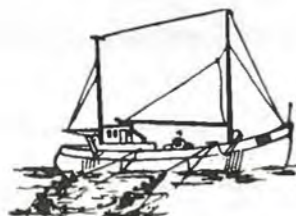


Thyborøn Dykker- og Frømandstjenestev/ Verner Nielsen
Lærkevej 37 - Thyborøn
Tlf. 97 83 13 19**Thyborøn
Skibsproviantering**v/ Birte og Søren Pedersen
Havnegade 22 . 7680 Thyborøn . Tlf. 97 83 10 05 - 97 83 13 20**THYBORØN SKIBSRADIO**MARITIMT ELEKTRONISK UDSTYR
Henning Bygskov . Havnen 7680 Thyborøn . Tlf. 97 83 11 60 . Bille 145 54889**THYBORØN SKIBS- &
MOTORREPARATION ApS**

Tlf. 97 83 15 50 - 97 83 11 11

**SØREN EMTKJÆR**SHELL SERVICE
ALT I AUTOTILBEHØR
7680 Thyborøn . Tlf. 97 83 11 74**HARALD IVERSEN & SØN**FISKEEKSPORT - FILETFABRIK
Tlf. 97 83 13 00 - 97 83 17 40
7680 Thyborøn Havn**THYBORØN TRAWLBINDERI I/S**Havnegade 42 . 7680 Thyborøn
Telefon 97 83 15 00 . Telefax 97 83 15 22*Altid de nyeste modeller i »Trawl« og »Vod«***A/S Thyborøn Isværk
&
Kølehus**

Tlf. 97 83 10 03

7680 Thyborøn Havn

**THYBORØN FISKEAUKTION**

v/ Jens Steen



7680 Thyborøn . Tlf. 97 83 14 44



1990

Medlemsblad for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 1

JANUAR-FEBRUAR 1990

57. ÅRG.

**Redningsbåd ødelagt af påsat brand**

Bådfører Jens Baltesen havde ikke tanke for sin egen sikkerhed, da redningshuset i Nr. Vorupør blev hærget af en påsat brand. Selvom huset var fyldt med røg og ild, og benzindunke og nødraketter eksploderede, ville han ind for at redde MRB 31. To mand måtte holde ham tilbage med magt, og først da brandvæsenet fra Thisted ankom, og han kunne låne et røgdykkerudstyr, fik han lov at gå ind i huset. På billedet er han ved at iføre sig røgdykkerudstyret, og beslutsomheden lyser ud af ansigtet. Læs mere om den påsatte brand inde i bladet. (Foto: Villy Kjærgaard)

Bedst og billigst til Vesttyskland!

I perioden
indtil 15.9.1989
GRATIS
til Vesttyskland
Gælder for personer,
indtil 8 år 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. 53 87 92 33

THORSMINDE FISKEAUKTION

v/ Johannes Dahl Knudsen
Spovevej 7 . Thorsminde . 6990 Ulfborg

Tlf. 97 49 71 23

STATOIL KYSTSALG

Brændstof • Smøremidler

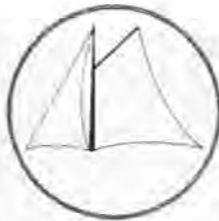
Esbjerg	Tlf. 75 12 84 78
Frederikshavn	Tlf. 98 42 11 57 - 98 42 27 23
Grenå	Tlf. 86 32 13 99
Hanstholm	Tlf. 97 96 16 90 - 97 96 13 35
Hirtshals	Tlf. 98 94 14 64 - 98 94 94 72 - 98 94 19 27
Hvide Sande	Tlf. 97 31 11 21 - 97 31 11 29
Løngby	Tlf. 97 82 02 93
Skagen	Tlf. 98 44 11 00
Strandby	Tlf. 98 48 12 01
Thorsminde	Tlf. 97 49 70 90
Thyborøn	Tlf. 97 83 10 41 - 97 83 12 35

Leverandør
til den danske
kystrednings-
tjeneste...

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. 97 83 11 25

HVIDE SANDE SAMLECENTRAL

v/ Bent Jørgensen
6960 Hvide Sande
Telefon 97 31 12 88 . Kontor: 97 31 14 86
Døgnvagt: 97 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

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

UFFE VESTH REBSDORF
Nørrevej 27A, Snogebæk, 3730 Nekstø
Tlf. 53 98 87 26

Sendrægtighed sinker tiltrængt lønforhøjelse

De danske redningsmænd har ikke fået lønforhøjelse siden 1983. Time-lønnen for deltagelse i en redningsaktion er stadig 86,60 kr., og når man ser på lønudviklingen i det øvrige samfund, er det en latterlig lille betaling for et hårdt og farefuldt arbejde.

På et møde i Forsvarsministeriet 14. september forhandlede vi os frem til en forhøjelse af timelønnen til 103,81 kr. med tilbagevirkende kraft fra 1. april 1989. Denne løn reguleres pr. 1. april 1990 til 104,47 kr., og pr. 1. september 1990 til 106,55 kr.

Desværre er der ikke sket noget siden. Løn aftalen skal godkendes i Finansministeriet, før den kan træde i kraft, og Finansministeriet er åbenbart et sted, hvor man har god tid. Selvom vores løn ikke er blevet reguleret i syv år, er den nye aftale endnu ikke godkendt - fire måneder efter.

I sandhedens interesse må vi nok erkende, at vi selv har et medansvar for den lave løn. Vi har ganske enkelt været alt for pæne. Vi har ikke råbt op om løn i tid og tide, og det hænger selvfølgelig sammen med, at vi ikke er redningsmænd for pengenes skyld. Vi har taget jobbet for at hjælpe andre. Men åbenbart skal vi hele tiden stå på barrikaderne, og det må vi så tage ved lære af. I den nye aftale, vi har indgået med Forsvarsministeriet, har vi fastsat en termin for genforhandling af lønnen. Den skal tages op 31. marts 1991, og skal derefter genforhandles hvert andet år. På den måde håber vi at kunne sikre os mod igen at komme så langt bagud.

Værst er den nuværende situation for de redningsmænd, som er blevet fast ansat på de nye, store redningsbåde. De er helt afhængige af indtægten fra redningsvæsenet, og det er en urimelighed, at de skal gå for den lave løn. Og så man skal lige huske, at der af hovedparten af de heltids ansatte kræves særlige kvalifikationer, bl. a. skippereksamen.

Det er foreningens helt klare opfattelse, at såvel deltids- som heltidsansatte redningsmænd skal sikres rimelige lønforhold, og foreningen har efter to års tovrækkeri endelig fået forhandlingsretten for de redningsmænd, som ansættes på heltid.

Det er forudsætningen for, at vi i det hele taget kan forhandle overenskomst, og næste punkt bliver nu at sikre rimelige løn- og arbejdsvilkår for de heltids-ansatte. Det på sidste generalforsamling nedsatte lønudvalg arbejder på højtryk med sagen.

Robert Iversen

A/S Vestjydsk Krystal-Isværk

Ny Fiskerihavn . 6700 Esbjerg

Tlf. 75 12 00 66

THORFISK
GRENAA - THYBORØN

FURUNO



FURUNO radar og elektronisk
SP og SKANTTI radiotelefoner
ROBERTSON autopiloter
Elektriske skibeudrustning

VIGGO Jensen



Grenaa Havn Aps
Strandgade 14
8500 Grenaa
Tlf. 86 32 06 83 - 86 32 36 83

NV NordVest proviant
Bredgade 1
7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 14 00

BRUG BRUGSEN
ANHOLT
TLF. 86 31 90 20



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

Havnevagtvej
Postbox 164 • 9990 Skagen
Telefax 98 45 02 11 • Telex 67 523
Telefon 98 44 11 00

H.P. PETERSENS BAADEVÆRFT
Dyrehaven . Nyborg
Tlf. 65 31 06 58

kattegat værft a/s, Grenaa
Nordhavnsvej 15, DK-8500 Grenaa
Telefon 86 32 08 66
Telefax 86 32 03 08
Bank: Bikuben



HSR Skibselektronik
97 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. 97 83 18 00

Tilmelding af fisk fra søen

Døgnvagt:
Tlf. 97 83 14 50



Vorupørs redningsbåd ødelagt af påsat brand

To redningsmænd måtte med magt holde bådfører Jens Baltesen tilbage, da redningshuset i Nr. Vorupør lørdag 16. december blev hærget af en påsat brand. Selvom hele huset stod i flammer og var fyldt med røg, og selvom der lød flere dumpe brag, når nødraketter og benzindunke eksploderede, tænke han ikke på sin egen sikkerhed. Han ville han ind i huset for at redde MRB 31 fra flammerne, koste hvad det ville.

Nr. Vorupør har haft båden fra ny siden 1964, og nuværende og tidligere redningsmænd har næsten ubegrænset tillid til den. Jens Baltesen samler de mange følelser i denne korte sætning: - Vi har aldrig sagt nej til at gå ud med MRB 31.

Kun folk, der kender Vesterhavet, ved hvad der ligger i disse få ord. Redningsmændene i Vorupør har sat redningsbåden ud fra den åbne kyst i kuling og storm og har kæmpet sig ud gennem brændingen for at komme nødstedte til hjælp. Og ikke en eneste gang har båden svigtet dem. Den har bragt dem frelst ud og hjem igen.

Derfor var det for redningsmændene i Vorupør ikke bare en båd, der brændte. Det var deres redningsbåd.

- Den var vores øjsten. Vi har passet og plejet den, og vi har kunnet sejle ud med den i al slags vejr. Det er den bedste båd, vi nogensinde har haft, siger stationsleder Arne Baltesen.

Det var en gammel fisker, Jens Ejnar Kristensen, der opdagede branden. Han var tidligt om morgenen taget ned på stranden for at se til »Æ hav«, og så opdagede han, at redningshuset var oplyst.

Da han kommer nærmere ser han, at det ikke er lys, men flammer. Der er ild i redningshuset. Han slår alarm til bådmænd Chr. Munk Pedersen, der bor tæt ved redningshuset. Da er kl. ca. 05.50.

Chr. Munk Pedersen drejer 000 og slår alarm til politi og brandvæsen, og derefter ringer han til Arne Baltesen. Ingen ved på dette tidspunkt, hvor omfattende branden er, og Arne Baltesen aktiverer personsøgeanlægget for at tilkalde mandskabet.

Han håber, at de i fællesskab kan få redningsbåd og udstyr bragt i sikkerhed. Efter ca. 5 minutter er hele mandskabet mødt, og Arne Baltesen drøfter sammen med de øvrige, hvad der kan gøres.

Det står hurtigt klart, at branden er meget omfattende. Ruderne er stærkt røgsværte, og man kan se flammerne. Ind imellem høres mindre eksplosioner, bl. a. fra benzindunke til gummibåden, og man kan gennem vinduerne ane, at enkelte nødraketter selvantænder som følge af den voldsomme varme. Alligevel vil Jens Baltesen ind og redde MRB 31. Båden skal i sikkerhed. Den kan Vorupør ikke undvære. Arne Baltesen må bruge sin myndighed som stationsleder og få Jens, der også er hans bror, holdt tilbage.

Selv skammer Arne sig ikke over at indrømme, at tårerne løber ham ned over kinderne. Han føler, at det er værste, han har været med til. At nogen kan gøre noget så ondt, som at stikke ild til redningshus og redningsbåd.

Men godt er det, at han forhindrer nogen i at gå ind i huset. Da brandvæsenet fra Thisted kl. 06,15 ankommer med tre vogne, forsøger brandmændene først at slukke branden gennem et knust vindue mod syd, men uden held. Derefter må de åbne porten, og da de gør det, sker der en røggas-



Redningsbåden trækkes ud af det brændende redningshus, efter at Jens Baltesen har været inde for at spænde den efter traktoren. (Foto: Villy Kjærgaard).



Som billedet viser er Vorupørs Redningsbåd i dag et sørgeligt syn. (Foto: Klaus Madsen).

eksplosion. Jens Baltesen har stadig kun et ønske, og det er at få redningsbåden ud. Han overbeviser brandmændene om, at han som den stedkendte skal ind i huset, og han låner derfor et røgdykkerudstyr. Med det på går han ind. Redningsbåden står som altid på sin vogn, klar til udsætning, og han får den spændt efter en traktor, som er tilkaldt.

Redningsbåden trækkes ud, men den er et sørgeligt syn. Hele bagbord side og en del af styrbord side er brændt væk eller forkullet, og aluminiums-styrehuset er smeltet af varmen.

Kl. 06,30 er ilden slukket i redningsbåden og i stationshuset, og brandvæsenet kan gå i gang med efterslukning. Arne Baltesen må udføre den tunge pligt at melde stationen fra.

Ved branden blev ikke kun redningsbåden stærkt beskadiget. Alt udstyr i huset, herunder redningsdragter, gummibåd, raketudstyr og meget mere blev ødelagt af flammerne.

- Det eneste i huset, der ikke blev ødelagt, var skruestikken. Alt andet er væk, siger Arne Baltesen.

Området omkring Nørre Vorupør har i det seneste halve år været udsat for flere påsatte brande, og de kulminerede med bran-

den i redningshuset. Ingen af dem er opklaret endnu.

Sættes i stand

Et par dage efter branden blev den stærkt beskadigede MRB 31 kørt til Agger, hvor den nu opbevares i et hus tilhørende Kystinspektoratet. Trods de meget store skader er det meningen, at båden skal sættes i stand.

- På grund af de meget skrappe regler for nye redningsbåde, kan Farvandsvæsenet ikke få lov at bygge en ny båd, som kan lande på kysten. Derfor skal MRB 31 sættes i stand. Det er vi nu heller ikke kede af. Den bliver lige så god som ny, og den planlagte ombygning med ny motor og nyt og større styrehus bliver udført samtidig. Jeg har hørt, at prisen kommer op omkring 3 mio. kr. Farvandsvæsenet har allerede søgt pengene, og der er stor velvilje i Forsvarsministeriet, siger Arne Baltesen.

- Det værste er, at vi skal undvære båden så længe. Det er den eneste sikkerhed, vi har, når vore egne kystbåde skal lande i hårdt vejr.

- Farvandsvæsenet har dog gjort, hvad de kunne, for at hjælpe os. Allerede to dage efter branden fik vi en landrover med raketudstyr fra Lønstrup, og vi har fået

nye redningsdragter. Vi får en lille gummibåd med påhængsmotor, som vi kan spænde efter landroveren, og desuden er det aftalt, at vi skal have den lette redningsbåd fra Grenå. Der er ved at blive lavet en vogn til den, så vi kan sætte den ud fra kysten. Fire mand har været på LRB-kursus for at lære at sejle båden.

- Men det er kun en nødløsning. Jeg tror ikke på, at vi kan sætte en let redningsbåd ud i hårdt vejr, så det er vigtigt for os, at vi får MRB 31 tilbage så hurtigt som muligt. Vi kan simpelthen ikke få nogen bedre båd til vores formål. Den har aldrig svigtet, siger Arne Baltesen.

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

Hash-påvirket skipper satte stor redningsaktion i gang

En fiskeskipper, der var påvirket af hash, satte lørdag 9. december en kæmpemæssig redningsaktion igang ved Thyborøn. Skipperen var fuldt og fast overbevist om, at hans to besætningsmedlemmer var faldet over bord, og derfor slog han alarm. Et par timer senere viste det sig, at begge fiskere var i land og var i god behold. Redningsaktionen startede kl. 5.15 om morgenen, da skipperen på en Hanstholm-kutter over radioen bad om hjælp. Han var sejlet fra Thyborøn en halv times tid forinden, og nu fortalte han, at hans to besætningsmedlemmer, en hollænder og en englænder, begge var faldet over bord. Han forsøgte først at kalde Fiskeriministeriets redningsskib »Vestkysten«, men da det ikke svarede, gik Thyborøn havnekontor ind på radioen og tog imod meldingen.

