten.

Motorproblemer

Bådfører Campbell sikrede sig omgående, at alle folkene havde det godt, og motormand Archibald Campbell stillede begge gashåndtag til tomgang, før han slog kæntringskontakterne fra, så båden igen kunne manøvreres fra styrehuset. Kursen blev ændret til styrbord, så sø og vind kom agterind, mens der blev foretaget en grundig inspektion, for at konstatere eventuelle skader. Campbell fandt det uansvarligt at sende folk ud på dækket for at foretage en udvendig inspektion, og de indvendige skader var kun ubetydelige.

På dette tidspunkt opdagede man, at gashåndtaget til styrbords motor ikke fungerede. To motormænd gik ned for at undersøge sagen, men redningsbådens voldsomme bevægelser og forholdene i maskinrummet, gjorde det umuligt at reparere fejlen.

Nu opdagede man også, at ikke blot radaren, men også vinduesviskerne var ude af funktion, hvilket på det nærmeste umuliggjorde visuel navigation.

Roret satte sig fast

Bådfører Campbell, der vidste, at redningsbåden fra Barra Island var på vej til det nødstedte danske skib, besluttede nu at vende om, for at få foretaget nødvendige reparationer, før aktionen blev genoptaget. Kursen blev sat mod hjemhav-

nen, og farten blev holdt moderat.

Inden redningsbåden nåede hjem, kl. 02.12 rapporterede bådfører Campbell, at roret havde sat sig fast med 20 grader bagbord ror. De to motormænd kravlede agterud gennem maskinrummets nødluge, og ud i styremaskine-rummet, hvor de opdagede, at en låsestang, der skulle fastholde en olietønde, havde arbejdet sig løs og havde blokeret roret. Låsestangen blev sikret, og styrehuset fik besked via intercom anlægget.

Kursen blev igen sat mod hjemhavnen, og kl. 02.55 sejlede redningsbåden ind i Islay Sound. Skønt der her var nogen læ for søerne, var sigten reduceret til nogle få meter på grund af de kraftige regnbyger, så også den sidste del af hjemturen var en vanskelig og langsom affære.

Kl. 03.55 gik redningsbåden fra Islay til kaj i hjemhavnen, og de to kvæstede redningsmænd, Ian Spears og Norman Campbell, kom under lægebehandling. Resten af besætningen gik omgående igang med at reparere redningsbåden. Først nu opdagede de det fulde omfang af skaderne, samt at redningsflåden var forsvundet.

Barras redningsbåd

I mellemtiden var redningsbåden fra Barra, der som tidligere nævnt gik ud kl. 00.58, kommet klar af Castlebay, og havde sat kursen mod »Lone Dania«, der lå 37 mil borte. Bådfører Mcneil ventede at nå frem til det nødstedte danske skib omkring kl. 05.00. Farten måtte af og til nedsættes under de voldsomme regnbyger, men så ofte som muligt blev farten holdt på omkring 9 knob.

Kl. ca. 03.46 befandt redningsbåden sig 11 mil sydøst for Barra Head Fyrtårn, næsten på 100 favnes linien, som markerer den østre kant af en af de dybvandsgrave, der findes i området. Her kan man vente usædvanlig hård sø. På dette tidspunkt var vinden løjtet lidt af, og båden gik med fuld fart.

Væltede helt rundt

Bådfører Mcneil havde netop trukket styrehusvinduet ned i bagbord side for at se efter lyset fra Skerryvore Fyrtårn. Han havde stadig hovedet ude af vinduet, da stævnen pludselig dykkede nedad, samtidig med at båden begyndte at rulle over mod bagbord side. Hele stævnen kom under vand, og da Mcneil i samme sekund så sig tilbage, fik han øje på en stor brydende sø, der tårnede sig op over styrbord låring med en højde på mellem 30 og 40 fod (9-12 meter).

Før han kunne nå at råbe en advarsel, skar båden voldsomt ud til styrbord så den kom til at ligge tværs i søen, hvorefter den rullede over på bagbords side. Gennem det åbne vindue styrtede vandet omgående ind i styrehus og lukaf.

Barnett-klasse er udstyret med en luftsæk, der automatisk blæses op ved kæntring, og luftsækken virkede. De voldsomme søer tvang sammen med opdriften fra den opblæste luftsæk båden helt rundt i løbet af et nu. Samtidig blev styrehus og agterlukaf næsten vandfyldte, men vandet forsvandt forholdsvis hurtigt igen.

Skruerne blokeret

Da båden var rettet op igen, var Mcneils første indtryk synet af en klarsigtsrude i bagbord side, som nu var brækket og tvunget udad.

Inden han rigtigt var kommet til sig selv, gik bagbords motor i stå, og et øjeblik efter fulgte også styrbords motor. Nylon-tovet til dræget var blevet skyllet overbord, havde sat sig fast om skruerne og dannet en kompakt masse omkring skruerakslerne.

Bådfører Macneil sikrede sig først, at besætningen var i god behold. Fire havde fået lettere kvæstelser i hovedet og måtte have førstehjælp. Mesanmasten var knækket, og MF-antennen var væk. Men en 6 tommer lang fod til VHF antennen sad stadig tilbage, og Mcneil havde ingen problemer med at rapportere til kystvagten.

Han inddelte derefter sin besætning i to-mands hold, som skulle forsøge at få skruerne fri. Den opblæste luftsæk virkede som en slags støttesejl, og båden lå derfor forholdsvis godt med stævnen mod vind og sø. De uophørlige bevægelser gjorde dog arbejdet ombord på det nærmeste umuligt, og det kunne ikke lade sig gøre at få skruerne fri.

Til undsætning

Nu blev coasteren »Sapphire«, som også var på vej til »Lone Dania«, omdirigeret til assistance for redningsbåden fra Barra sammen med et overvågningsfartøj fra flåden, »HMS Herald«. En Royal Navy-helikopter fra Prestwick blev beordret til at stå standby.

Omkring kl. 07.30 sendte redningsbåden fra Barra et rødt nødblus op for at dirigere »Sapphire« til stedet, og ved hjælp af en krydspejling fra en Esso-tanker i området blev redningsbådens position fastsat til 16 miles, retning 117 grader fra Barra Head Fyrtårn. Kl. 08.40 gik »Sapphire« op på siden af den nødstedte redningsbåd og fik under store vanskeligheder et slæbetov over til den. Kl. 10.30 fik »Sapphire« og hendes slæbselskab af »HMS Herald«, der fulgte med ind mod Barra.

Kl. 11.07 besluttede bådfører Mcneil, at fire af redningsmændene skulle sendes i sikkerhed i land med en Sea King helikopter. Aktionen forløb uden uheld, og redningsmændene fik lægehjælp, hvorefter helikopteren fortsatte til Prestwick. Her blev den fortsat holdt aktionsklar.