Ud af sengene

Havnekontoret har en direkte linje til redningsvæsenet i Thyborøn, og den vagthavende havnebetjent trykkede omgående på alarmknappen.

Selvom de frivillige redningsmænd lå hjemme i deres senge og sov, da deres "bippere" gik igang, var den første redningsbåd på vej ud af havnen allerede kl. 5.20. Det var redningsstationens lette båd som kan sejle næsten 40 knob. Få minutter efter fulgte den større og langsommere redningsbåd, MRB 35.

Det var redningsmand Villy Jakobsgaard, som førte den lette båd, og han kunne ikke umiddelbart finde Hanstholm-kutteren. Den position, skipperen havde opgivet, passede nemlig slet ikke. En anden kutter gik derfor ind på nødfrekvensen og fortalte, at kutteren lå og sejlede rundt ved »Tyren«, d.v.s. anduvningsbøjen en sømil ud for Thyborøn.

Mange fiskere havde hørt nødmeldingen over radioen, og de sejlede alle til stedet for at yde hjælp. Inden længe var en halv snes kuttere og garnbåde i gang med eftersøgningen, og de fik hjælp af en coaster, af lodskutteren fra Thyborøn og af de to redningsbåde. Senere kom Falck fra Lemvig med en lille dory, og redningsstationerne i Agger og Flyvholm søgte langs stranden. Politiet fra Holstebro blev også tilkaldt, og SOK sendte en helikopter til stedet.

Det var stadig mørkt, så helikopteren smed en snes lysbomber under eftersøgningen. På et tidspunkt talte Villy Jakobsgaard op

til fem lysbomber i luften på en gang. Det havde hurtigt udviklet sig til en af de største eftersøgninger i mange år.

Lød »forkert«

Lederen af redningsstationen i Thyborøn, Robert Iversen, førte selv den store redningsbåd, og han havde fra starten på fornemmelsen, at der var noget galt. Han spurgte flere gange Hanstholm-skipperen, om han nu var sikker på, at de to mand havde været ombord.

- Det lød forkert, siger han.

- Det var meget fint vejr med stille østenvind, og der stod kun lidt dønning i havet. Under de forhold lød det usandsynligt, at to erfarne fiskere skulle falde overbord på en gang. Skipperen var dog ikke i tvivl, og derfor måtte vi naturligvis tro ham på hans ord.

Skipperen forklarede meget detaljeret, hvordan ulykken var sket. Han var gået ned i lukafet i forskibet for at hente en pakke cigaretter, og da han gik ned, stod de to mand på dækket og skændtes. Det betød dog ikke noget særligt, for det gjorde de så tit. Da han kom op med cigaretterne, var de væk. Han ledte over hele skibet, og da han ikke kunne finde dem, slog han alarm.

Dybt fortvivlet

- Vi havde ikke været på stedet ret længe, før Hanstholm-kutteren selv holdt op med at lede. Skibet lå bare lige så stille og drev, og derfor satte jeg en redningsmand ombord til ham, siger Villy Jakobsgaard.

Han blev mødt af et trist syn. Skipperen sad i skipperstolen i styrehuset, fuldstændig knust. Han sad med hovedet i hænderne og kiggede fortvivlet ned i dørken.

- Jeg har tabt to mænd. Det er forfærdeligt. Jeg tilgiver aldrig mig selv, blev han ved med at sige.

Redningsmændene havde regulært ondt af ham, men de havde samtidig på fornemmelsen, at alt ikke var, som det skulle være. De spurgte skipperen, om han havde været ude at drikke, men han sagde nej. Der var heller ikke noget at se på ham. Han virkede helt normalt, bortset fra øjnene, der var lidt vilde. Da de gik ham nærmere på klingen indrømmede han, at han havde fået noget hash aftenen før.

På den baggrund satte Villy Jakobsgaard en redningsmand mere ombord, så der var to mand hos skipperen.



Hanstholm-kutteren ved kaj i Thyborøn efter at redningsaktionen er afblæst. (Foto: Johan Gadegaard).

Kl. 7 opdagede den vagthavende havnebetjent, at hollænderen, som formodedes at være faldet overbord, gik på kajen i Thyborøn, og han lod omgående oplysningen gå videre til redningsvæsenet. Nu begyndte det så småt at dæmre for skipperen.

- Det er jo forfærdeligt, hvis jeg har sat alt det her i gang, fordi jeg er blevet rådden i hovedet, var hans egne ord. Han foreslog nu selv, at de skulle lede efter det andet besætningsmedlem i Thyborøn, og redningsmændene sejlede derfor ind med ham. Sammen med politiet kørte skipperen rundt til de adresser, hvor han regnede med at kunne finde englænderen. Og ganske rigtigt var han et af disse steder. Han lå og sov i god behold. Derefter kunne den storstilede redningsaktion afblæses.

Harme

Fiskerne har deres egen moralkodeks. De accepterer, at en ung fisker efter en hård uge til søs går i byen og får sig et par bajere. Men til havs accepteres drikkeri ikke, og det er meget ilde set, hvis en kutter har øl med på havet. Narko og hash accepteres slet ikke blandt fiskere, og vreden mod fiskeskipperen var stor, da eftersøgningen blev afblæst. Den var så stor, at en kollega meldte ham, og sagde, at såvel skipperen som hans to besætningsmedlemmer dagen før havde pralet med, at de kom fra engelsk havn og havde hash ombord. Normalt kunne en fisker ikke drømme om at melde en kollega, men her var grænsen overskredet.

Politiet nøjedes dog med at tage skipperen med til afhøring på politigården i Holstebro, og allerede et par timer senere var han tilbage i Thyborøn. Han fik sin besætning trommet sammen, hvorefter de sejlede, og denne gang fuldtallige. De havde 140 garn til at stå i havet, og dem skulle de ud at hente.

I følge politiet i Holstebro får fiskeskipperen ikke nogen regning for redningsaktionen.

Den bedst udstyrede redningsstation i Vadehavet ikke tilkaldt under redningsaktion

Redningsstation Rømø blev ikke alarmeret af SOK, men vågen landbetjent og stationsleder startede selv eftersøgning på baggrund af udsendelse i Radio Syd - og UNI-33 fra Rømø fandt de tre savnede.

På Rømø er der stor tilfredshed med UNI-33, der har vist sig særdeles velegnet til området. Den har en topfart på 33 knob, og det er vigtigt i det udstrakte vadehav, og samtidig har båden ringe dybgang, som gør den velegnet til sejlads i de udstrakte prile og løb. Derimod er der mindre tilfredshed med Søværnets Operative Kommando, og det fremgår af denne artikel, der er skrevet af landbetjent Erik Nielsen, Rømø. Den beskriver en redningsaktion, som endte lykkeligt - men den var næppe startet, hvis ikke han havde hørt nyhedsudsendelsen fra Radio Syd.

Redningsaktionen startede fredag morgen den 1. december 1989, en kold og tåget morgen som så mange andre på denne årstid. Radioen starter sammen med

vækkeuret kl. 06.30 og Radio Syd sørger for de sidste nyheder. Pludselig vækkes jeg helt af nyhederne: tre mand savnes på tredje døgn i en mindre motorbåd i Vadehavet. De var sejlet ud fra Ribe, Kammerslusen, onsdag ved middagstid for at bjærge en strandet sejlbåd på sydspidsen af Fanø. Man havde haft kontakt med dem onsdag aften kl. 17.00, hvor de oplyste, at de ville afvente næste højvande og forsøge at slæbe den strandede båd fri, og siden havde ingen hørt fra dem. Eftersøgningen blev foretaget af redningsbåde fra Sønderho, men på grund af tåge og mørke var eftersøgningen blevet indstillet i dag til morgen kl. 05.00.

Jeg kontaktede herefter politiet i Ribe, som kunne oplyse, at Esbjerg politi stod for redningsaktionen, og ved telefonisk

henvendelse hertil, fik jeg af vagthavende oplyst, at eftersøgningen indtil nu havde været negativ. Man havde konstateret, at personerne havde været ved den strandede båd, idet der fandtes spor efter dem der, men derudover kunne han kun oplyse, at Sønderho Redningsbåd havde indstillet eftersøgningen på grund af tæt tåge i området, sigtbarheden var på omkring 50 meter.

En helikopter ville blive indsat, såfremt vejret senere tillod flyvning i området.

Klokken var nu blevet omkring 07.10, og jeg kontaktede bådfører Bjarne Stenrøjl Kristensen, Rømø, og fortalte ham om det, jeg havde hørt, og vi enedes om, at jeg skulle kontakte stationsleder Carlo Gundersen, Rømø. Han havde også netop hørt om sagen i nyhederne kl. 07.30, og vi blev enige om, at han skulle forespørge redningsstation Sønderho, om man ikke skulle forsøge herfra at gå ind i eftersøgningen med vores UNI-33. Ud over sit andet udstyr er den også forsynet med en velfungerende radar, hvilket i dette vejr skulle kunne hjælpe under eftersøgningen.

Herefter gik det stærkt. Redningsbåden sejlede ud fra Havneby kl. 08.17 og jeg kørte til havnen, hvor jeg udvekslede de sidste nyheder med Carlo Gundersen, som

var blevet på land, og han oplyste, at båden var afsejlet med bådfører Bjarke Stenrøjl Kristensen og Niels Manø og Kristian Krog ombord.

Tønder politi samt redningsbåden "Minen" på Sild blev herfra orienteret om sagen, ligesom Esbjerg politi fik de samme oplysninger. SOK blev orienteret fra redningsstationen.

Jeg kørte fra havnen til den nordlige ende af Rømø, hvor jeg kaldte redningsbåden, som nu var på vej ind i eftersøgningssområdet ved Knude Dyb, og kontakten blev holdt vedlige på den bærbare VHF, som jeg for kort tid siden er blevet udstyret med fra Farvandsvæsenet.

Kl. 10.44 oplyste man fra redningsbåden, at man havde et radarekko, som man ville undersøge nærmere, og Niels Manø og Kristian Krog blev sat i land, og skulle gå frem til ekkoet, idet båden ikke kunne sejle derind på grund af lavvande. Bådføreren kunne se de to mand på radaren, og på forhånd havde man aftalt signaler, bl. a. ved hjælp af bådens horn, så han kunne dirigere dem frem til stedet.

Da de var 50 favne fra ekkoet, kunne han se, at de vendte om og kom retur. Det var en riskost, de havde set på radaren.

Bjarke fortalte nu, at eftersøgningen fortsatte ind i Ribe løb, og kl. 11.03 kaldte han

igen op og fortalte, at de havde fundet båden med de eftersøgte, og at alt var vel med personerne, og at båden ville blive lodset ind til Kammerslusen med forventet ankomst klokken 12.00.

Det var en dejlig fornemmelse at kunne køre til redningsstationen og tage imod »vores« redningsbåd og mandskab efter en vellykket aktion.

Hvad nu, hvis ingen havde hørt Radio Syd

Bagefter, under samtale med mandskabet på redningsstationen, blev aktionens forløb gennemgået, og vi måtte igen være enige om, at nok var aktionen forløbet med 100 pct. tilfredshed, men hvad nu, hvis ingen havde hørt Radio Syd netop denne morgen. Så ville Rømø Redningsstation måske ikke være blevet koblet ind, og hvad så? Jeg vil her oplyse, at alarmeringsprocedurerne her i Vadehavet tidligere er blevet diskuteret på foranledning herfra, idet vi tidligere har oplevet, at Redningsstation Rømø er blevet glemt. Jeg deltog i et møde med SOK, Farvandsvæsen og politiet, og det blev oplyst, efter hvilke kriterier eftersøgningerne blev indledt, hvilke ressourcer indsat, og sidst men ikke mindst, at det var SOK som disponerede i disse sager.

I denne situation ville de eftersøgte være blevet fundet hurtigere, såfremt Redningsstation Rømø var blevet sat ind. Eftersøgningen foregik i mørke og tæt tåge med redningsmateriel, som ikke er udstyret med radar, hvilket Rømø er, og beviser er jo her. Mindre end tre timer efter alarmeringen havde mandskabet fundet de eftersøgte, og vel at mærke ikke på grund af held, men simpelthen på grund af dygtigt arbejde med det materiel, som de er udstyret med.

Rent sikkerhedsmæssig vil jeg nok mene, at mandskabet i denne situation manglede en vandtæt bærbar VHF-radio, som kunne medbringes, når de som her forlader redningsbåden, hvilket ofte kan forekomme under eftersøgninger i dette område i mørke og tåge. Det vil være at foretrække, at kontakten kunne holdes ved hjælp af radio og ikke var afhængig af signaler med bådens horn.

Jeg synes, at denne aktion som andre Rømø har været involveret i, klart viser, at UNI-33 er en dejlig redningsbåd, og fortræffelig egnet til at operere i vore farvande.

Erik Nielsen
landbetjent, Rømø.



Uni-33 fra Rømø på vej gennem Vadehavet. (Foto: Jørgen Kølle).



ESBJERG GENSIDIGE
SKIBSFORSIKRING
Havdigevej 31 . 6700 Esbjerg



DANTRAWL A/S

Telefon 98 94 17 11

Vi ses i den lokale bank!

NORDVESTBANK

sds Thyborøn

Hvide Sande Skibssmedie

v/ H.F. Aaser

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

Telefon 97 31 10 36 - 97 31 18 22

Færre redningsaktioner til fritidssejlere i 1989

Søsportens Sikkerhedsråd har foreløbigt opgjort antallet af uheld og ulykker overgået fritidssejlere i 1989 til ialt 305 tilfælde, hvor søredningstjenesten har været inddraget i eftersøgnings- og redningsaktioner.

Antallet af disse såkaldte hændelser er glædeligt lavere end i 1988, hvor der registreredes 333 hændelser og i 1987, hvor der registreredes 368 hændelser.

Antal omkomne i 1989 er foreløbig opgjort til 29 personer mod 27 i 1988 og 49 i 1987.

Antallet af hjælpeaktioner overfor brætsejlere i hårdt vejr er opgjort til ialt 40 mod 68 i 1988.

Af de 305 eftersøgninger og hjælpeaktioner vedrørte de 63 (20 pct) udenlandske sejlere.

Dette er det laveste procenttal, rådet har

registreret vedrørende udenlandske sejlere del af uheld og ulykker noget år. Procenttallet har hidtil ligget mellem 30 og 25 pct med en faldende tendens.

Af årets 29 omkomne personer var de 4 vesttyskere.

Af de registrerede uheld og ulykker var 21 pct risikoløse hændelser. D.v.s., at da hjælp nåede frem, var alt vel ombord, man havde selv mestret situationen og kunne fortsætte sejladsen.

41 pct var assistancekrævende hændelser, f.eks. behov for bugserassistance, men hvor der ikke var nogen risiko for de ombordværende.

I 30 pct af hændelserne var der, eller kunne der opstå fare for de ombordværende enten på grund af større havari om bord eller på grund af dårligt vejr. Hjælp var virkelig påkrævet.

I 8 pct af de iværksatte eftersøgnings- og hjælpeaktioner viste det sig, at der var sket en ulykke, hvorved personer var omkommet eller kommet alvorligt til skade. I 52 tilfælde, hvor fritidssejlere havnede i vandet enten ved at falde over bord eller fordi båden kæntrade eller forliste, blev personerne reddet, takket være at de var iført redningsvest eller flydeudstyr. Dette er langt det største antal personer, der er blevet reddet på denne måde i de år, rådet har ført statistik.

Af de 29 omkomne ville efter al sandsynlighed de 11 være blevet reddet, hvis de havde båret redningsvest eller andet flydeudstyr.

Sammenfattende må året sejlermæssigt betragtes som værende forløbet rimeligt godt. Dette især på baggrund af det stabile vejr, der har medført stor sejlaktivitet i alle årets måneder, siger Søsportens Sikkerhedsråd.