Fiskekutter til hjælp

Kl. 12.00 sprang slæbetrossen, men efter en lille times tid lykkedes det igen at få slæbet genoptaget. Kl. 14.30 ankom fiskekutteren »Notre Dame« fra Castlebay. På grund af det usædvanligt hårde vejr blev det besluttet at gå til kaj ved en fiskefabrik ved North Bay, cirka 9 mil nordøst af Castlebay, hvor det ville være nemmere at få redningsbåden sikkert i havn. Ud for North Bay overtog »Notre Dame« slæbet, og fik redningsbåden sikkert til kaj kl. 15.40.

De fire redningsmænd, der stadig var ombord i redningsbåden, blev kørt i bil til Castlebay, hvor de fik et lægeeftersyn, inden de blev kørt hjem til Barra.

Mens alt dette stod på var det lykkedes det nødstedte danske skib »Lone Dania« at nå i havn i Barra med assistance af en anden dansk coaster. »Lone Dania« havde forinden afslået at tage mod hjælp fra en redningshelikopter.

Det britiske redningsselskab, Royal Naval Lifeboat Institution, RNLI, der drives på privat basis, fik senere et større beløb af »Lone Dania«s rederi, som tak for indsatsen.



sds Thyborøn

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



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 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 kystredningstjeneste

AP-navigatoren bider ikke

Stationsleder Ivar Holm, Rønne Redningsstation, der også er leder af Rønne Skipperskole, gennemgår i denne artikel de vigtigste funktioner i LRBens AP-navigatør (Mark IV). Artiklen har især interesse for de redningsmænd, der sejler i de lette redningsbåde.

På foranledning af en notits i vores blad nr. 4 1989 (om problemer med at brug AP-navigatoren i visse områder i Kattegat, hvor den kan »springe« mellem dansk og svensk decca-kæde) samt en opfordring fra bladets redaktør vil jeg i det følgende fortælle lidt om decca-systemet generelt, samt om AP-Navigatoren (Mark IV) specielt.

Decca-systemet blev opfundet af englænderne i slutningen af sidste verdenskrig, hvor det skulle bruges under landgangen i Normandiet. Systemet er godt, og det har i snart 50 år bl.a. været med til at udvikle dansk fiskeri til det, det er i dag. Først i disse år er der et bedre system på vej (GPS/Satellit-navigation), som måske kan afløse Decca-systemet, hvis det ellers kommer ned i pris.

Alle husker vel barndommens »dampradio«. Den havde et grønt skaløjje. Under radiomodtagelsen stod dette og blinkede. Blinkeriet var værst i tussmørketimer og skyldtes, at atmosfærens evne til at lede radiobølger ændrer sig i takt med lysintensiteten. Denne påvirkning er modtagere af deccasignaler også udsat for, og den kaldes »variable fejl«.

Man oplever den, som om skibet skifter position, også når man ligger fortøjet til kaj. Radiobølger ledes bedre over vand end over land. Dette giver på deccamodtagerne det, man kalder »faste fejl«. P.gr.a. dette oplever man, at modtageren viser lidt forkert, selv om man er helt sikker på, hvor man befinder sig.

Ovenstående omtale af »faste- og variable fejl« er fortalt, for at brugeren ikke skal stole på deccamodtagerne alene. Man skal altid kontrollere med andre hjælpemidler så som kompas, ur, log, radar og sund fornuft.

Den danske deccakæde er bygget ideelt op. Vi har en hovedstation på Samsø og tre datterstationer på henholdsvis Møn, ved Højer og ved Hjørring. Fra disse 4 stationer udsendes radiobølger på en sådan måde, at vores deccamodtagere kan måle sig frem til, hvor vi befinder os i dette net af radiobølger. Tidligere brugte man specielle søkort med indtegnede røde, grønne og violette deccalinier, men i vore dage omregnes positionen automatisk til bredde og længde og kan således uden større besvær udsættes i alle kort.

AP-Navigatør (Mark IV).

Der findes efterhånden et hav af forskellige modtagere, men efter min personlige opfattelse er Mark IV en af de mest brugervenlige. Til LRB er den ideel. Den fylder intet. Der er et minimum af betjeningsknapper. Den er vandtæt. Den bruger næsten ingen energi, og som det vigtigste kan den det, man har brug for i LRB.

»Ruden« på denne navigatør kan vi sammenligne med en enarmet tyvekænt med kun en rulle. Med knapperne »▲« eller »▼« kan vi så få »rullen« til at køre op eller ned og vise os et af de fem »billeder«. I to af »billederne« kan vi dog fremkalde yderligere nogle »billeder« ved at trykke »►«.

Jeg skal nedenunder fortælle om nogle enkelte »billeder« (se venligst diagrammet):

CRS/SPD

Dette viser LRBs kurs og fart. Man bør notere sig, at det den viser, er et gennemsnit over de sidste 4 minutter. Hvis man således har startet LRB fra fart=0 og 4 minutter senere har fart=20 knob, så viser »Mark IV« 10 knob. Det samme gør sig gældende for kursen. Hvis man sejler i cirkel i 4 minutter, kan den slet ikke finde ud af det.

NAVIGATE

»Mark IV« har hukommelse til 9 »waypoints« (bestemmelsessteder). I selve »Navigate« kan vi indtaste pejling og afstand til f.eks. en ulykkesposition. Denne vil så blive omregnet til bredde og længde og lagret under »Pkt.1«. Af denne grund er det godt at holde »Pkt.1« som en tom plads. Vil man fylde »Pkt.2-9« skal man trykke »►« og over i »Waypoint position«. Her indtaster man v.h.a. bredde og længde. Det er en god ide, at have hjemhavn, sømærker, rev og lignende stående fast i navigatoren.

SPECIAL

Fra dette »billede« kan der trykkes »►«, to gange »▲« og en gang »►«. Nu viser »billedet«, hvilken deccakæde der benyttes.

På Bornholm kan der f.eks. stå A 07 - dette betyder at »Mark IV« automatisk har valgt den danske kæde. Vi er imidlertid langt væk fra hovedstationen, og positionerne springer for meget. Derfor trykker vi »E« og »▲«. A'et skifter nu til F og vi kan yderligere indtaste 21. Så er vi på F 21 - dette betyder, at vi fast har valgt den sydsvenske kæde.

Disse problemer kan man opleve overalt, hvor 2 deccakæder overlapper hinanden.

Afslutning:

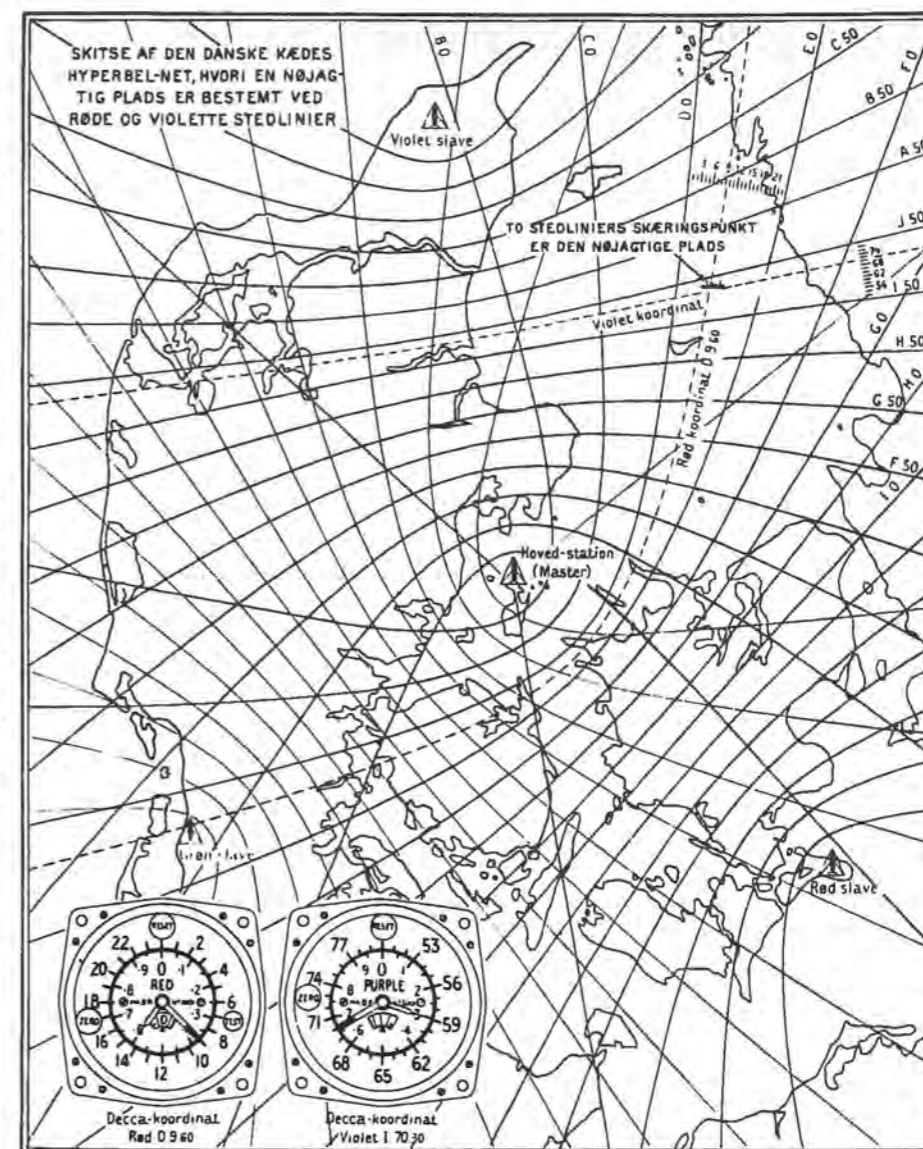
Sæt klistermærket med diagrammet op ved siden af »Mark IV«. I begyndelsen kan ingen huske alle funktionerne. Indøv hele tiden indtastningerne. »Mark IV« bider ikke og kan ikke gå i stykker ved almindeligt brug.

Diagrammet viser 6 »billeder« med et »E«. Det er kun i disse »billeder«, vi kan taste noget ind i apparatet. Ved indtastning skal vi både begynde og slutte ved at trykke på »E«. Det tal, man kan ændre på, blinker, og tallene ændres ved »▲« eller »▼«. Når man vil stille på nabotallet trykkes »◀« eller »▶«.

Skulle man ønske at vende tilbage til en bestemt position, kan man trykke på »E« i 2 sek. Positionen blokeres herefter, og »billedet« viser pejling og afstand tilbage til positionen. Endvidere står der ordet »Help«, dette skyldes, at man forestiller sig funktionen anvendt ved overbordfald.

For ikke at trætte læserne, har jeg her kun gennemgået en del af »Mark IV«, men øvelse gør mester - GOD FORNØJELSE!

Ivar Holm
Rønne RST.

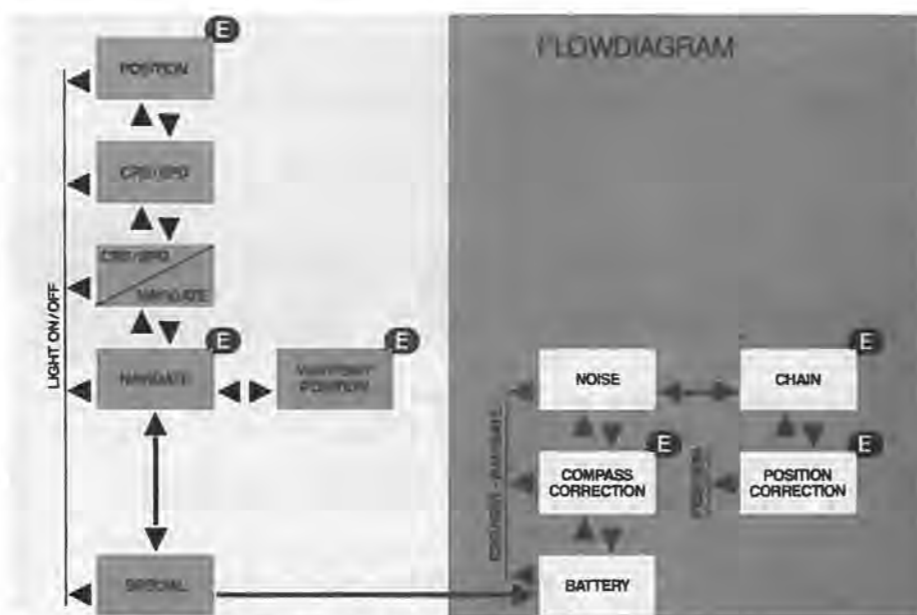


De danske decca-stationers placering og decca-bølgerens udbredelse. Masterstationen står på Samsø, og slave-stationerne står på Møn, ved Højer og ved Hjørring.

STØT
VORE ANNONCØRER
- DE STØTTER OS!

MOLLERUP
&
BROE
Kolonial og
Skibshandel

THYBORØN HAVN
TLF. 07 83 12 11



Diagrammet, som viser, hvordan AP-navigatør Mark IV fungerer.