Thorsminde Revisionskontor

Verner Nørfjand
Havnevej 2 . Thorsminde . 6990 Ulfborg
Tlf. 97 49 70 25 - 97 49 71 44 . Fax 97 49 71 96



HIRTSHALS FISKEAUKTION

Knud Damgaard - Stataut.
Kontor: 98 94 12 33 - Privat: 98 94 11 14
9850 Hirtshals



Hans Svendsens Skibsbyggeri

Havnen . 9850 Hirtshals . Tlf. 98 94 17 77

Ophalerbedding indtil 200 tons
Hydraulik- og Maskinværksted
Tømrerværksted
Malerværksted



BORNHOLM KONSERVESFABRIK A/S

LEVERANDØR TIL DET KGL. DANSKE HOF

3730 NEKSØ - BORNHOLM



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 vejer og måler
Østhavnen i Hirtshals
Telefon 98 94 13 12

Fremtidens lette redningsbåd

Efter fiaskoen med den engelskbyggede Smuggler-båd, som ikke kunne leve op til kravene, er Farvandvæsenet nu i fuld gang med udviklingen af en helt ny, let redningsbåd (LRB), og meget tyder på, at man denne gang er inde på det rigtige spor, og at den nye båd vil komme til at danne skole for fremtidige både af sin type.

Seks års erfaring med sejlads og drift af flere forskellige typer lette redningsbåde ligger til grund for det nye udviklingsprojekt, som Farvandvæsenet startede d. 1. september 1989. Det skal 1. marts 1990 resultere i, at man kan afslutte projekteringen af prototypen. Derefter følger arbejdet med at finde det rette værft til fremstilling af prototypen.

Den nye LRB skal over en årrække erstatte og udbygge den eksisterende flåde af lette redningsbåde, og hvis materialekravene kan opfyldes, vil det blive en af verdens bedste redningsbåde af sin type. Indretningen er fremragende, og ingen andre steder i verden ser man tilsvarende krav til redningsbådens stabilitet, styrke og fremdrivning, som Søfartsstyrelsens

»Forslag til forskrifter for bygning og udstyr for typegodkendte lette kystredningsbåde« opstiller.

Ligeledes har man sammensat projektgruppen, så alle, der vil få berøring med LRB'en har været repræsenteret. Det gælder ikke mindst redningsmændene, som har haft afgørende indflydelse.

I projektgruppen regner man med, at prototypen vil stå klar allerede i sommeren 1990, hvorefter der venter den et omfattende afprøvningsprogram på forskellige redningsstationer rundt om i landet.

Nye materialer

Den nye LRB bliver af hensyn til vægt og styrkeegenskaber bygget i kompositmaterialer, hvilket vil sige f.eks. kul fibre eller kevlarfibre indstøbt i epoxy. Det er utroligt stærke materialer. Kevlar bruges f. eks. til fremstilling af skudsikre veste. Fordelen ved de moderne materialer er, at man kan lave et skrog, der er lige så stærkt som stål, men med en meget mindre vægt. Resultatet bliver en let og stærk båd, der vil kunne klare de skrappe krav. Et af kravene er, at båden skal dimensioneres

efter en accelerationspåvirkning på bunden, der svarer til sejlads i 1,1 m. signifikant bølgehøjde med 25 knob.

Redningsbåden vil i alle intakte konditioner være selvoprettende fra 90 graders krængning. Derudover vil den være oprettelig fra 180 graders krængning ved hjælp af en oppustelig opretteballon. Dette system styres manuelt fra hækken ved åbning af en kulsyrebeholder.

Med alle rum under dæk vandfyldte vil båden flyde opret, og med et enkelt vilkårligt rum skadet, vil båden have positiv stabilitet.

Skroget vil få en dyb V-form, med en bundrejsning på ca. 25 gr. i agterskibet. Som en integreret del af skroget monteres der skumfyldte fendere i dækshøjde. På skroget monteres tre sprayrails i hver side.

Båden skal udstyres med to af hinanden uafhængige fremdrivningssystemer.

Der bliver to IMO-godkendte dieselmotorer a ca. 300 Hk. placeret i hver sit vandtætte maskinrum kombineret med waterjet-agregater. Det vil give båden en maksimal fart på ca. 35-40 knob.

MOLLERUP & BROE

Kolonial og Skibshandel

Thyborøn Havn
Tlf. 97 83 12 11

Hirtshals Ny Samlecentral ApS

Tlf. 98 94 39 19

Hirtshals Forvaltningskontor
Sydvestkajen 1, 1. sal - 9850 Hirtshals
Telefon 98 94 27 00

Døgnvagt: 98 94 39 19
Uffe Jensen, privat: 98 94 16 25
Sigurd Jensen, privat: 98 94 91 78

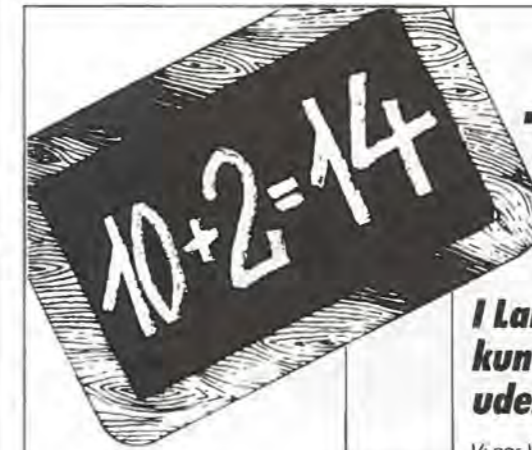
Skibsinstallationer - Dynamoer - Motorer - Generatorer

Radio - Radar - Ekkolod



HIRTSHALS SKIBSELEKTRONIK A/S

Nordvestkajen - Tlf. 98 94 18 44 - 98 94 12 56



- ikke hos os!

I Landbobanken betales kun den rene rente uden løbende provisioner.

Vi gør Vestjylland billigere.

Landbobanken

Over dæksniveau bliver båden inddelt i:
 - et område til besætning, hvor der er indrettet plads til 3 mand bag en styrepult.
 - et område til reddede, hvor der er siddepladser til seks samt plads til en bære.
 - et lastdæk for bjergningsudstyr.
 - et fordæk umiddelbart foran for styrepulten samt et bakkdæk med luftindtag til motorer.

Riggen udformes som en bøjle over redningsområdet, og derpå monteres opdriftsballon, radar og diverse antenner. Den skal ligesom skroget bygges i kompositmaterialer. Radarscanneren er anbragt på et hængslet stativ, så den kan klappes ned, når båden skal transporteres på en lastvogn. Ellers vil den ikke kunne gå under almindelige vejbroer.

Stor acceleration

Redningsmændenes erfaringer med de lette redningsbåde, som allerede er ude på stationerne, har på mange måder være afgørende. Stationsleder Jacob Pedersen, Hirtshals, der er med i projektgruppen, har således været fortalende for de to meget store motorer med tilhørende store Hamilton-waterjets. De har blandt andet den fordel, at de kan renses gennem en stor lem i bunden af båden, men endnu vigtigere er det, at den valgte kombination giver stor acceleration.

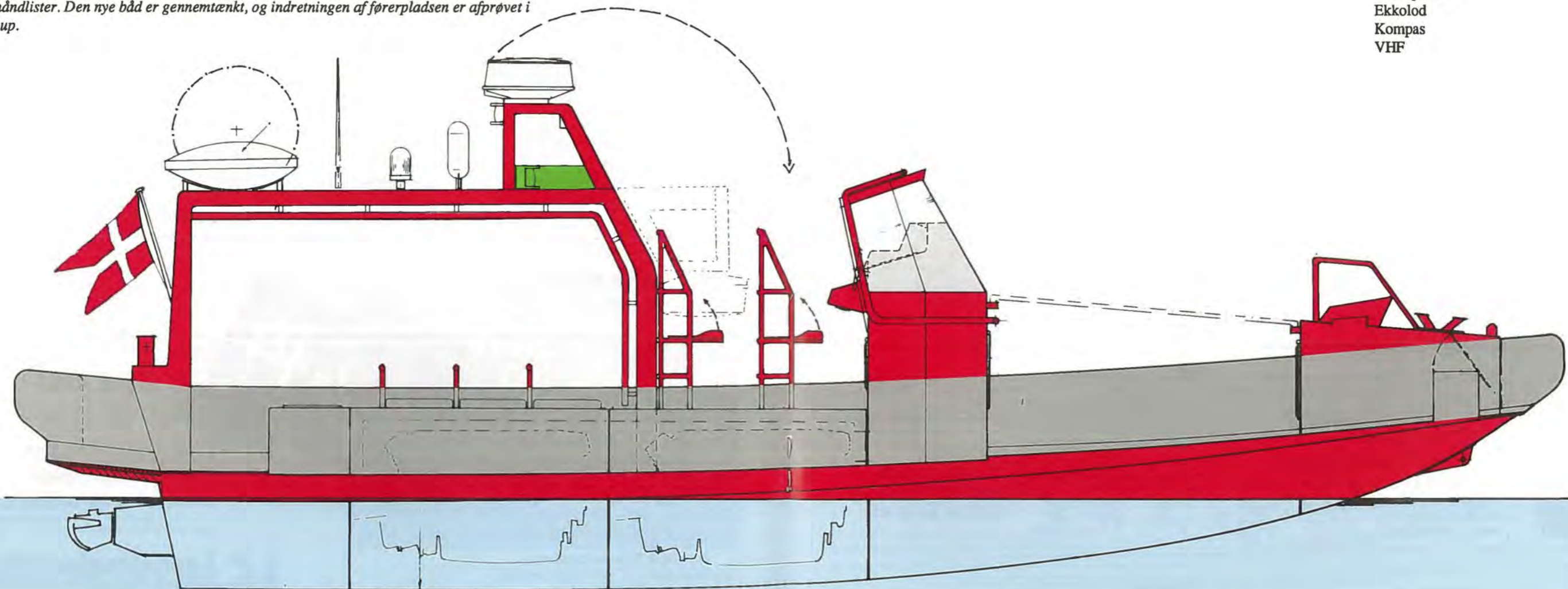
- Nogle af teknikerne ville hellere have haft mindre motorer med højere omdrejningstal, men vi ønsker en stor dieselmotor med lavere omdrejningstal, fordi det giver langt større driftsikkerhed, siger han.

- Fra tekniker-side var der også et ønske om en waterjet med mindre diameter, som giver et større vandtryk og dermed en højere topfart. Vi har i stedet forlangt at få de større jets, og vi har fået vores vilje. Det koster måske to knob i topfart, men til gengæld får vi en helt anderledes kraftig acceleration, og det er det vigtigste for os. Det er acceleration, vi har brug for, hvis en let redningsbåd bliver bordfyldt af en sø og kommer til at ligge tværs i søen. Med 600 HK og de rigtige waterjets får vi den nødvendige acceleration, og vi får også et meget højt pæletræk, siger han.

Tekniske data:

Reder:	Farvandsvæsenet, København.	
Konstruktør:	Danish Marine Consult ApS.	
Dimensioner:	Længde overalt ca..	10,50 m
	Længde pp. ca..	8,00 m
	Bredde excl. fender ca..	3,00 m
	Bredde maks. ca..	3,50 m
	Dybgang ca.	0,65 m
	Deplacement maks.	4,50 t
	Fart maks.	30-40 knob
	Operationsradius	4 timer ved fuld fart
	Besætning	3 mand
	Kapacitet	7 reddede
	Byggekrav	Søfartsstyrelsens forskrifter for LRB
Udrustning:	Motorer	2 stk dieselmotorer á ca. 300 HK.
	Fremdrivning	2 stk Waterjet.
	Diverse	Ladegeneratorer, batterier, ensretter.
Navigations- og kommunikationsudstyr:	Radar.	
	Navigator	
	Videoplotter	
	Ekkolod	
	Kompas	
	VHF	

Sådan kommer den nye lette redningsbåd til at se ud. Føreren sidder - eller står - forrest og bag ved ham er der plads til yderligere to redningsmænd. Bag dem er der siddeplads til seks reddede og mellem dem plads til en bære. Riggen over redningspladserne skal som resten af båden laves af kompositmaterialer, og derfor er de så kraftige. Men læg mærke til, at der indenfor er anbragt tyndere håndlister. Den nye båd er gennemtænkt, og indretningen af førerpladsen er afprøvet i en mock-up.



Verdens hurtigste redningsbåd

Ny dansk redningsbåd skal have topfart på 40 knob, svarende til - 72 km/t.

Farvandsvæsenet er for øjeblikket i gang med et ambitiøst projekteringsarbejde af nye hurtiggående rednings- og lodsartøjer (HRL), og hvis ambitionerne kan opfyldes, bliver det verdens hurtigste redningsbåd i sin størrelse. Samtidigt bliver fartøjet det eneste i sin størrelse, der opfylder de skrappe danske sikkerhedskrav til havne-baserede redningsfartøjer.

Projekteringsarbejdet udføres af et konsortium bestående af Skibs- og Maskin Consult fra Nakskov og Skibstegnestuen i Ålsgårde. I tilknytning til projekteringsarbejdet, er der nedsat en konsulentgruppe bestående af brugere og teknikere. Konsulentgruppen foretager en løbende evaluering af konsortiets arbejde for opnåelse af størst mulig brugervenlighed. Projekteringsarbejdet forventes færdigt i marts 1990.

Det er tanken at de nye HRL'er skal afløse nuværende og allerede udgåede motorredningsbåde. Som følge heraf er kravet

til fremdrivningshastighed sat til ca. 40 knob (72 km/t).

For at tilfredsstille kravet til fremdrivningshastighed, har det været nødvendigt at anvende det eksotiske fibermateriale aramid, bedre kendt som kevlar. Aramid besidder, når det indstøbes i epoxy, en meget stor styrke i forhold til dets vægt. Aramid anvendes derfor i områder på fartøjet, hvor der optræder store belastninger, mens der i den øvrige del af skroget, med mindre belastninger, anvendes glasfiber. Ved at anvende aramid- og glasfiber, er der opnået en vægtbesparelse på ca. 70 pct i forhold til en udførelse af fartøjet i stål.

HRL'en indrettes med et redningsrum foran for midtskibs, med plads til 10 reddede, og en tilskadekommen på båre. I tilknytning til redningsrummet findes toilet og et mindre pantry, hvor der kan brygges en kop kaffe.

Midtskibs er de to motorrum placeret. De

udrustes med 2 MAN/B&W diesel motorer, koblet til hver sin waterjet. Hver motor yder 680 Hk. Motorerne skal placeres i hver sit motorrum for at tilfredsstille kravet om to uafhængige fremdrivnings-systemer, som er en direkte erfaring fra ulykken med RF2.

Agten for maskinrummet er de to waterjets placeret. Fordelen ved waterjets sammenlignet med traditionelle skruer er lavere dybgang samtidig med en rimelig brandstøfoekonomi, når der sejles med hastigheder over ca. 20 knob.

Over motorrummene placeres styrehuset, med plads til 4 redningsmænd. Oven på styrehuset indrettes en fly-bridge, udstyret med projektorer og kommunikation til styrehuset.

Fartøjet er konstrueret, så det i enhver tænkelig situation, vil være selvoprettede. Det gælder i såvel intakt som skadet tilstand. For at opnå dette, har det været nødvendigt at indbygge en cylinder fyldt med opdriftskum langs rælingen i skroget. Endvidere er alle ikke udnyttede rum fyldt med opdriftskum.

Prototypen forventes færdig ultimo 1990.

Tekniske data:

Reder:

Farvandsvæsenet, København.

Konstruktør:

Skibs- og Maskin Consult ApS, Nakskov/Skibstegnestuen Ålsgårde.