Hvide Sande gensidige Skibsforsikring

Stormgade 8 - 6960 Hvide Sande - Tlf. 97 31 10 12

Formand Bønt O. Jørgensen
Privat 97 31 12 88

Forretningsfører Kr. Knudsen
Privat 97 31 14 18

VI KENDER
FORHOLDENE
TIL BUNDS

Frydendahl tlf. 97 31 13 11



S.Å. Leth Jensen

Statsautoriseret væjer og måler
Østhavnen i Hirtshals
Telefon 98 94 13 12

Norsk havari-kommission retter varm tak til redningsmænd fra Hirtshals

Den norske havarikommission for civil luftfart har til Farvandsvæsenet sendt en hjertelig tak for den indsats, redningsmændene i Hirtshals ydede i forbindelse med flyulykken i Skagerrak 8. september 1989, hvor 55 mennesker omkom. Brevet har følgende ordlyd:
Det ligger oss meget på hjertet å få rette en særskilt takk til Redningstjenesten i Danmark og spesielt Redningsstasjonen i Hirtshals.
I den første viktige fasen av lokaliseringsarbeidet ble vi tilbudt en kjentmann og tidligere fisker, nemlig skipper på

Redningskrysseren, Frode Andersen. Hans lokalkunnskap viste seg å bli meget nyttig for den vellykkede lete- og bergingsaksjonen. Senere ble han avløst av Redningsstasjonens leder Jakob Pedersen og skipper Kurt Andersen. Alle gled på en fin måte inn i teamarbeidet ombord på Bergen Surveyor og bidro til at problemene som oppstod, ble løst uansett dag eller tid på døgnet.
Det er også nødvendig å nevne den fine, forståelsesfulle og effektive måten de omkomne ble behandlet på. For de ombord på Bergen Surveyor var det en stor

lettelse, samtidig som effektiviteten i bergingsarbeidet ble vesentlig høyere enn om skipet hadde måttet gå til land med de omkomne etterhvert som de ble funnet.

Der er også verdt å nevne den medmenneskelighet og medfølelse mannskapet på Redningsstasjonen viste ved å medvirke til at arbeidet med de omkomne kunne foregå på en diskret måte. De etterlatte familiene i Norge har gitt uttrykk for en stor taknemlighet for dette.
Det er antageligvis slik at de mennesker som bemanner er redningsstasjon ofte setter eget liv på spill for å redde andre, utvikler særlige verdifulle kvaliteter. Vi er glade for å ha lært Dere å kjenne og stolte av å ha fått Dere som venner.

Hjertelig tak
Ragnar Rynestad
Jon P. Pran

US Coast Guard på prøvetur med Kattegattypen

Den nye danske redningsbåd af Kattegattypen er set med internationale øjne så interessant, at US Coast Guard de sidste dage i november var på studietur for at se og prøve båden.
US Coast Guard havde sendt en tre mands delegation til Danmark, bestående af Jim Hanks, John Kapland og Joe Duncan. Sidstnævnte er projektleder på amerikanernes eget store nybygningsprogram. US Coast Guard er i gang med at forny sin flåde af redningsbåde. Der skal bygges over 100, og de første fem er ved at være færdige og skal sendes ud til afprøvning. Det er både, som er betyde-

ligt mindre end Kattegattypen, som er 23 meter lang. Amerikanerne holder sig til en båd af samme størrelse som MRB 34 - 35, nemlig cirka 15 meter.
Redningsinspektør Ole Skovgaard Jensen tog imod de tre amerikanere i København og fulgte dem til Neksø, hvor de fik lejlighed til at se og prøve »L. Rosenfeldt«.
- Torsdag 30. november sejlede vi en tur rundt om Bornholm, og de tre amerikanerne noterede flittigt ned på hele turen, siger Ole Skovgaard.
- De prøvede at manøvrere båden, og de var meget imponerede af dens manøvre-

dygtighed. De var også meget interesseret i instrumenteringen og i styregrejserne. De har ikke tiller - dvs. styrepind - i deres egne både, men kun et rat.
- Indretningen var de meget begejstrede for, men de har ikke nær så megen plads i deres egne både, og de siger, at de heller ikke har behov for det.
- De havde været i Italien, før de kom her, og de skulle videre til Oslo, Tyskland, Holland og England for at se på deres redningsbåde, før de tog hjem igen, siger Ole Skovgaard.

Kæntringen ved Skagen

Telegrafinspektør Bjarne V. Johansen har følgende kommentar til redningsaktionen d. 18. juli 1989, hvorunder Skagens lette redningsbåd kæntrede

Det var med beundring og interesse jeg i Tidsskrift for Redningsvæsen nr. 4 1989 læste om hændelsesforløbet i forbindelse med redningsaktionen, hvor Skagens lette redningsbåd kæntrede.
Redningsaktionen startede som en af de for Skagen redningsstation rutineprægede strandinger af et lystfartøj på Grenen, uden dramatik, men med den sædvanlige hurtige udrykning.

Desværre sluttede aktionen med rigelig dramatik, men heldigvis med lykkelig udgang.
Da lystfartøjet Me-Cerei ikke havde radio ombord til kommunikation med kystradiotjenesten, skete alarmeringen via politiet, som gennem de vanlige kanaler alarmerede Skagen redningsstation.
Så langt så godt, - men stationsleder Aage Venø Jensen har efterhånden flere gange draget kystradiotjenestens kompetence i tvivl, og gør det også denne gang.

Han postulerer,
1. at fordi Skagen Radios anlæg om natten passes af Blåvand Radio og Lyngby Radio, har man ikke opfanget nogen melding fra redningsfolkene, og
2. han ville have fået underretning tidligere om, at hans tre folk var reddet i god behold, hvis Skagen Radio havde været med i aktionen.
Det må blive et postulat, da Åge Venø Jensen end ikke har ulejliget sig for at få en forklaring.

Ad.1. Meldingen som sendtes til Skagen redningsbåd om, at »Vi er væltet på nordsiden, alle 3 mand i havet, vi har det godt«, hørtes tydeligt på Blåvand Radio via udstyret på Skagen Radio.
Meldingen gav ikke anledning til yderligere indsats, da redningsbåden var i området, der var folk på stranden og red-

ningshelikopter var på vej til assistance.
Ad.2. Den nævnte forsinkelse af oplysningen om, at redningsfolkene var reddet og i god behold, blev ikke sendt på de radiokanaler, hvor kystradiostationen lytter, så selv Skagen Radio har ikke haft mulighed for at give meddelelsen videre.
Jeg er ikke klar over, hvis ærinde stationsleder Åge Venø Jensen går i sin kritik, men jeg ønsker at gøre det klart, at det ikke er fremmede for et godt samarbejde redningsinstanser imellem, at kystradiotjenestens personales kvalifikationer drages i tvivl af en, som ikke har den tilsvarende rutine, hvad angår radiokommunikation.

Personalet på kystradiostationerne har som hovedbeskæftigelse radiokommunikation.
Radiokommunikationen, også under denne redningsaktion, efterlader det spor, at den ene part ikke har forstået, hvor vigtigt det er at alle forstår og får kommunikationen og at selv de mest elementære procedurer fra radioreglementet følges.

Alle har, når de erhverver radiocertifikatet, fået at vide, at man ikke skal hænge sig så meget i procedurerne, - specielt i en nødsituation, det vigtigste er, at redningsaktionen lykkes.

Men for at en redningsaktion skal lykkes, er det også nødvendigt at redningsinstanser kan følge med i hvad der foregår. D.v.s. at det ikke fremmer samarbejdet, når mere end halvdelen af korrespondencen foregår på VHF-kanaler, hvor kystradiostationerne ikke har en jordisk chance for at følge med.
Kystradiostationerne har kun nød- og kaldekanalen, kanal-16, foruden deres begrænsede antal kanaler til afvikling af anden trafik.

Desuden besværliggøres forståelsen også, når der anvendes fornavne, øgenavne, forkortelser på navne o.lgn.
Det kunne selvfølgelig lade sig gøre at lære dem, hvis det kun drejede sig om redningsstation Skagen, men der er imervæk også en verden uden for Skagen, med deres redningsstationer og med den naturlige udskiftning af personer, som altid finder sted.

I artiklen nævnes det vigtige i, at afholde øvelser af forskellige slags. Jeg kan anbefale, at øvelserne udvides til også at omfatte radiokorrespondence, samt det vigtige i at give den rigtige information til de rigtige, og have tillid til de personer man samarbejder med.

Til slut kan oplyses at kystradiotjenesten i Danmark for tiden er i gang med en organisationstilpasning.
Dette har bl.a. medført at Skagen Radios anlæg i perioder passes af Blåvand Radio og Lyngby Radio.
Skagen Radio betjener idag anlæg i Skagen, Hirtshals, Hanstholm, Læsø og Ålborg.

Skagen Radio har fra 1. april 1989 lukket i tidsrummet 0000-0700 og anlæggene i Skagen, Hirtshals, Hanstholm betjenes i dette tidsrum af Blåvand Radio.
Anlæggene i Ålborg og Læsø betjenes tilsvarende af Lyngby Radio.

Med venlig hilsen
Telegrafinspektør Bjarne V. Johansen
leder af Blåvand Radio
og Skagen Radio.

Svar: Jeg har stor respekt for telegrafisterne i kystradiotjenesten, og jeg har ikke på noget tidspunkt ønsket at drage deres kvalifikationer i tvivl. Men det er en kendsgerning, at vi ville have fået større hjælp, såfremt Skagen Radio havde været bemanded under aktionen. Jeg mener fortsat, det er forkert at lukke Skagen Radio om natten.

Venlig hilsen
Åge Venø Jensen



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



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



**Thorsminde
Revisionskontor**

Verner Nørfjand
Havnevej 2 . Thorsminde . 6990 Ulfborg
Tlf. 07 49 70 25 - 07 49 71 44 . Fax 07 49 71 96



**HIRTSHALS
FISKEAUKTION**

Knud Damgaard - Statsaut.
Kontor: 08 94 12 33 - Privat: 08 94 11 14
9850 Hirtshals



**Fiskesalgforeningen
ØSTBORNHOLM A.m.b.a.**
Sdr. Hammer 2 · Postbox 13
3730 Neksø · Tlf. 03 99 21 99

**Alle handler i...
Thorsminde Fiskernes Indkøbsforening**

Vesthavnen . Thorsminde . 6990 Ulfborg
Telefon 97 49 70 55

Specialister i garn



**Ophalerbedding indtil 200 tons
Hydraulik- og Maskinværksted
Tømrerværksted
Malerværksted**

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

BORNHOLMS KONSERVESFABRIK A/S

LEVERANDØR TIL DET KGL. DANSKE HOF
3730 NEKSØ - BORNHOLM

Stor tilfredshed med LRB-kursus



Fire kursus afholdt i 1989

- Det er mit helt klare indtryk, at der har været meget stor tilfredshed med de nye kurser for redningsmænd, som sejler lette redningsbåde, siger redningsinspektør Ole Skovgaard Jensen.

- Alle kurserne finder sted ved Offshoreskolen på Fanø, og vi når at afholde fire kurser allerede i år. Det er meget få ændringer, som er foretaget undervejs, men der er kommet flere ting med, og programmet er nu så hårdt, at vi overvejer at udvide kurset med en halv dag, så det i alt kommer til at vare tre og en halv dag, siger han.

Ole Skovgaard Jensen siger, at kurserne ikke mindst har stor værdi, fordi kursusdeltagerne selv kommer frem med mange gode ideer, og fordi kurserne giver redningsmænd fra forskellige stationer lejlighed til at udveksle synspunkter og erfaring.

Deltagerne i det første LRB-kursus på Offshoreskolen blev præsenteret i sidste nummer af redningsbladet, og siden er der afholdt yderligere tre kurser i år.

Deltagerne i kursus uge 47:

Bådformand Bjarke Stenrøjl Kristensen, RST, Rømø.
Bådmand Niels Chr. Manø, RST Rømø.
Bådmand Villy Jakobsgaard, RST Thyborøn.
Bådmand Jørgen Slot, RST Thyborøn.
Bådmand Vagn B. Pedersen, RST Torsminde,
Bådmand Ole Steen Jensen, RST Torsminde.
Bådmand Henrik Jensen, RST Esbjerg.
Bådmand Jeppe Abrahamsen, RST Esbjerg.

Deltagerne i kursus uge 48:

Bådmand Niels Lyberg Kofod, RST Rønne.
Bådmand Søren Chr. V. Larsen, RST Hvide Sande.
Bådmand Steffen Kjeldgaard, RST Anholt.
Bådmand Ole Fjeldal Jensen, RST Østerby.

Bådmand Bent Sand, RST Torup Strand.

Bådmand Willy Hede Madsen, RST Nr. Vorupør.
Bådmand Oluf Stenrøjl Kristensen, RST Rømø.
Bådmand Egon Vagn Jensen, RST Grenå.

Deltagerne i kursus uge 50:

Bådmand Bengt Ludvig Johnsson, RST Østerby.
Bådmand Otto V. Nielsen, RST Rønne.
Bådmand Keld Erik Larsen, RST Klintholm.
Bådmand John M. J. Meyer, RST Klintholm.
Stationsleder Børge E. Jacobsen, RST Odden Havn.
Bådmand Jens Otto Grønne Pedersen, RST Hvide Sande.
Bådmand Peter N. Jensen, RST Hirtshals.