Dimensioner:

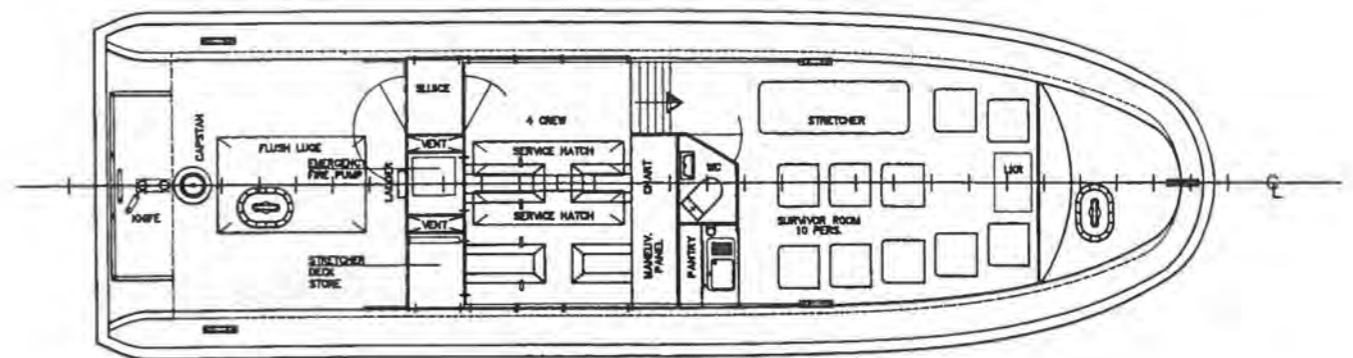
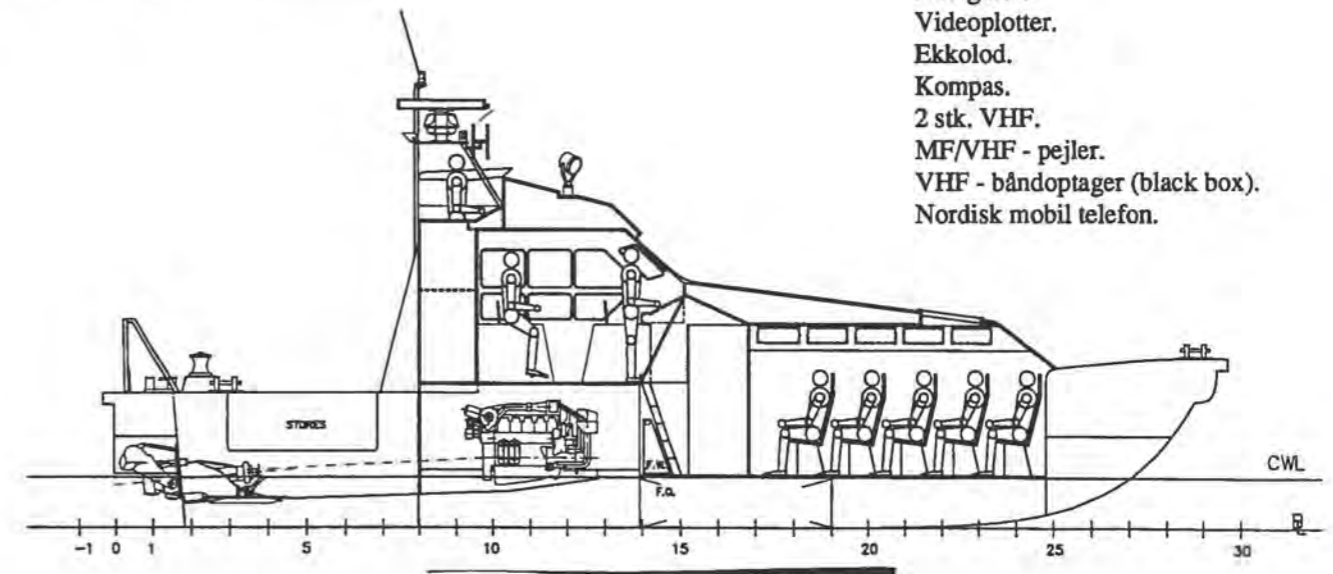
Længde overallt ca..	15,00 m
Længde pp. ca..	12,70 m
Bredde excl. fender ca..	4,20 m
Bredde maks. ca.	4,50 m
Dybgang ca.	0,85 m
Deplacement maks.	13,00 tons incl. 11 reddede personer.
Fart maks.	35-40 knob
Operationsradius	240 sømil ved 40 knob.
Besætning	4 mand
Kapacitet	11 reddede
Byggekrav	Søfartsstyrelsens forskrifter for havneberede redningsfartøjer og Lloyds Register of Shipping.

Udrustning:

Motorer
Fremdrivning
Diverse
2 stk dieselmotorer á ca. 650 HK.
2 stk Waterjet.
Ladegeneratorer, batterier, ensretter.

Navigations- og kommunikationsudstyr:

Radar.
Navigator.
Videoplotter.
Ekkolod.
Kompas.
2 stk. VHF.
MF/VHF - pejler.
VHF - båndoptager (black box).
Nordisk mobil telefon.



Projekteringsgruppen er nu kommet så langt med det nye HRL-projekt, at den til Tidsskrift for Redningsvæsen har frigivet disse tegninger af den 15 meter lange super-redningsbåd, som skal kunne holde en topfart på 40 knob.



A/S Hvide Sande
Skibs- og Baadebyggeri

Tlf. 97 31 25 11
Nybygning, reparation og ombygning udføres.
Bedding indtil 150 BRT.



NY HAVNS
TRAWLBINDERI
9850 HIRTSHALS
TLF. 98 94 10 44



Fiskesalgforeningen
ØSTBORNHOLM A.m.b.a.
Sdr. Hammer 2 • Postbox 13
3730 Neksø • Tlf. 53 99 21 99

Alle handler i...

Thorsminde Fiskernes Indkøbsforening
Vesthavnen • Thorsminde • 6990 Ulfborg
Telefon 97 49 70 55

Specialister i garn

Grenaa gensidige Forsikring for fiskefartøjer

Tlf. 86 32 16 22 - 86 38 60 50

SKIBSELEKTRONIK - SALG - SERVICE



HIRTSHALS SKIBSRADIO I/S
SYDVESTKAJEN 1-3 . 9850 HIRTSHALS

Tlf. 98 94 11 52 - 98 94 36 78 - 98 94 12 11

Alt i skibsinstallationer...



T. & W. El-Service ApS
7680 Thyborøn . Tlf. 97 83 12 22



Hvide Sande Fiskeriforening

Stormgade 8 - 6960 Hvide Sande
Tlf. 97 31 19 35
Kontortid: Daglig fra 9-12



Ejnar Riis, tlf. 75 12 48 02
Helgolandsgade 42
Esbjerg Havn

FISKERNES SAMLECENTRAL I GRENÅ ApS

Strandgade 6 . 8500 Grenå . Tlf. 86 32 17 35



THYBORØN HAVNS FISKERIFORENING

Havnegade 14, 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 18 44

Kontortid:
Daglig kl. 9.00 - 12.00
Auktionshallens tlf. 97 83 19 88



Lemvig Skibsforsikring

Bredgade 14 . 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 13 53 . Privat: 97 83 10 73



HVIDE SANDE FISKEAUKTION

v/ Leo Rønn
Telefon 97 31 10 44 - 97 31 10 89
Privat tlf. 97 31 17 26

Bruger 13,1 mio. på syv redningshuse i år

Farvandsvæsenet har i 1989-90 fået en anlægsbevilling på 13,1 mio. kr. til renovering eller nyopførelse af syv redningshuse, oplyser overkonstruktør Henning Rasmussen fra Farvandsvæsenet.

Mange af de nuværende stationshuse er meget gamle og trænger i høj grad til modernisering, og andre steder, som f. eks. i Hanstholm, må redningsmændene i dag nøjes med et simpelt træskur.

Ud over de 13,1 mio. kr. vil Farvandsvæsenets søge en tillægsbevilling til redningsstation Nr. Vorupør. Den skulle efter den vedtagne moderniseringsplan først være renoveret i 1991, men stationen blev kort før jul hærget af en påsat brand og blev totalt ødelagt.

- Alternativet ville være, at vi i indeværende år bruger driftsmidler på at istandsætte stationen i dens gamle skikkelse, og så næste år bruger anlægsmidler på at bygge den om. Det vil være en unødvendig dyr måde at gøre det på, så vi regner da med, at vi ekstraordinært får lov at rykke hele arbejdet frem, så det kan gennemføres i indeværende finansår, siger Henning Rasmussen.

Enkelte stationer som Hirtshals og Hvide Sande har tidligere fået helt nye og moderne stationshuse, og efter vedtagelsen af den nye moderniseringsplan er yderligere tre stationer færdiggjort.

Det er stationerne på Anholt, Odden og i Rønne. Sidstnævnte sted er der ganske vist nogle uløste problemer, der af stationsleder Ivar Holm beskrives således: - Jeg er leder af to stationer.

Problemer med funderingen har medført så kraftig sætning, at huset er revnet ned på midten, og det skal der nu findes en løsning på.

De syv stationer, som skal moderniseres i år, er delt op i lige så mange projekter, og de ser således ud:

Projekt 1:
Neksø

Her skal der laves kaj anlæg til den nye redningsbåd »L. Rosenfeldt«, og der skal laves garage, plads til LRB og opholdsrum til redningsmændene. Arbejdet blev påbegyndt i september 89 og der holdes rejsegilde 8. marts.

Projekt 2:
Klintholm

Om- og tilbygning af eksisterende redningshus. Der skal bl. a. indrettes op-

holdsrum, standby-rum, toilet og bruserum. Desuden skal der laves en sliske og skabes plads til ny LRB. Arbejdet blev afsluttet i december 89.

Projekt 3:
Esbjerg

Her er der planlagt et fælles nybyggeri sammen med statshavnadministrationen. Der bliver tale om en fælles havnevagt og stationsbygning for redningsvæsenet efter samme princip som i Hvide Sande. Redningsmændene får blandt andet standby-rum, udkigsrum, toiletter og baderum. Der holdes rejsegilde på nybygningen i uge 11.

Projekt 4:
Sæby

Der opføres en helt ny redningsstation med tilstrækkelig plads og med bedre beliggenhed end den gamle. Oplægget til den nye station er kommet fra Sæby kommunes tekniske forvaltning, men Farvandsvæsenet er bygherre og projektleder.

Projekt 5:
Østerby på Læsø

Der gennemføres en om- og tilbygning til eksisterende redningshus ligesom i Klintholm. Den gør det muligt at få LRB'en i hus og giver redningsmændene bedre forhold. Desuden skal der i Østerby laves kaj anlæg til en kommende HRL. Projektet udbydes i licitation først i februar,

når det er helt klart, og byggeriet ventes afsluttet i juni-juli.

Projekt 6:
Rømø

Her opføres en helt ny station med garage, plads til LRB, opholdsrum og toiletter m.m. Arbejdet ventes udført i løbet af 1990.

Projekt 7:
Hanstholm

En helt ny stationsbygning opføres ved det nye havnebassin.

Der bliver garage, opholdsrum og udkigsrum m.m. Desuden bliver der liggeplads til »C. B. Claudi« ud for redningshuset.

- Det gælder generelt, at vi igennem moderniseringsplanen samler redningsvæsenets aktiviteter på et sted i havnene, så redningsbåde og redningshuse ligger så tæt på hinanden som muligt, siger Henning Rasmussen. Det giver store lettelser i den daglige vedligeholdelse, men det betyder først og fremmest meget for det høje beredskab, som redningsvæsenet har.

Øvrige projekter

Renoveringen af redningsvæsenets øvrige stationshuse er også lagt fast i moderniseringsplanen. Der er vedtaget en række projekter, som gennemføres i de kommende år. Planen ser således ud:

Projekt 8: Gedser - 1991.

Projekt 9: Nr. Vorupør - 1991, men ventes rykket frem til indeværende år.

Projekt 10: Skagen - 1992.

Projekt 11: Sønderho - 1992.

Projekt 12: Thyborøn - 1992.

Projekt 13: Christiansø - 1993.

Projekt 14: Grenå - 1993.

Projekt 15: Torsminde - 1993.

Projekt 16: Torup Strand - 1993.



Redningshuset i Sæby får en helt speciel udformning. Det er tegnet af Sæby Kommunes bygningsinspektør Henrik G. Berthelsen og vil komme til at falde smukt ind i havnemiljøet.

Tre nye og større redningskøretøjer ud på stationerne

Der er nu fuld fart på fornyelsen af redningsvæsenets store flåde af redningskøretøjer. Tre stationer får i januar-februar en Unimog af den nye og større model, og de køretøjer, som derved frigøres, tilgår en række andre stationer. Senere på året anskaffes som et forsøg en Mercedes Benz Geländewagen, og hvis

der er tilfredshed med den, vil den blive anskaffet som let redningskøretøj. Fremover regner Farvandsvæsenet nemlig med, at der vil være brug for to typer redningskøretøjer. Den store terrængående Unimog og et mindre og lettere, men dog også terrængående køretøj. Dermed bliver der mulighed for at give

stationerne et køretøj, der er egnet til de lokale forhold.

- Den nye Unimog-model er ændret på flere punkter i forhold til de gamle, siger overkonstruktør Asger Fossing fra Farvandsvæsenet. Den er 30-35 centimeter højere, og det giver en dejlig loftshøjde i førerhuset. Samtidig er motoren flyttet frem foran førerhuset, og det giver plads til en mand mere. Den nye Unimog kan uden problemer køre 90-100km/t.

- Den første Unimog blev 23. januar leveret til RST Hirtshals, og nummer to blev leveret til RST Agger torsdag 25. januar. Den tredje og sidste, som indkøbes i denne omgang, leveres til RST Torsminde tirsdag 13. februar.

- I forbindelse hermed sker der en rotering. Den »gamle« Unimog, som Hirtshals fik i 1988, flyttes til Torup Strand, og landroveren fra Torup Strand flyttes til Lønstrup. Den landrover, som Lønstrup tidligere havde, er efter branden i Nr. Vorupør midlertidigt udlånt til denne station, og det er aftalt, at den skal blive her indtil videre.

- Den gamle Unimog fra Agger, der blev anskaffet som den første i 1986, flyttes 14. februar til Rønmø, og den hidtige Unimog fra Torsminde flyttes til Gedser, oplyser Fossing.

- Stationerne har selv været med til at bestemme dæktypen på de nye Unimog'er. Station Hirtshals har således fået såkaldte traktordæk med kraftigt mønster, som er velegnet til kørsel langs stranden, og som nu gør det muligt at køre op gennem sandfyldte slugter, den gamle dækmontering ikke kunne klare.

Station Agger har valgt en standard-montering, som man har god erfaring med, og det nye køretøj har allerede vist, at det kan klare stigninger på 45 grader. Det er ingen hemmelighed, at station Agger har en af de allervanskeligste kyststrækninger, som stiller meget store krav til redningskøretøjet.



Den nye Unimog, som er leveret til tre stationer. Den er større end den gamle Unimog, som nu er gået ud af produktion. (Foto: Klaus Madsen).