Hirtshals Fiskeriforening

LOSSEAFD. - ØSTHAVNEN
9850 HIRTSHALS

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

HIRTSHALS
SKIBSELEKTRONIK A/S
Nordvestkajen - Tlf. 98 94 18 44 - 98 94 12 56



selvfølgelig!
LOKALBANKEN
HIRTSHALS



LUKKET FLYDEDOK

Sandblæsning . Metallisering . Overfladebehandling

Jørgen Jeppesen
Cort Adlersvej 6
9850 Hirtshals

Danmark
Telefon 98 94 10 33
Telefax 98 94 23 08

**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**

**Tegn
abonnement
på
redningsbladet**



Et af de mange flotte billeder, som redningsmændene fik leveret pr. luftpost. Kaptajn Allan Thomsen, som kom med billederne, er selv med i redningsbåden sammen med bl. a. forsvarsminister Knud Enggaard og farvandsdirektør Torsten Kruuse.

(Foto: Flyvevåbnets Fotojeneste)

Fik billeder med luftpost

Redningsmændene i Nr. Vorupør holder jævnligt øvelse med Flyvevåbnets redningshelikoptere, og det har skabt et godt forhold mellem de flyvende og sejlene redningsmænd.

Det resulterede lørdag 18. november i, at stationsleder Arne Baltesen blev kaldt op af kaptajn Allan Thomsen fra redningseskadrillen. Han var i nærheden med sin helikopter og havde billeder med til ham.

Dem havde helikopterens besætning ta-

get under den øvelse, der blev holdt 23. juni, da forsvarsminister Knud Enggaard var i Nr. Vorupør for at indvie det nye rednings- og fiskerimuseum, »Vorupør Landingsplads«.

Helikopterfolkene havde fået lavet et ekstra sæt billeder til redningsstationen, og nu skulle de afleveres. Men de havde lidt småtravlt, så de havde ikke tid til at lande. Allan Thomsen spurgte, om ikke Arne Baltesen kunne gå ud på molen ved Vorupør. Jo, det kunne han da. Han

skyndte sig, men før han var nået derud, hang helikopteren der allerede. En pakke med et sæt flotte billeder blev firt ned til ham, en vinken, og så var helikopteren på vej igen. Det kan man da kalde levering med luftpost.

For redningsmændene var det spændende billeder at få, fordi de normalt ikke ser billeder af redningsbåden taget fra luften.

FISKERNES SAMLECENTRAL I GRENÅ ApS

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

HIRTSHALS EL-MOTORSERVICE ApS

HIRTSHALS . ØSTHAVNEN . TLF. 08 94 15 95

Elektromekanisk værksted

Salg og service af generatorer, motorer og pumper

Hædersgaver til redningsmænd skal ikke beskattes

Forretningsføreren for Martha Lerches Legat har fået en klar afgørelse fra skattevæsenet i Esbjerg

I dagens Danmark er et legatbeløb på nogle få hundrede kroner den største hæder, der kan tildeles en redningsmand, som sejler ud og sætter livet på spil for at redde andre - og hidtil er dette beløb oven i købet blevet beskattet. Redningsmændene i Skagen fandt efter samtale med deres skatteforvaltning ud af, at beløbene ville være skattefrie, hvis de blev holdt under 500 kr., men nu har forretningsføreren for Martha Lerches Legat, fhv. redningsinspektør Jørgen Ibsen, Esbjerg, fået en klar afgørelse fra skatteforvaltningen i Esbjerg. Legatbeløb, der gives som hædersgaver til aktive redningsmænd, er skattefrie.

Afgørelsen gælder legatbeløb fra Martha Lerches legat, men de må helt klart også gælde legatbeløb, som fra Leopold Rosenfeldts legat, der tildeles redningsmænd i de indre danske farvande. Som flere gange tidligere fortalt i redningsbladet, er det nemlig sådan, at Martha Lerches legat i følge fundatsen er forbeholdt redningsmænd på den jyske vestkyst, mens Leopold Rosenfeldt legat - for at få balance i tingene - derfor er forbeholdt redningsmænd i de indre farvande.

Jørgen Ibsen har til redningsbladet fremsendt følgende redegørelse. Brug den overfor det lokale skattevæsen, hvis der opstår problemer,

Legatbeløb til aktive redningsmænd

Efter henvendelse til skatteforvaltningen, Esbjerg Kommune, vedrørende uddeling af hædersgaver til redningsmænd har jeg den 15. sept.d.å. modtaget nedennævnte svar fra skatteforvaltningen.

Martha Kirstine Lerches legat
v/ Jørgen Ibsen
Skoleparken 57, 1., tv.
6705 Esbjerg Ø.

Den 15 SEP 1989
J.nr. -11 63 05 96
Sagsbeh.:
Svend Erik Nissum.

På legatets vegne har De i skrivelse af 10. september 1989 anmodet om, at legatet fritages for oplysningspligt med skattefritagelser til følge for legatbeløb tildelt aktive redningsmænd, der under en redningsaktion har udvist særlig beslutsomhed

og mod i en så farlig og vanskelig situation, at legatet finder det påskønnelsesværdigt.

Det er skatteforvaltningens opfattelse, at ovennævnte uddelinger er at betragte som hædersgaver, der er omfattet af lov om særlig indkomst paragraf 2, nr. 16, med det til følge, at der i henhold til lov om særlig indkomst, paragraf 8, stk. 3, først skal betales skat (50 pct.), når hædersgaven udgør mere end 6.000 kr., og da kun af beløbet, der overstiger 6.000 kr.

Det skal bemærkes, at legatbeløbet for at kunne anses for omfattet af ovennævnte bestemmelser, skal være ydet en gang for alle og udelukkende have karakter af en anerkendelse af modtagerens fortjenester.

Der skal indsendes oplysningssedler på legatbeløbet med afkrydsning i felt 33 og med oplysning i felt 27, at beløbet er en hædersgave, der er omfattet af LOSI paragraf 2, nr. 16. (Det her nævnte foretages af legatets administrator hvert år).

Såfremt De skulle have yderligere spørgsmål, står vi gerne til rådighed.

Venlig hilsen

sign. Per Fisker Svend Erik Nissum
Skatteinspektør Overassistent

Til ovennævnte afgørelse kan jeg efter samtale med skatteforvaltningen oplyse, at hædersgaverne skal påføres modtagerens selvangivelse som »særlig indkomst«, men selvangivelsen skal samtidig påføres et tilsvarende fradrag for at opnå slutresultat: 0 kr. »Manøvren« er skatteteknik i forbindelse med legatets indberetningspligt. Er der tvivl om beløbenes placering, er det klogt at spørge jeres stedlige skattekontor. Samme sted og med henvisning til afgørelsen er det muligt at få evt. tidligere indeholdt skat af en hædersgave refunderet.

Med venlig hilsen
Jørgen Ibsen

A/S Vestjydsk Krystal-Isværk

Ny Fiskerihavn . 6700 Esbjerg

Tlf. 05 12 00 66

Forsvarsministerens julehilsen til de danske redningsmænd

Af forsvarsminister Knud Enggaard

Det glædede mig meget, da jeg blev bedt om at skrive en julehilsen til læserne af »Tidskrift for Redningsvæsen«.

Hvervet som Forsvarsminister er meget alsidigt og med mange opgaver. 1989 har budt på mangt og meget, stort og småt. Jeg er glad for, at jeg blandt oplevelserne i 1989 kan regne flere gode besøg ved Kystredningstjenesten.

Det var en stor oplevelse for min hustru og mig i februar i år, at deltage i navngivningen af »Emile Robin« - det første af to redningsfartøjer til Nordsøen. Prøveturen med »Emile Robbin« fra Ringkøbing til Hvide Sande gav et godt indtryk af redningsfartøjets evner. Den nye redningsstation i Hvide Sande har givet nogle gode rammer for redningsfolkene og deres hverv.

Sankt Hans Aftens dag blev en særlig dag med indvielsen af Fiskeri- og Redningsmuseet i Nr. Vorupør. Det er af

stor værdi for nutiden og fremtiden, at initiativrige og entusiastiske mennesker vil lægge arbejde og energi i et projekt som »Vorupør Landingsplads«.

Jeg fik samtidig en god lejlighed til at sejle med den nuværende redningsbåd i Vorupør under en redningsøvelse i samarbejde med Flyvevåbenets redningseskadrille. Dette nære samarbejde mellem Kystredningstjenesten og Flyvevåbenet er meget vigtigt for udførelsen af pålagte opgaver.

I september måned besøgte jeg i strålen- de vejr Anholt Havns Redningsstation. Ligesom ved mine andre besøg ved Kystredningstjenesten rundt om i landet, blev jeg fascineret af den entusiasme og glæde, redningsmændene lægger for dagen.

Prøveturen med den nye lette redningsbåde var værdifuld for mit virke omkring Kystredningstjenesten.



Forsvarsminister Knud Enggaard

Med denne julehilsen vil jeg gerne benytte lejligheden til at takke Kystredningstjenesten og hver enkelt af redningsfolkene for en god og engageret indsats i året 1989 med håbet om et godt nytår.



Fra forsvarsminister Knud Enggaards besøg på Anholt i september. Ministeren blev budt på kaffe i redningshuset. Han ses her sammen med stationsleder Bjarne Carlsen.



Når man til daglig har et hårdt og krævende job som minister, er det rart at komme ud i samfundet. Her ses forsvarsminister Knud Enggaard iført redningsdragt ombord i RST Anholts nye lette redningsbåd.



NORDSØVÆRFTET

(North Sea Shipyard Ltd.) Ringkøbing · Denmark

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

Vester Agger ligger på 6 favne vand

- Vores redningsstation bliver stadig kaldt »Vester Agger«, men vi er efterhånden ved at være trætte af navnet. Kan vi ikke få navneforandring, så stationen bare hedder »RST Agger«.

Det spørgsmål rejste stationsleder Aage Sørensen fra Agger på stationsledermødet for nylig, og han forklarede også hvorfor.

- Det er rigtigt nok, at der engang var noget, der hed »Vester Agger«, men det var allerede opløst af havet længe før 1852, hvor redningsvæsenet blev oprettet. Når navnet blev brugt alligevel, var det fordi, der dengang var mere end en redningsstation i Agger, og så skulle de jo hedde noget forskelligt.

- Men i dag ligger »Vester Agger« på seks favne vand, halvanden kilometer ude i havet, og det giver problemer, når vi snakker med folk, som ikke er stedkendte. Derfor vil vi godt nøjes med at hedde Agger Redningsstation, sagde Aage Sørensen.

Rådighedsvederlæg skal ikke trækkes i efterlønnen

En del redningsmænd har nået en alder, hvor de kan gå på efterløn, og til dem har stationsleder Aage Sørensen, RST Agger, en god nyhed. Han er selv gået på efterløn, og han fandt det urimeligt, at hans rådighedsvederlæg skulle modregnes i efterlønnen.

Derfor rejste han sagen overfor sin arbejdsløshedskasse, og efter tre års tovtrækkeri har han nu fået en afgørelse fra Direktoratet for Arbejdsløshedsforsikring.

Direktoratet skriver,

»at den usikkerhed, der har hersket med hensyn til rådighedsvederlags betydning for efterløn og dagpenge, og den deraf afledte uensartede praksis i kasserne, bør føre til, at der indtil videre ikke skal foretages fradrag i efterlønnen for udbetaling af det omhandlede rådighedstilæg.«

Timebetalingen for deltagelse i redningsaktioner m. v. ydes efter direktoratet opfattelse for arbejde, som hører under 200 timers reglen.

Har fået egen helikopterlandingsplads

- Det må du love mig, at du aldrig gør mere.

Det var maleren på Thyborøn bedding, som næsten grædefærdig sagde disse ord til stationsleder Robert Iversen, Thyborøn.

Stationen havde deltaget i en redningsaktion sammen med en helikopter fra Flyvevåbnets redningseskadrille, og redningsmændene ville byde på kaffe, før helikopteren returnerede. Ved siden af havnekontoret, 100 meter fra redningshuset, er der en åben plads, og her landede helikopteren.

Men, uha. Ingen havde tænkt på det løse sand. Det blev pisket op af helikopterens rotor, og en god del af det landede på

beddingen, hvor to kuttere netop var blevet malet.

Før helikopteren kom, var de lyseblå, bagefter havde de en helt anden farve. Begge kuttere måtte slibes af og males igen.

Nu har Redningsstation Thyborøn fået sin egen helikopterlandingsplads. Det er en af byens boldbaner, som stationen har fået lov at benytte. Den er hejnet ind, så uvedkommende ikke kan komme for tæt på helikopteren, og redningsmændene har fået udleveret nøgler, så de altid kan komme ind på pladsen. Den er blevet forsynet med en mast med flag, så helikopterpiloten altid kan se vindretningen.