Hirtshals Fiskeriforening

LOSSEAFD. - ØSTHAVNEN
9850 HIRTSHALS



LUKKET FLYDEDOK

Sandblæsning . Metallisering . Overfladebehandling

Jørgen Jeppesen
Cort Adlersvej 6
9850 Hirtshals

Danmark
Telefon 98 94 10 33
Telefax 98 94 23 08

Tegn
abonnement
på
redningsbladet



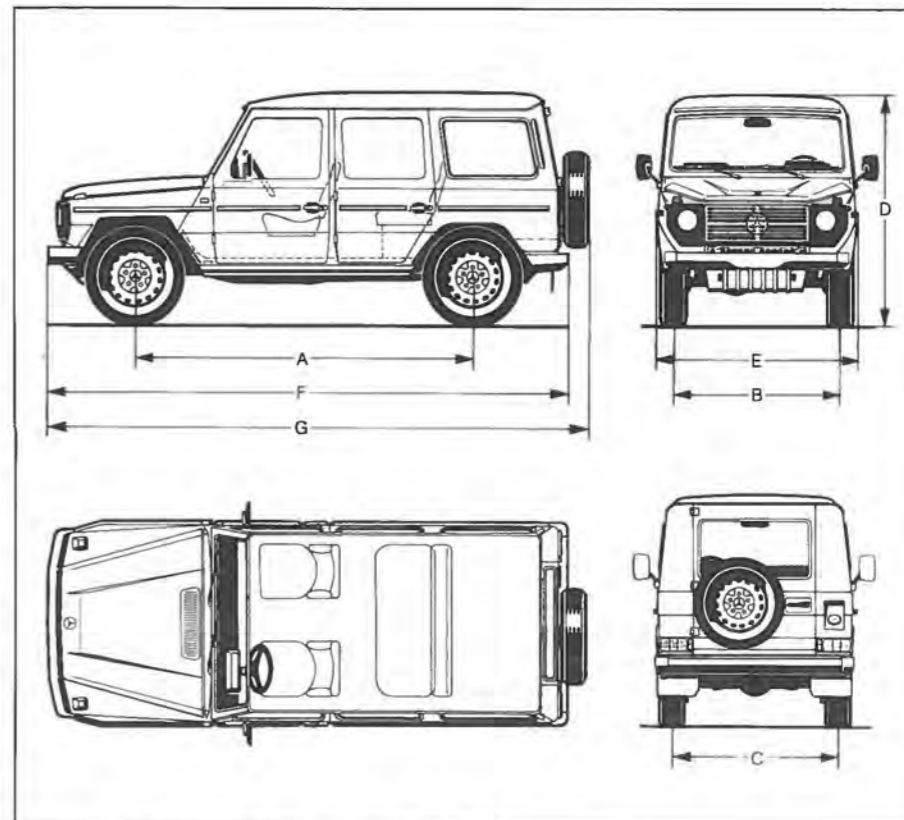
THYBORØN ELEKTRO ApS

Nordsøkaj 4 - 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 18 16 - 97 83 19 11

Alt indenfor skibsinstallationer.
Uforbindende tilbud gives gerne.



Mercedes Benz Geländewagen, type 300 GE, der nu anskaffes i ét eksemplar som forsøg.



Der er rimelig god plads i den nye MB Geländewagen.

HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals
Tlf. 98 94 12 27

Sejl • Presenninger • Tovværk



Hirtshals Sparekasse

Norske redningsmænd gav konstruktørerne en overraskelse

De norske redningsmænd har givet konstruktørerne af den store nye redningsbåd af Skomvær-klassen noget af en overraskelse. Båden var konstrueret til et såkaldt »slamming-tryk« på 4 g i forbindelse med de slag, den får mod bunden under fart. Men man glemte at fortælle redningsmændene det, så de sejlede bare, og det viste sig, at de bruger båden så hårdt, at den udsættes for det dobbelte slammingstryk, nemlig helt op til 8 g eller mere. På den baggrund kan det ikke undre, at der har været fejl og skader på nogle af bådene. De har dog ikke ramt prototypen, der er bygget af et stærkere skummateriale end de tre senere både.

De nye norske redningsbåde har indtil nu været bygget i GRP Sandwich, men erfarne konstruktører siger, at det ikke ville have gjort nogen forskel, om man havde valgt et helt andet materiale. Hvis forudsætningerne er forkerte, er der al mulig grund til at forvente skader.

De samme konstruktører siger, at man sagtens kan bygge bådene i GRP sandwich, så de kan holde til de store belastninger, men nordmændene forsøger nu at løse problemerne ved at anvende aluminium som materiale til den næste båd.

I alt er der til nu bygget fire både af den 19,6 meter lange Skomvær-klasse, og hvad bådens sejl-egenskaber angår, har der ikke været problemer overhovedet. Måske nærmere tværtimod. Den kan bruges i selv meget hårdt vejr, og det er en del af forklaringer på de skader, der er opstået. Båden er bygget som erstatning for en ældre og langsommere 55 fods båd, men den klarer sig så godt, at man nu også overvejer at lade den erstatte en 75 fods båd.

Bådene af Skomvær-klassen har en topfart på 28 knob, og de har kun kostet cirka 7 mio. pr. stk.

Ny 15 meter båd

Som i Danmark er der også i Norge brug for en noget mindre redningsbåd, og til at

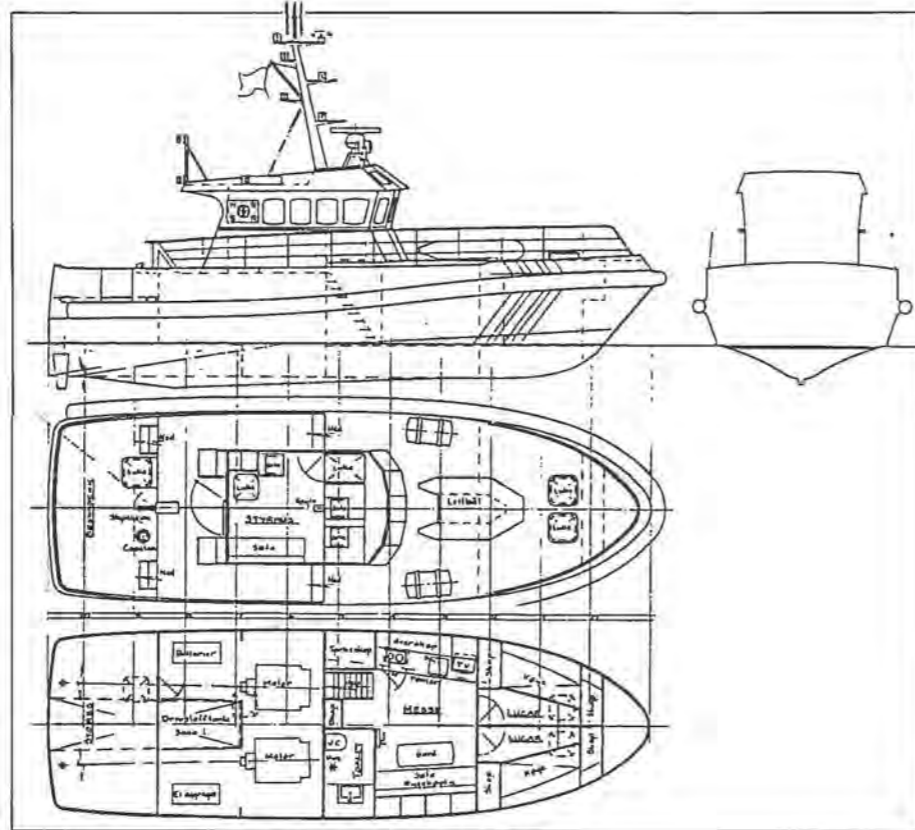
dække dette formål, har nordmændene udviklet Norboat-klassen på 15 meter. Den første båd af klassen blev søsat i 1988. Det var »Askerbæringen«, som siden har fået selskab af søsterskibet »Ruth«. De to både er dog ikke helt ens. Ruth er forlænget med cirka en halv meter, og den har fået større motorkraft, nemlig 2 gange ca. 675 HK. Som i Skomvær-klassen sker fremdriften ved hjælp af skrue. Topfarten er lige godt 30 knob, og pæletrækket er på 6 tons. Mens den første båd

kun kostede 4 mio. blev prisen for den næste 5,5 mio.

Norboat-klassens indretning ses på tegningen, og man skal i den forbindelse være opmærksom på, at de norske redningsbåde har fast besætning, som opholder sig ombord i båden i lange perioder. Norboat-klassen har kun to mands besætning, og de har hver sit enkeltmands-lukaf og en stor fælles salon.

Agter er der et brønddæk, og det siges at være en stor fordel, når forulykkede skal reddes op af vandet.

Ved brønddækkets forkant - det vil sige i passende afstand foran ror og skrue, så båden kan manøvreres - er anbragt slæbekrog og capstan, som benyttes ved bugseringer.



Den norske 30 knobs redningsbåd af Norboat-klassen.

Hovedtal

Norboat

Længde o. a. 14,99 m
Bredde o. a. 4,70 m
Displacement 23 t
Fart 30 knob

Skomvær

Længde o. a. 19,61 m
Bredde o. a. 5,70 m
Displacement 57 t
Fart 28 knob



Jydsk Dykker-firma

v/ Gert Normann Andersen
Broagervej 5 - 7500 Holstebro
Telefon 97 42 63 51

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

AGGER SKIBSVÆRFT

Nybygninger og reparationer.
Smede- og Maskinværksted

Agger, 7770 Vestervig
Tlf. 97 94 15 55

Redningsmænd i Hirtshals får legat for indsats ved flyulykken i Skagerrak

Redningsmændene i Hirtshals har for deres indsats i forbindelse med flyulykken i Skagerrak fået den hidtil største legatportion fra »Leopold Rosenfeldts Legat til fordel for det danske Redningsvæsen«. Hver redningsmand har fået en portion på 2.000 kr., og der er ikke tidligere uddelt beløb i den størrelse.

Leopold Rosenfeldt er en nu glemt musiker og komponist, men inden sin død stiftede han legatet, som i dag bestyres af Farvandsvæsenet - og han er i øvrigt blevet hædret af redningsmændene, som ønskede, at en af de nye redningsbåde skulle opkaldes efter ham. Det blev båden, der i dag er stationeret i Neksø.

Mange ville nok mene, at redningsmændene i Hirtshals i stedet for et beløb på 2000 kr. burde have haft en medalje for deres indsats i forbindelse med flyulyk-

ken. Det har været utroligt hårdt dag efter dag at bringe omkomne i land. Det har været værre end andre redningsaktioner, hvor man får det overstået i en fart, og derfor bedre kan skubbe det fra sig. Men medaljer giver man i Danmark ikke til professionelle reddere. Den officielle holdning er, at de udfører et hverv, de får betaling for. Det er i det lys, man skal se Farvandsvæsenets beslutning. Den store legatportion er den største hæder og påskønnelse, Farvandsvæsenet har haft mulighed for at give.

I den officielle indstilling hedder det: »Legatet er tildelt redningsmændene i Hirtshals i forbindelse med eftersøgning efter overlevende efter den norske flykatastrofe, der indtraf 8. september 1989 nord for Hirtshals, hvor 55 mennesker omkom.

I forbindelse med tildelingen af legatet er der lagt vægt på den indsats, redningsmandskabet ydede ved bjærgningen af omkomne samt den efterfølgende assistance til det norske redningsskib »Bergen Surveyor«.

Farvandsvæsenet har derfor bestemt, at denne aktion, der strakte sig over det meste af september måned, skal udløse en legatportion til hver af redningsmændene, idet Farvandsvæsenet har ønsket at påskønne den indsats, der er udført ved redningsstation Hirtshals.

Legatportionen på 2.000 kr. er tildelt følgende redningsmænd i Hirtshals:

Jakob J. Pedersen
Anders F. Andersen
Peter N. Jensen
Jens V. M. Kristensen
Ejnar Holm
Kurt Godsk Andersen
Torben K. Sørensen
Torben B. Andersen
Jan Jensen.

Redningsmænd fra Vorupør på LRB-kursus

Farvandsvæsenet gennemførte i januar et ekstra LRB-kursus ved offshore-skolen på Fanø. Det skete på baggrund af branden i Nr. Vorupør i december.

Da Farvandsvæsenet ikke har reservebåde, som kan udsættes fra den åbne kyst, har man som en nødløsning måttet stationere en LRB i Vorupør, og kurset var hovedsagelig baseret på LRB-uddannelse af redningsmænd fra Nr. Vorupør. Der blev dog også plads til redningsmænd fra andre stationer.

De otte deltagere i kurset var:
Stationsleder Arne Baltesen, RST Nr. Vorupør.
Bådformand Jens Baltesen, RST Nr. Vorupør.
Bådmand Chr. Munk Pedersen, RST Nr. Vorupør.
Bådmand Benny Jensen Bak, RST Nr. Vorupør.
Bådformand Gustav H. Petersen, RST Sønderho.
Bådmand Hans Fischer-Nielsen, RST Sønderho.
Bådmand Poul Sonnichsen, RST Sønderho.

Redningsbåd på etiketten

Hvide Sandes nye redningsbåd, »Emile Robin« er kommet på vinflasker. Fryden-dahls Handelshus i Hvide Sande har som en hyldest til den nye redningsbåd opkaldt en Bordeaux Superieur 1986 efter den. Og da det er en fransk rødvin, skal etiketten naturligvis være på fransk, så den hedder »Le bateau de sauvetage Emile Robin«, og det betyder såmænd »Redningsbåden Emile Robin«.



Emile Robin på etiketten



NORDSØVÆRFTET

(North Sea Shipyard Ltd.) Ringkøbing . Denmark

Tel. INT. 45 97 32 08 11 . Telex 60880 norsea dk . Telefax INT. 45 97 32 45 03

Hvordan en afregning på 19.000 kan blive til underskud

Dansk og norsk bureaukrati kan hver for sig være slemt nok, men tilsammen - uha, uha.

Redningsmændene i Hirtshals gjorde en stor indsats i forbindelse med flyulykken 8. september, hvor 55 mennesker omkom. Blandt andet havde stationen i 25 dage en redningsmand med som kendtmand om bord på det norske bjergningskib »Bergen Surveyor«. Det ville nordmændene betale for, og det kom der denne historie ud af.

- Det startede med, at jeg blev ringet op af lederen af Den sivile Havarikommission i Norge, fortæller stationsleder Jakob Pedersen.

- Han sagde, at han ville give os løn for de dage, vi havde været med »Bergen Surveyor«. Jeg sagde naturligvis pænt nej tak. Vi får vores løn af Farvandsvæsenet i Danmark, så vi skulle da ikke have noget.

- Jo, sagde han. I skal tage mod pengene. I får en regning for kosten ombord i »Bergen Surveyor«, så naturligvis skal I også have løn. Nå ja, så måtte vi jo tage imod dem. - Først kom så en regning på forplejning, og den lød på 5.700 kr. for en mand i 25 dage. Det var der ikke spor at sige til, for det var luksus-forplejning, vi fik.

- Vi betalte regningen, og kort efter kom så afregningen fra havarikommissionen. Den lød på 19.000 kr., men heraf var der trukket 50 procent skat i Norge, så det var kun 9.500 kr., vi fik.

Anholts redningsbåd ødelagt ved påsejling

RST Anholts redningsbåd, MRB 17, blev 31. august sidste år ødelagt ved en påsejling. Redningsbåden lå fortøjet ved Smedehovedet, der er bådens faste plads om sommeren, da den herfra hurtigt kan rykke ud, når havnen er fuldt belagt med lystsejlere.

Det var færgen, som sejler mellem Anholt og Grenå, som var den uheldige, og uheldet skete formentligt som følge af en manøvr-fejl.

Færgen drev ind mod redningsbåden, der fik bagbord side trykket ind.

Frem for at bekoste en større reparation valgte Farvandsvæsenet at sælge båden på auktion, og Anholt har i stedet fået den gamle redningsbåd fra Skagen, MRB 25.

MANDS MINDE



Ansættelser

Pr. 1. december 1989

Reinhard Poulsen, f. 30. april 1932, som bådmand på prøve ved redningsstation Hirtshals.

Karsten Jacobsen, f. 29. jan. 1970, som bådmand på prøve ved redningsstation Odden Havn.

Pr. 1. januar 1990

Peter Langlo Hansen, f. 2. marts 1950, som bådmand på prøve ved redningsstation Anholt.

Afsked

Pr. 31. december 1989

Bådmand Ole Marquardsen, redningsstation Lønstrup efter ansøgning.

Afgået ved døden

Bådmand Poul Erling Stigfeldt er afgået ved døden den 2. dec. 1989.

Runde fødselsdage

65 år

Fhv. bådmand Poul E. Henriksen, Odden Havn, 13. jan. 1990.

Fhv. betjeningsmand Carl F. Jensen, Kandestederne, 29. jan. 1990.

Fhv. betjeningsmand Arne Sønderby, Tuskær, 30. jan. 1990.



HIRTSHALS EL-MOTORSERVICE ApS

HIRTSHALS . ØSTHAVNEN . TLF. 98 94 15 95

Elektromekanisk værksted

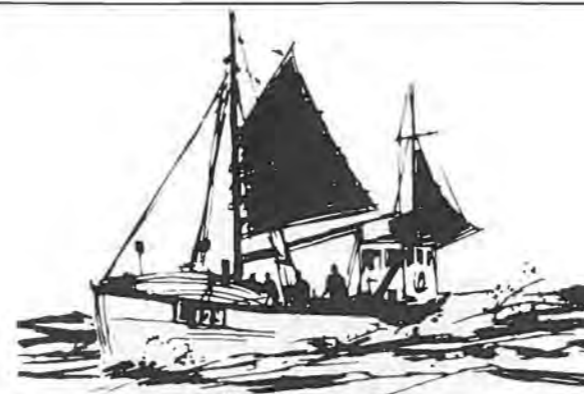
Salg og service af generatorer, motorer og pumper

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

Telefon kontor 97 83 14 48
Pakhus 97 83 16 69

HANSTHOLM FISKEAUKTION

Auktionsmester IB HOLM SØRENSEN
(statsautoriseret)



AUKTIONSGADE 11
7730 HANSTHOLM
Tlf. 97 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. 31 13 59 27

1253 København K
Fax 33 93 59 27

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
Telefon 98 94 23 22
Lager og Indkøbsafd. 98 94 24 35

Thyborøn Dykker- og Frømandstjeneste



v/ Verner Nielsen
Lærkevej 37 - Thyborøn
Tlf. 97 83 13 19



**Thyborøn
Skibsproviantering**

v/ Birte og Søren Pedersen
Havnegade 22 . 7680 Thyborøn . Tlf. 97 83 10 05 - 97 83 13 20



THYBORØN SKIBSRADIO

MARITIMT ELEKTRONISK USTYR
Henning Bysskov . Havnen 7680 Thyborøn . Tlf. 97 83 11 60 . Bll. 145 84499



**THYBORØN SKIBS- &
MOTORREPARATION ApS**

Tlf. 97 83 15 50 - 97 83 11 11

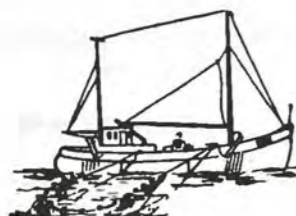


SØREN EMTKJÆR

SHELL SERVICE
ALT I AUTOTILBEHØR
7680 Thyborøn . Tlf. 97 83 11 74

HARALD IVERSEN & SØN

FISKEEKSPORT - FILETFABRIK
Tlf. 97 83 13 00 - 97 83 17 40
7680 Thyborøn Havn



THYBORØN TRAWLBINDERI I/S

Havnegade 42 . 7680 Thyborøn
Telefon 97 83 15 00 . Telefax 97 83 15 22
Altid de nyeste modeller i »Trawl« og »Vod«

**A/S Thyborøn Isværk
&
Kølehus**

Tlf. 97 83 10 03
7680 Thyborøn Havn



THYBORØN FISKEAUKTION
v/ Jens Steen



7680 Thyborøn . Tlf. 97 83 14 44



Medlemsblad for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 2

MARTS-APRIL 1990

57. ÅRG.



LEMVIG BIBLIOTEK
1990

Mange fik en hård tur

Under stormen 27.-28. februar blev mange af de havnebaserede redningsfartøjer kaldt ud, og de fik alle en hård tur. Værst var det for redningsmændene i Thorsminde, som gik ud med MRB 34, selvom det blæste 38 sekundmeter. Martha Lerche fik sin ilddåb i Thyborøn, hvor den gik ud i 37 sekundmeter vind, og i Hvide Sande var der også tryk på. Det fremgår af dette billede, hvor Emil Robin hjælper Hvide Sande-kutteren Ri 65 Jyden ind gennem brændingen. (Foto: John Randeris Hansen).

Bedst og billigst til Vesttyskland!

I perioden
indtil 15/9 1989
GRATIS
til Vesttyskland
Gelder for personer
indtil 8 m i længde
og passagerer in.



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

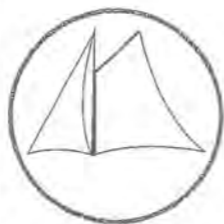
GT-LINK

PLADSRESERVATION:
GT-LINK, Gedser - Tlf. 53 87 92 33

SEJL
(gl. og moderne udgave)
TOVVERK
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. 97 83 11 25



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
Nøttrøvej 27A, Snogebæk, 3730 Neksø
Tlf. 53 98 87 26

GENERALFORSAMLING

Foreningen af Danske Redningsmænd
indbyder til ordinær generalforsamling
på
Hotel Kronprins Frederik, Fredericia
lørdag den 12. maj kl. 10.30
med følgende dagsorden:

1. Valg af ordstyrer.
2. Formandens beretning.
3. Regnskabet fremlægges.
4. Indkomne forslag.
5. Valg af 3 bestyrelsesmedlemmer.
1 fra hver region.
6. Eventuelt.
7. Næste års mødested.

Forslag der ønskes behandlet skal være formanden
i hænde senest 14 dage før generalforsamlingen.

*Tag fruene med...
Afgående redningsmænd med fruer er velkomne!*

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

THORSMINDE FISKEAUKTION

v/ Johannes Dahl Knudsen
Spovevej 7 . Thorsminde . 6990 Ulfborg

Tlf. 97 49 71 23

HVIDE SANDE SAMLECENTRAL

v/ Bent Jørgensen
6960 Hvide Sande
Telefon 97 31 12 88 . Kontor: 97 31 14 86
Døgnavgt: 97 31 14 86



NB.
Bestil venligst eventuel
lastmand ved
tilmelding.

STATOIL KYSTSALG

Brændstof • Smøremidler

Esbjerg	Tlf. 75 12 84 78
Frederikshavn	Tlf. 98 42 11 57 - 98 42 27 23
Grenå	Tlf. 86 32 13 99
Hanstholm	Tlf. 97 96 16 90 - 87 96 13 35
Hirtshals	Tlf. 98 94 14 64 - 98 94 94 72 - 98 94 19 27
Hvide Sande	Tlf. 97 31 11 21 - 97 31 11 29
Lømvig	Tlf. 97 82 02 03
Skagen	Tlf. 98 44 11 00
Strandby	Tlf. 98 48 12 01
Thorsminde	Tlf. 97 49 70 90
Thyborøn	Tlf. 97 83 10 41 - 97 83 12 35

Leverandør
til den danske
kystrednings-
tjeneste...

A/S Vestjydsk Krystal-Isværk

Ny Fiskerihavn . 6700 Esbjerg

Tlf. 75 12 00 66

THORFISK

GRENAA - THYBORØN

FURUNO



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

VIGGO Jensen



Grenaa Havn Aps
Strandgade 14
8500 Grenaa
Tlf. 86 32 06 83 - 86 32 36 83

NV NordVest proviant
Bredgade 1
7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 14 00

BRUG BRUGSEN
ANHOLT
TLF. 86 31 90 20



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

Havnevagtvej
Postbox 164 • 9990 Skagen
Telefax 98 45 02 11 • Telex 67 523
Telefon 98 44 11 00

H.P. PETERSENS BAADEVÆRFT

Dyrehaven . Nyborg

Tlf. 65 31 06 58

kattegat værft a/s, Grenaa

Nordhavnsvej 15, DK-8500 Grenaa
Telefon 86 32 08 66
Telefax 86 32 03 08
Bank: Bikuben

kattegat
værft a/s



HSR Skibselektronik
97 31 12 57

Otto Pedersvej 3 6960 Hvide Sande

PEDER OG THOMAS NØRGAARD
FISKEEXPORT A/S

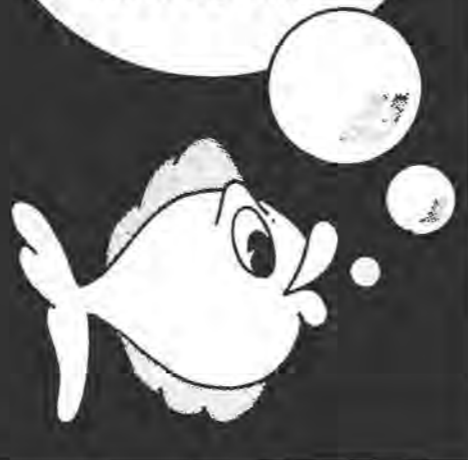
Thorsminde . DK-6990 Ulfborg
Telefon 97 49 71 00 - Telefax 97 49 73 01

Josefs
Samlecentral

Kontortid 9-12 og 14-16
Thyborøn . Tlf. 97 83 18 00

Tilmelding af fisk fra søen

Døgnvagt:
Tlf. 97 83 14 50



Bestyrelsen er kritisk overfor 40 knobs både

Bestyrelsesmøde i Fredericia lørdag 31. marts.

Formanden, Robert Iversen, havde sat de nye HLR-både, som skal kunne gå 40 knob, på dagsordenen, da bestyrelsen holdt møde på Hotel Kronprinds Fredrik i Fredericia lørdag 31. marts, og han lagde ikke selv fingrene imellem.

- Nogle kan ikke få fart nok, men jeg mener personligt, at 40 knob er meget for en redningsbåd, som skal kunne sejle ud i al slags vejr. Her er der jo ikke tale om et hjælpertøj som en LRB, men om et redningsfartøj, som skal kunne gå ud, når andre søger havn. I hårdt vejr vil en sådan både blive udsat for nogle uhyggelige påvirkninger. I prøvetanken målttes der en G-påvirkning på op til 22, og det er ikke kun et spørgsmål, om båden kan holde til det, men også om folkene kan.

- Efter min opfattelse kan sådan en båd blive en dødsfælde, hvis føreren ikke er dygtig nok. Jeg havde selv foretrukket en båd med en topfart på ikke over 25-30 knob. Det er nu engang sådan, at det vi vinder på farten, sætter vi til på sikkerheden, og i øvrigt er det også sådan, at hvis der er vejr til at sejle hurtigt med en stor båd, kan man også sejle hurtigt med en LRB.

- Jeg har derfor klart sagt fra overfor en 40 knobs båd, og jeg har en gang for alle sagt, at jeg fralægger mig ansvaret. Men til sidst gider de jo ikke at høre på mig. Jeg bliver betragtet som en gammel torsk, som helst vil bruge årer, og så er det svært at trænge igennem med sine synspunkter. Men en ting er helt sikker. Sådan en båd vil vi hverken eje eller have på Vestkysten, sagde Robert Iversen.

I bestyrelsesmødet deltog Evald Harbo, Hanstholm, Erik Mouritsen, Esbjerg, Åge Venø, Skagen, og Uffe Rebsdorf, Nexø. William Christensen, Gedser, havde meldt afbud, fordi der netop denne dag skulle holdes prøve til duelighedsbevis på stationen i Gedser.

Enige

Selvom de ikke udtrykte sig helt så stærkt, delte de øvrige bestyrelsesmedlemmer de mange betænkeligheder ved en 40 knobs båd.

Der var dog også enighed om, at bestyrelsen ikke vil forsøge at lægge hindringer i vejen for den prototype, som Farvandsvæsenet vil bygge.

- Vi er nu engang gået med til, at den skal bygges, og har vi sagt A, må vi også sige B, sagde Robert Iversen.

- Men så skal båden også ud til en meget grundig afprøvning på alle stationer, og så må redningsmændene udtale sig, om det er et fartøj, de kan bruge. Vi har en gang sagt, at vi ikke vil have noget trukket ned over hovedet, og det står vi fast ved. Men vi skal så også være klar over, at hvis vi siger nej til den hurtige 40 knobs båd, står vi i situationen igen. Så vil der gå yderligere 4-5 år, før vi får en ny båd til afprøvning, med mindre vi da kan overbevise Farvandsvæsenet om, at vi skal ud at se på de både, de har i andre lande.

- Jeg ved godt, at de så vil sige, at de ikke opfylder de danske krav, men hvis det er problemet, må kravene laves om, sagde Robert Iversen.

Åge Venø sagde, at han ville foretrække det pilot-projekt, som var fremme for et par år siden, og Erik Mouritsen sagde, at han foretrak den hollandske Medina.

- Det har jeg sagt lige fra den allerførste gang, jeg var i Holland for at prøve den, sagde han. Det er et fremragende fartøj til farvandet ved Esbjerg, som næsten på en prik ligner de hollandske. At det også er en sødygtig båd, er der heller ingen tvivl om. Båden blev som led i afprøvningen sendt på en non-stop tur rundt om Storbritannien, og her beviste den sine fremragende søgenskaber.

- Hollænderne har oven i købet stillet sig meget velvillige. Da vi sidste år var dernede igen for at prøve den nyeste Medina-type, tilbød de gratis af stille tegninger og erfaringer til rådighed, hvis vi ønsker at bygge en tilsvarende båd. Det sagde, at det ikke skal koste en krone, hvis båden bygges til brug i redningsvæsenet, fortalte Erik Mouritsen.

Bugsering

Et andet stort punkt på bestyrelsesmødet var en forespørgsel fra Farvandsvæsenet om foreningens stilling til en aftale med skibsforsikringselskaberne om bugsering. Selskaberne skal i givet fald indbetale et fast beløb, og fiskefartøjerne skal derefter kunne bugseres »gratis« af redningsvæsenet.

To synspunkter kom frem. På den ene side er der forståelse for, at de nye store red-

ningsbåde skal bruges og tjene penge hjem, og det vil for stationslederne være rart at slippe for diskussioner om de ny høje bugser-takster. På den anden side er der mange problemer forbundet med en fast aftale.

Den kan ikke omfatte stationer, hvor der kun er deltids-ansat mandskab. Ingen arbejdsgiver vil acceptere, at folk gang på gang forlader deres arbejdsplads for at tage på bugsering.

Der er også problemer med dækningsområdet. Hvor langt kan redningsbåden gå ud fra hjemhavnen, uden at det går ud over beredskabet derhjemme? Og kan redningsbåden sendes ud på en bugsering, hvis vejrforholdene er sådan, at der kan blive brug for den derhjemme?

Resultatet af diskussionen blev, at bestyrelsen siger ja til en fast aftale om bugsering, men kun hvis en række betingelser er opfyldt, herunder at det altid er stationslederen, som suverænt afgør, om forholdene er til at gennemføre en bugsering eller ej.

Generalforsamling 12. maj

Bestyrelsen vedtog, at generalforsamlingen i år skal holdes lørdag 12. maj, og den skal foregå på Hotel Kronprinds Fredrik i Fredericia. Det ligger centralt for de redningsmænd, der kommer østfra med tog. Tidspunktet blev sat til kl. 10,30 for at Bornholmerne kan nå at komme frem.

Det blev vedtaget, at invitere en række gæster, herunder ledende folk fra Farvandsvæsenet, som inviteres til at deltage i den del af mødet, der foregår over middag.

Robert Iversen er på valg, og han meddelte bestyrelsen, at han ikke ønsker at tage mod genvalg.

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

Vorupør må melde fra i hårdt vejr

GTCen er god nok, men det er kun en nødløsning.

- Det er på mange måder en udmærket båd, og den klarer sig også godt, men selvfølgelig har den sin begrænsning. I hårdt vejr kan vi blive nødt til at melde fra, siger stationsleder Arne Baltesen fra redningsstationen i Nr. Vorupør.

Stationens egen båd, MRB 31, blev i december totalt ødelagt ved en påsat brand, og som erstatningsfartøj har stationen fået en let redningsbåd. Det er en af de nye GTC 900 fra Norge, og den blev hentet fra station Grenå, som i den situation gerne hjalp kollegerne i Vorupør.