Et tilbageblik og en julehilsen

For seks måneder siden blev den nye redningsbåd »Emile Robin« stationeret her i Hvide Sande og jeg vil tro der er nogle af vore kollegaer der er interesseret i at høre hvordan vi er tilfreds med vores nye redningsbåd, og selv om der endnu ikke har været aktioner, hvor vind og sø har været stormstyrke, så har redningsmændene dog været på havet med vindstød op til 20-24 sekundmeter i bygerne, og besætningen har givet udtryk for større og større tryghedsfølelse ved »Emile Robin«.

Det har jo været med stor spænding, at vi har nået de for os gode resultater. Her tænker jeg på Farvandsvæsenet, Søfartsstyrelsen, Knud E. Hansen (Ras) og selvfølgelig Nordsøværftet med de gode medarbejdere, der alle med en enestående interesse gik til opgaven. Kære kolleger, her fra stationen ønsker

vi ikke må glemme: Udvalgets formand, nu afdøde underdirektør Knud Kjærgård, forhenværende divisionschef Monnerup og forhenværende farvandsdirektør Gredal m. fl. der efter den bitre erfaring fra Hirtshals - gav os grønt lys for vort ønske om Nordsøtypen. Der er endnu nok at arbejde videre med i redningsvæsenet, selvom der er sket store ændringer og forbedringer hvad grej angår.

Og her ved årets slutning skal der lyde en TAK til de mange, der har bidraget til, at vi har nået de for os gode resultater. Her tænker jeg på Farvandsvæsenet, Søfartsstyrelsen, Knud E. Hansen (Ras) og selvfølgelig Nordsøværftet med de gode medarbejdere, der alle med en enestående interesse gik til opgaven.

Kære kolleger, her fra stationen ønsker

vi Jer alle en rigtig god jul og et godt og lykkeligt nytår.

Jeg vil slutte med at fortælle om min første strandvagt, der netop faldt juleaften 1951:

Kl. 22.00 skulle jeg begynde min vagt, men først på aftenen var vi samlet i min broders hjem for at fejre jul med hans unge enke og tre små børn.

Ulykken med redningsbåden skete 9. december, så det satte jo sit præg på vores jul.

Min far, der var gammel redningsmand, fulgte med mig op til klitterne, men de seks timer måtte jeg selv gå.

Hvor var det uhyggeligt og trist først på vagten med storm og regn fra sydvest.

Men hen på natten lagde vinden sig lidt, og jeg havde en hel speciel oplevelse. Jeg fik lov at erfare den fred som overgår al forstand og som julen forkynnder. At os er en Frelser født.

Chr. Mose Enevoldsen

Hirtshals Ny Samlecentral ApS

Tlf. 08 94 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



ESBJERG GENSIDIGE
SKIBSFORSIKRING
Havdigevej 31 . 6700 Esbjerg

DANTRAWL A/S

Telefon 08 94 17 11

Vi ses i den lokale bank!

NORDVESTBANK



Den nye hollandske havnebaserede redningsbåd af Medina-typen som udvalget prøvesejlede under Hollandsturen. Udvalget bestod af Herluf Rasmussen, Nicolaj Hansen, Lars Hallkvist, Ivar Holm, Erik Mouritsen og Robert Iversen.

Nye projekter klar i januar og marts

Arbejdet med at projektere de to nye hurtige både til redningsvæsenet er i fuld gang.

Farvandsvæsenet har skrevet kontrakt med Lars Olsen, Frederiksberg, om projektering af den nye LRB, og med SMC Skibs- og Marineconsult i Nakskov om projektering af den nye HRL (Hurtig Rednings- og Lodsåbåd).

De to projekter skal være klar henholdsvis i januar og marts, hvorefter licitationsmaterialet kan udarbejdes.

Begge både skal have en topfart på omkring de 35 knob.



Jydsk Dykker-firma

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

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

AGGER SKIBSVÆRFT

Nybygninger og reparationer.
Smede- og Maskinværksted

Agger, 7770 Vestervig
Tlf. 07 94 15 55

MANDS MINDE



Ansættelser

Pr. 1. oktober 1989

Bådmand på prøve Torben Koch Sørensen, redningsstation Hirtshals som bådmand.

Bådmand på prøve Henrik Karred Larsen, redningsstation Skagen som bådmand.

Bådmand Jørgen Slot, redningsstation Thyborøn som bådmand.

Pr. 1. november 1989

Knud Hesse Thomsen, f. 17. dec. 1945, som bådmand på prøve ved redningsstation Grenå.

Jeppe Degn Abrahamsen, f. 12. okt. 1963, som bådmand på prøve ved redningsstation Esbjerg.

Niels Jørgen Jensen, f. 20. nov. 1948, som bådmand på prøve ved redningsstation Gedser.

Bådmand på prøve Tommy Jensen, redningsstation Hvide Sande som bådmand.

Jørgen Christensen, f. 20. marts 1952, som bådmand på prøve ved redningsstation Odden Havn.

Afsked

Pr. 30. november 1989

Bådmand N. P. O. Nielsen, redningsstation Gedser efter ansøgning.

Opsynsmand I. B. Andersen, redningsstation Odden Havn efter ansøgning.

Bådmand T. B. Andersen, redningsstation Hirtshals efter ansøgning.

Runde fødselsdage

65 år

Stationsleder H. Nielsen, Torup Strand, 18. jan. 1990.

Fhv. betjeningsmand A. Sønderby, Tuskær, 30. jan. 1990.

70 år

Fhv. bådmand T.A. Nielsen, Thorsminde, 17. dec. 1989.

80 år

Fhv. bådformand J. H. Kristensen, Torup Strand, 15. dec. 1989.

Fhv. opsynsmand P. Rasmussen, Sæby, 27. dec. 1989.



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 glædelig jul
samt et godt og lykkebringende nytår.



Julehilsen fra Farvandsvæsenet

Alt personel ved Farvandsvæsenet
sender redningsmændene
og deres pårørende ønsket om en rigtig
glædelig jul og et godt nytår.

Med venlig hilsen
Herluf Rasmussen

Kolonial
Skibsproviantering
Slagtervarer
Isenkram



Tage Bærentzen

Thorsminde . 6990 Ulfborg
Tlf. 07 49 71 54

CALYPSO Krøys Seafood a/s

Rødspættevej 5 - 6960 Hvide Sande - Tlf. 97 31 13 55

ANDELSBANKEN
er anderledes

Hirtshals - 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

HANSTHOLM FISKEAUKTION

Auktionsmester IB HOLM SØRENSEN
(statsautoriseret)



AUKTIONSGADE 11

7730 HANSTHOLM

Tlf. 07 96 11 66

Telex 60 857



SEAVIEW KLARSIGTRUDE



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

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



Tver C. Weillbach & Co. A/S

Toldbodgade 35
Tlf. 01-135927

1253 København K
Telex 19709

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