- Vi har fået en vogn og en traktor til den nye GTCer, så vi nu kan sætte den ud fra stranden, siger Arne Baltesen. Vi har også været på LRB-kursus, og vi har holdt flere øvelser med den nye båd, så vi nu er fortrolige med den.

- Vi har aldrig sagt nej til at gå ud med MRB 31, som er en fremragende båd til vores forhold. Det samme kan vi ikke sige om den nye GTCer. Hvis der er høj sø på revlerne, kan det blive vanskeligt eller umuligt at sætte den ud. Vi har dog nu den fordel, at vi kan køre langs stranden, indtil vi finder et velegnet sted til udsætningen, og kan det lade sig gøre, går vi ud. Ellers må vi yde hjælp med raketudstyret.

- Det er dog ingen hemmelighed, at vi alle ser frem til, at vi får MRB 31 tilbage efter istandsættelse og ombygning, siger han.



Vorupørs GTC 900 på vej ud. I godt vejr er der ingen problemer, men med høj sø på revlerne, kan redningsmændene blive nødt til at sige fra. (Foto: Villy Yde Kjærgaard)



GTCeren trækkes op på den specialbyggede vogn, hvorfra den også kan sættes ud igen. Vognen trækkes af en traktor. (Foto: Villy Yde Kjærgaard)



GTCeren er slet ikke nogen lille båd, når man ser den fra denne vinkel. (Foto: Villy Yde Kjærgaard)



THYBORØN ELEKTRO ApS

Nordsøkaj 4 - 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 18 16 - 97 83 19 11

Alt indenfor skibsinstallationer.
Uforbindende tilbud gives gerne.

Rømøs Uni-33 ventes snart klart igen

Revner i skroget repareret på fabrikken i England.

I slutningen af januar blev der konstateret revner i skroget på redningstation Rømøs Uni-33, og derfor måtte båden tages ud af tjeneste.

I første omgang var det ikke klart, om revnerne kun sad i det yderste beskyttelseslag, eller om de gik ind i skrogets glasfiber. Derfor blev båden kørt til Århus og undersøgt på Jysk Teknologisk Institut. Her

deltog ikke blot en repræsentant for den danske leverandør, Uni-Safe i København, men også en repræsentant for det britiske firma Halmatic, som har leveret skroget. Med var også folk fra Farvandsvesenet og stationsleder Carlo Gundersen fra Rømø. - Undersøgelsen viste, at der var skade på skroget, siger Carlo Gundersen. Halmatics repræsentant tog omgående ansvaret,



Rømøs Uni-33 på øvelse med en af flyvevåbnets redningshelikoptere. En tilsvarende øvelse holdes igen 7. juli i år. (Foto: Jørgen Kølle).

hvorefter Uni-33 blev bragt til fabrikken i England.

- Her er skroget blevet forstærket og omklasset af Lloyd, så alt nu skulle være i orden. Når båden kommer hjem, skal den gennemgå et eftersyn, hvorefter vi regner med at få den tilbage omkring 1. maj.

- Båden som sådan er vi godt tilfreds med. Den er meget velegnet til vores forhold, og den kan holde topfarten på de 30 knob selv i ret hårdt vejr. Selvfølgelig har der været nogle børnesygdomme, som skulle overståes, men siden har der ikke været problemer, og vi er da også selv interesseret i at få skroget forstærket. Det skal kunne holde til de hårde påvirkninger, når det i fuld fart går derud, selvom der er buler på vandet.

Mens Uni-33 er på værft i England, har Rømø lånt en mindre Weedo 24 som erstatningsfartøj. Den har dog sine begrænsninger i hårdt vejr.

Godt køretøj

Rømø har også fået redningskøretøj. Stationen har overtaget station Aggers første Unimog, som kun er godt tre år gammel. Den har kun kørt 5.000 kilometer, så den er langtfra slidt op.

- Det er et meget fint køretøj til vores brug, siger Carlo Gundersen. Fra den sydlige nedkørsel ud til sydvest har vi 6-7 kilometer, og fra den nordlige nedkørsel til nordvest er der endnu længere. Stranden er mere end 20 kilometer lang, så det er ikke luksus at få et redningskøretøj, og det er også godt, det er en Unimog. Selv ved en normal vandstand er der loer og priler, som det kan være nødvendigt at køre igennem, hvis vi hurtigt skal ud til stranden, siger han.

Station Rømø holder jævnligt øvelser med Flyvevåbnets redningshelikoptere, og der er i år planlagt en større fælles øvelse, som også turisterne kan få glæde af. Den foregår 7. juli.



Redningsmænd gjorde det umulige og sejlede ud fra Thorsminde i orkan

Redningsmændene fra Thorsminde på deres livs hårdeste tur.

Aldrig før har nogen vovet sig ud fra Thorsminde i en orkan, men 27. februar i år gjorde redningsmændene fra Thorsminde det. Det blev deres livs hårdeste tur. Det blæste 38 sekundmeter, da de i MRB 34 gik ud gennem den kogende brænding, og gang på gang blev de ramt af kæmpemæssige søer. De kastede rundt med redningsbåden, som var det et leg-etøjsskib, og to gange blev redningsbåden ramt så hårdt, at den vendte stævnen indad, da den atter kom fri af bølgebjergene. - Det var sindsoprivende, men tre fiskere var i nød, og så tænkte vi mest på at yde hjælp, siger stationsleder Per Kristensen. - Jeg blev alarmeret kl. 01,30 fra havnekontoret, hvor de havde set nødraketter ud til havs. Senere viste det sig, at det var den 40 tons store Esbjerg-kutter E 104 Naja Lise. Den havde været på vej hjem til Esbjerg, men var blevet ramt af en sø, som havde smadret styrehuset og fyldt det med vand. Al elektronik var ødelagt, og de vidste ikke selv, hvor de var. Kun en mellembølgeradio virkede, men den sendte på en kanal, som vi ikke har. - 10 minutter efter alarmen var vi alle mand samlet i havnevagten, hvor vi snakkede om situationen. Ingen er nogen sinde før sejlet ud fra Thorsminde i sådan et vejr, men vi blev enige om se på sagerne. Vi tog så Unimogen og kørte ud på molen ved indsejlingen, og i lyset fra bilens projektor studerede vi forholdene. Det var så grimt, at vi ikke engang kunne se søer. Hele indsejlingen var et stort bråd.

Alt kogte.

- Det så ikke spor indbydende ud, men samtidig kunne vi på bilens radar se, at kutteren nu kun lå 1,5 mil fra land. Vi blev så enige om, at der var en chance for, at det kraftige bråd jævnedes søerne ud, så de ikke var så store. Vi besluttede at gå ud.

Redningsmand kvæstet

- Med Vagn Pedersen som bådfører gik MRB 34 af havn. Besætningen bestod i øvrigt af Bent Haugaard Christensen, Gunnar Jensen, Villy Thatt Jensen, Frits B. Nielsen og Ole Steen Jensen. Selv fulgte jeg aktionen fra havnekontoret, og jeg havde det rent ud sagt forfærdeligt, siger Per Kristensen. Det var rigtigt nok, at det kraftige bråd gjorde søerne mindre i selve indsejlingen, men da MRB 34 nåede længere ud, mødte den de store søer, og de var rigtigt store.

- Mændene om bord havde et hårdt job med blot at holde sig fast. Båden blev smidt rundt af søerne, og gang på gang var den helt væk. Jeg kunne ikke engang se toplanterne, og så er søerne store.

- Under en af de mange overhalinger blev Frits B. Jensen slynget mod en kistebænk og bagefter mod et skot, hvor han blev ramt af et håndtag i ryggen. Kvæstelserne var så alvorlige, at hans ene arm blev følelsesløs, og vi spekulerede alvorligt på at få ham fløjet i land med helikopter. Det var dog langt fra ufarligt, og i stedet blev han lagt ned i lukafter agter, hvor han lå i tre timer. Han havde det dårligt, men

heldigvis viste det sig senere, at han kun havde fået et meget kraftigt slag, som ikke gav varigt mén.

- De tre fiskere ombord på Naja Lise var glade for at se MRB 34. De lå for anker med al deres ankergrej i brug, og selvom de lå nogenlunde godt, var risikoen stor. Deres motor var gået i stå, og hvis ankergrejet ikke holdt, ville de hjælpeløst drive mod land. På et tidspunkt fik de en sø, så skibet blev slået helt over på siden, og alle pauner knækkede og røg i søen. Da var de ikke stolte ved det.

- En helikopter havde været på vej ud til dem, men de ønskede ikke at forlade kutteren, og på grund af brændstofmangel måtte helikopteren vende rundt. Rednings-skibet Vestkysten var også på vej fra Thyborøn, men i det hårde vejr ville det vare flere timer, før det nåede frem. Vi blev spurgt, om vi ville bugsere kutteren ind til Thorsminde, men det sagde vi klart nej til. Det var aldrig gået godt. Den ville være blevet knust i brådsøerne.

- MRB 34 måtte derfor ligge standby ved kutteren i flere timer, før Vestkysten nåede frem. Naja Lise er en gammel snur-revodskutter af den slags, som begår sig godt til søs, men den er af ældre årgang, og Vestkystens skipper turde ikke tage den på slæb i det hårde vejr. Han frygtede, at kutteren ikke kunne holde til en så hård bugsering.

Vejret bedredes lidt, og det lykkedes besætningen på Naja Lise at få motoren igang, hvorefter de lige så småt kunne sejle mod Thyborøn under overvågning af Vestkysten.

Endelig kunne MRB 34 sætte kursen hjemad, og det blev også en hård og langsom-melig tur. I de høje søer tog det 40 minutter at gå ind, og hver gang en af de rigtigt store søer kom, måtte Vagn forsigtigt slå bak, for at MRB 34 ikke skulle løbe i søerne. Hvis det skete, ville den vælte rundt.

- Det gik langsomt indad, og igen var

MRB 34 gang på gang skjult bag søerne, så jeg ikke kunne se toplanterne. Endelig, kl. 7,40 nåede den i havn, og jeg drog et lettelsens suk.

Redningsmændene og ikke mindst Vagn som bådfører fik mange anerkendende ord fra vore egne fiskere her i Thorsminde. De ved, hvilken præstation, redningsmændene ydede.

- Selv var vi glade for, at det var gået godt. Havde vi vidst, hvor slemt det var, var vi nok ikke gået ud, men folk var i nød, og det var dem, vi tænke mest på.

- En ting er også helt sikker. Vi havde aldrig klaret det, hvis ikke vi havde fået MRB 34. Med vores gamle båd ville det have været udelukket. Den ville være blevet knust til pindebrænde. MRB 34 fik også en hård medfart. En ny projektor blev slået af, og indenbords var der mange skader. Et gasapparat brækkede af, og det samme gjaldt en lejder af aluminium. Alt var smidt rundt inde i båden, og folkene var helt ødelagt af at holde sig fast. Men 34'eren holdt til det hele. Det er skibe af den slags, vi har brug for på Vestkysten. For min skyld kan de folk, der kun tænker på fart, beholde deres både for sig selv, siger Per Kristensen.



MRB 34 har endnu en gang vist, at den er et rigtigt søskib. Redningsmændene fra Thorsminde gennemførte en redningsaktion, selvom det blæste 38 sekundmeter. Aldrig nogen sinde før er Thorsminde blevet besejlet under så barske forhold. Billedet er fra en tidligere redningsaktion fra de mange år, hvor båden var stationeret i Hvide Sande.



ESBJERG GENSIDIGE
SKIBSFORSIKRING

Havdigevej 31 . 6700 Esbjerg



Thorsminde
Revisionskontor

Verner Nørkjær
Havnevej 2 . Thorsminde . 6990 Ulfborg
Tlf. 97 49 70 25 - 97 49 71 44 . Fax 97 49 71 96



HIRTSHALS
FISKEAUKTION

Knud Damgaard - Staut.
Kontor: 98 94 12 33 - Privat: 98 94 11 14
9850 Hirtshals



A/S Hvide Sande
Skibs- og Baadebyggeri

Tlf. 97 31 25 11
Nybygning, reparation og
ombygning udføres.
Bedding indtil 150 BRT.



NY HAVNS
TRAWLBINDERI
9850 HIRTSHALS
TLF. 98 94 10 44



Ophalerbedding indtil 200 tons
Hydraulik- og Maskinværksted
Tømrerværksted
Malerværksted

Hans Svendsens Skibsbyggeri

Havnen . 9850 Hirtshals . Tlf. 98 94 17 77



BORNHOLM KONSERVESFABRIK A/S

LEVERANDØR TIL DET KGL. DANSKE HOF

3730 NEKSØ - BORNHOLM



Fiskesalgsforeningen
ØSTBORNHOLM A.m.b.a.

Sdr. Hammer 2 • Postbox 13
3730 Neksø • Tlf. 53 99 21 99

Alle handler i...

Thorsminde Fiskernes Indkøbsforening

Vesthavnen . Thorsminde . 6990 Ulfborg
Telefon 97 49 70 55

Specialister i garn



Det gjorde lykke, da farvandsdirektør Torsten Kruuse som indvielsesgave medbragte en splinterny gummi båd til stationen. Her ses de otte redningsmænd sammen med den glade giver foran den nye station - som naturligvis har de korslagte splitflag på porten. Det er fra venstre Preben Ditlevsen, K. E. V. Olesen, Preben Nielsen, Søren Veje, Poul Jensen, Egon Knudsen, Torsten Kruuse, Anton Jørgensen og Victor Andersen.

RST Oksbøl har fået nyt hus og egen båd

Stationen i Oksbøl er på flere måder enestående. Redningsmændene kan trække på hele Oksbøllejrens beredskab og har dermed rådighed over egne læger, ambulancer, pansrede mandskabsvogne, kystradar og meget mere.

Redningsstationen i Oksbøl er den yngste af de danske redningsstationer. Den er siden 1976 opbygget i samarbejde med Oksbøl-lejren, som stiller en stor del af materiellet til rådighed. Alligevel er stationens mandskab fuldgylde redningsmænd. De er tidligere militærfolk, som nu er civil ansatte i lejren og ved siden af varetager hvervet som redningsmand - helt på lige fod med redningsmændene i det øvrige land.

Det kommer også til udtryk i den måde, hvorpå de værner om traditionerne. De betragter station Oksbøl som en videreførelse af redningsstationen i Vejers, som blev nedlagt i 1975, og lederen af RST Oksbøl, Egon Knudsen, har selv stærke bånd til station Vejers. Hans oldefar var

den første opsynsmand i Vejers i 1882, hans bedstefar var redningsmand og han far var afløser ved redningsbåden.

7. februar 1990 var en festdag for de otte redningsmænd i Oksbøl. Denne dag kunne de indvie en ny redningsstation, de selv har opbygget og indrettet i en gammel garage umiddelbart udenfor porten til Oksbøllejren.

Redningsmændene havde selv bestemt datoen for indvielsen, og den var lagt sådan, at Oksbøllejrens kommandant gennem de seneste otte år, oberstløjtnant N. Aa. Jensen, kunne deltage. Han gik nemlig af på grund af alder fem dage senere.

Oberstløjtnanten var åbenlyst stolt af sine redningsmænd.

- Det har været min opgave at sørge for, at knægtene har det materiel, de skal bruge, men det er deres initiativ og engagement, som skaber redningsstationen, sagde han. Blandt de indbudte gæster var også farvandsdirektør Torsten Kruuse, divisionschef Herluf Rasmussen, redningsinspektør Ole Skovgaard og værkfører Ib Otte, og de havde en gave med, som gjorde stor lykke.

Det var en splinterny gummi båd med påhængsmotor, som kan sættes ud fra den åbne strand.

Redningsmændene var lykkelige for den. - Den har vi savnet meget længe. Nu får vi helt andre muligheder for at yde hjælp, sagde de.

Siden oprettelsen i 1976 har RST Oksbøl

været raketstation, men ikke mindst udviklingen på ferie-området har gjort det nødvendigt med en båd.

Stationen har ansvaret for 40 kilometer af den jyske vestkyst, strækkende sig fra Henne Mølleå til sydspidsen af Skallingen, og fra maj til september er der ikke færre end 30.000 sommergæster i området, og der er kommet mange flere lystbåde langs med kysten. Sker der en ulykke til søs, tager det for lang tid for nabo-stationerne at komme til hjælp, og Falck i Varde har en halv times kørsel til stranden. Nu kan redningsmændene i Oksbøl selv klare mange situationer til søs. Selvfølgelig kan de med en lille gummi båd ikke klare hvad som helst, men specielt ved badeulykker og ulykker med lystbåde har de nu gode muligheder for at yde hjælp.

I forbindelse med den nye båd har samtlige redningsmænd i Oksbøl nu fået de nye redningsdragter fra Viking i Esbjerg. Det er dragter, som alle redningsmænd er tilfredse med, og de var da også behørigt imponeret af dem, da de første gang fik lejlighed til at prøve dem. De er til at arbejde i, sagde de.



Farvandsdirektør Torsten Kruuse ønskede tillykke med den nye station og medbragte en gummi båd til stationen.

Masser af materiel

Redningsstation Oksbøl har i kraft af sit nære samarbejde med Oksbøllejren meget store ressourcer at trække på.

- Vi kan i realiteten trække på hele lejren, hvis det er nødvendigt, siger Egon Knudsen.

Lejren stiller i det daglige en Unimog og en landrover til rådighed, og de står pakket med raketudstyr og andet redningsmateriel, klar til udrykning. Hvis forholdene



Oksbøllejrens kommandant, oberstløjtnant N. Aa. Jensen, var stolt af sine redningsmænd.

kræver det, kan redningsmændene også benytte lejrens pansrede mandskabsvogne. De kan komme frem, hvor selv en Unimog må give op, og de kan også sejle i smult vande. For nylig blev de brugt ved en oversvømmelse på Skallingen. Redningsmændene kan trække på lejrens egne læger, og der er altid mindst to på vagt. De kan tilkalde lejrens ambulancer, og de kan selv bemane lejrens kystradar. Dens hovedopgave er at overvåge skydeområdet, så der ikke sker ulykker, men den er også af stor værdi under en redningsaktion. De kan benytte lejrens tjeneradioer, og de kan i givet fald trække på alt personel i lejren. F. eks. kan de få patruljer sendt ud langs stranden, hvis der er behov for det. Det militære personel i

lejren hjælper hellere end gerne ved en redningsaktion.

Hilsen fra foreningen

En lang række gæster var med ved indvielsen, og fra Foreningen af danske Redningsmænd deltog formanden, stationsleder Robert Iversen, Thyborøn, og stationslederne fra de to nabostationer, Chr. Mose Enevoldsen, Hvide Sande, og Erik Mouritsen, Esbjerg. De ønskede alle kollegerne i Oksbøl tillykke med det nye hus - og ikke mindst med den nye båd.

Lørdagen efter indvielsen var der åbent hus på redningsstationen, hvor den lokale befolkning havde lejlighed til at tage såvel station som redningsmateriel i øjesyn.



NORDSØVÆRFTET

(North Sea Shipyard Ltd.) Ringkøbing · Danmark

Tel. INT. 45 97 32 08 11 · Telex 60880 norsea dk · Telefax INT. 45 97 32 45 03

Betragtninger fra en nattevagt

Af stationsleder Chr. Mose Enevoldsen, Hvide Sande.

De første to måneder af 1990 er nu gået. Vi har haft en usædvanlig mild vinter, men til gengæld har vi i januar og februar oplevet nogle hårde storme, og da så vi, hvor voldsomt havet kan være.

Den 27. og 28. februar målte vi fra 30-38 sek/m fra V.S.V. med 3 m over daglig vandstand, og vandet stod langt over kajerne.

I det døgn var alle havneredningsfartøjer i aktion - måske den første gang i redningsvæsenets historie det er sket.

Da jeg havde nattevagt, kunne jeg her fra stationen følge med i, hvad der skete. Det begyndte først på aftenen, da der kom melding om en fiskekutter, der var i vanskeligheder ud for Fanø. Redningsskibet Nordsøen afgik og en helikopter eftersøgte på positionen, men fandt intet. Esbjergs lille redningsbåd afgik, men da der fra Thorsminde blev observeret flere nødsignaler, returnerede Nordsøen og redningsbåden fra Esbjerg. Helikopteren satte kurs mod Thorsminde, hvor et fartøj lå ca. 5 sm v. af havnen. Redningsmandskabet i Thorsminde blev tilkaldt, men da det var orkan, ventede de til helikopteren ankom. Besætningen på det nødstedte fartøj ville ikke forlade skibet og bad om bugserhjælp. Vestkysten fra Thyborøn blev tilkaldt, men da der ville gå seks timer, førend de kunne nå frem, var det en

vanskelig afgørelse for stationslederen og besætningen at tage - men de gik ud. Det tog lang tid at sejle ud over revlerne, hvor de fik nogle meget svære brådsøer, men de fortsatte dog og lå stand-by ved kutteren til Vestkysten nåede frem - det var en lang og hård nat. Ved dag gry gik redningsbåden i havn og kutteren blev bugseret til Thyborøn.

Martha Lerche og Emile Robin var også på havet for at assistere fartøjer i havn og det forløb uden uheld.

I Hanstholm var der også en redningsaktion i gang. Vi er meget taknemmelig for, at ingen forulykkede i det frygtelige stormvejr.

Igen har vi set alvorren med hensyn til fartøjer, og vi taler om det mand og mand imellem, at i det vejr, vi oplevede i januar, spørges der ikke om hurtighed, men om sødygtighed.

Tror I, at de fartøjer, der er på tegnebrættet, som vi så i vort blad fornylig, kunne bruges her på Vestkysten? Svaret er afgjort NEJ. Men det er nok heller ikke meningen.

Som vi jo ved, har Hirtshals valgt, og det er bestemt, at de næste to fartøjer skal være Kattegatstypen.

Jeg ved godt, at Robert Iversen og jeg, som var med i byggeudvalget, er medansvarlige for begge bådtyper - men vi har også sagt, at for de hurtigtgående Katt-

gatstyper til brug i Nordsøen i storm, vil vi ikke tage medansvar.

Da vi i Skibsteknisk Laboratorium afprøvede modellerne, gav englænderen Fred Prucell os medhold i, at det var Nordsøtypen, der klarede sig bedst i medløbende sø, og redningsbådene af i dag skulle jo gerne være konstrueret således, at vi ikke igen skal til at tage bådslæbet i brug.

Kære redningskammerater - da jeg jo har passeret de 65 - kan I vel nok tænke: »Han er jo på falderebet, så hvorfor tier han ikke?«

Det er langt fra, at jeg ønsker at lave splid iblandt os ved de forskellige redningsstationer, for vi har de senere år virkelig set resultater, som glæder os, der har været med i mange år.

Vi læste i Redningsbladet nr. 6 om en delegation fra Amerika, som havde været i Danmark for at studere nye redningsbådstyper. Da kunne vi, som havde valgt Nordsøtypen, godt have ønsket, de også havde set og prøvet den.

Men vi vil fortsat, også her i vort eget blad, frimodig komme frem med det, som er en hjertesag for os - Det danske Redningsvæsen.

Venlig hilsen
Chr. Mose Enevoldsen



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 vejer og måler
Østhavnen i Hirtshals
Telefon 98 94 13 12



Under stormen i februar var det ikke fart, der var brug for, men sødygtighed. Her er kutteren Ri 65 Jyden på vej ind til Hvide Sande tæt fulgt af Emil Robin. Det fremgår klart, hvor farligt det er at sejle i medløbende sø. Se også billedet på forsiden af dette nummer. (Foto: John Randeris Hansen).

Grenaa gensidige Forsikring for fiskefartøjer

Tlf. 86 32 16 22 - 86 38 60 50

SKIBSELEKTRONIK - SALG - SERVICE



HIRTSHALS SKIBSRADIO I/S
SYDVESTKAJEN 1-3 . 9850 HIRTSHALS

Tlf. 98 94 11 52 - 98 94 36 78 - 98 94 12 11

Alt i skibsinstallationer...



T. & W. El-Service ApS
7680 Thyborøn . Tlf. 97 83 12 22



Hvide Sande Fiskeriforening

Stormgade 8 - 6960 Hvide Sande
Tlf. 97 31 19 35
Kontortid: Daglig fra 9-12



Ejnar Riis, tlf. 75 12 48 02
Helgolandsgade 42
Esbjerg Havn

FISKERNES SAMLECENTRAL I GRENÅ ApS

Strandgade 6 . 8500 Grenå . Tlf. 86 32 17 35



THYBORØN HAVNS FISKERIFORENING

Havnegade 14, 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 18 44

Kontortid:
Daglig kl. 9.00 - 12.00
Auktionshallens tlf. 97 83 19 88



Lemvig Skibsforsikring

Bredgade 14 . 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 13 53 . Privat: 97 83 10 73



HVIDE SANDE FISKEAUKTION

v/ Leo Rønn
Telefon 97 31 10 44 - 97 31 10 89
Privat tlf. 97 31 17 26

Hvide Sande fik sin gamle redningsbåd igen

MRB 21 skal anbringes i et planlagt samtidsmuseum i Hvide Sande.

- Det var nogle meget stærke følelser, der gik igennem mig, da jeg så MRB 21 dukke frem af disen. Det er vores gamle båd. Det var den, der kæntrede i 1951, da fem redningsmænd fra Hvide Sande omkom. Trods de stærke følelser er stationsleder Chr. Mose Enevoldsen glad for at få MRB 21 hjem til Hvide Sande, for det er her, den hører hjemme. Den er på ondt og godt blevet en del af Hvide Sandes historie. Båden var indtil februar i år stationeret i Grenå, men da Grenå fik den nyere og større MRB 30 fra Nekse, blev MRB 21 taget ud af tjenesten, og den er nu overladt til Hvide Sande, hvor den skal anbringes i et planlagt samfundsmuseum kaldet Fiskeriets Hus.

Det var stationsleder Niels Peter Noer og bådmand Egon Vagn Jensen fra Grenå, som 15. februar selv kom med MRB 21. Da de nærmede sig Hvide Sande, sejlede Emil Robin ud med redningsmænd og en række indbudte gæster, herunder borgmester Hans Thomsen, fiskeriformand Finn Backs, formanden for Fiskeriets Hus Henry Madsen, direktør Carl Erik Kristensen fra Hvide Sande Skibs- og Bådebyggeri samt slusemester Jørgen Jensen.

Gensynet blev festligt, men vakte også de

stærke følelser i de gamle redningsmænd, som selv har sejlet med MRB 21.

Båden er bygget i 1933, og efter ulykken i 1951 blev den istandsat og igen indsat i tjeneste i Hvide Sande. Oprindeligt var det en helt åben båd med kun en motor-kasse og en læskærm til føreren. Senere er den blevet bygget om et par gange. Den



Sådan så MRB 21 ud, før den blev moderniseret i 1967.



MRB 21 fyldte ikke meget, da den lå foran Emil Robin og Martha Lerche i Hvide Sande Havn.

største ombygning fandt sted i 1967, da den bl. a. fik styrehus.

MRB 21 er kun lige godt 12 meter lang, og den er såmænd ikke meget større end nye lette redningsbåde. Ved siden af Emil Robin og Martha Lerche, som netop denne dag lå i Hvide Sande efter et ophold på Nordsøværftet i Ringkøbing, fyldte den ikke meget. Da så man, hvilken udvikling, der sket.

De mange gæster blev alle inviteret til en sammenkomst på Hvide Sande Sømandshjem, hvor skibsforsikringen i Hvide Sande var vært. Her blev der holdt flere taler, og Chr. Mose Enevoldsen overdrog officielt MRB 21 til bestyrelsen for Fiskeriets Hus.

Norsk tak til redningsmændene i Hirtshals

Redningsmændene i Hirtshals har fået flot skudsmål for deres indsats efter flyulykken.

I breve og officielle udtalelser har den norske havarikommission for civil luftfart gang på gang fremhævet den indsats, som redningsmændene fra Hirtshals ydede efter flystyrtet i Skagerrak 8. september 1989, hvor 55 mennesker omkom. Tirsdag 6.

marts var så dagen kommet, hvor det synlige bevis for nordmændenes anerkendelse skulle overrækkes.

Det skete ved kommissionschef John Prahns og at det kom til at foregå på stationsleder Jakob Pedersens 40-års fødselsdag, gjorde

de ikke overrækkelsen mindre festlig. Gaven fra nordmændene er et vikingskib i sølv på en træ sokkel, hvor der på to plader er indgraveret enkeltheder om flystyrtet. De af redningsmændene, der havde lejlighed til det, var samlet på stationen til morgenkaffe, da John Prahns overrakte gaven til stationsleder Jakob Pedersen. Dagene efter den 8. september sidste år førte ikke blot til et forbilledligt samarbejde mellem norske og danske myndigheder. Det stærkt belastende arbejde med at bjærge de mange lig og vrage fra det havarede fly bandt også de implicerede mennesker sammen i et tæt kammeratskabsforhold. Jon Prahns udtrykte det således, da han overrakte gaven:

- Det er noget af en enestående situation, at jeg fra et andet land blot kan ringe til Hirtshals Redningsstation og præsentere mig som Jon, hvorefter alle på stationen er klar over, hvad det drejer sig om og parate til at gøre en indsats.

Jakob Pedersen benyttede lejligheden til at sende en hilsen med hjem til hele det norske personale, der har været involveret i bjærgningen, og han havde ligeledes mange rosende ord til Falck, politi, læger, civilforsvar og ikke mindst de Hirtshalsfiskere, der også aktivt var med i eftersøgningen.



Jon Prahns og Jakob Pedersen med det smukke vikingskib. (Foto: Kurt Bering).



Jakob Pedersen modtager det smukke vikingskib fra Jon Prahns, der leder den norske havarikommission for civil luftfart. Foran bordet ses Peter Jensen og Frode Andersen. På den anden side af bordet er det Kurt Andersen, Ejner Holm og Torben Sørensen. (Foto: Kurt Bering).

**MOLLERUP
&
BROE**

Kolonial og
Skibshandel

Thyborøn Havn
Tlf. 97 83 12 11

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

**HIRTSHALS
SKIBSELEKTRONIK A/S**

Nordvestkajen - Tlf. 98 94 18 44 - 98 94 12 56

Hirtshals Fiskeriforening

LOSSEAFD. - ØSTHAVNEN
9850 HIRTSHALS

HUSK!

GENERALFORSAMLING
DEN 12. MAJ



selvfølgelig!
LOKALBANKEN
HIRTSHALS



**- ikke
hos os!**

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

Vi gør Vestjylland billigere.

Landbobanken

**Hirtshals Ny
Samlecentral ApS**

Tlf. 98 94 39 19

Hirtshals Forvaltningskontor
Sydvestkajen 1, 1. sal - 9850 Hirtshals
Telefon 98 94 27 00

Døgnvagt: 98 94 39 19
Uffe Jensen, privat: 98 94 16 25
Sigurd Jensen, privat: 98 94 91 78

STØT

VORE ANNONCØRER
- DE STØTTER OS!

Skagens redningsbåd lå tre timer ved brændende færge

Blev sendt hjem igen fordi den ikke havde læge ombord.

Redningsfartøjet Anna E. Rørbye fra Skagen lå i tre timer ved færgen Scandinavian Star, som lørdag 7. april blev ramt en brand, som kostede omkring 160 mennesker livet. Anna E. Rørbye kom dog ikke til at yde nogen væsentlig indsats. Vi havde ikke læge ombord, og derfor blev vi sendt hjem igen, siger stationsleder Åge Venø Jensen, Skagen.

- Jeg blev alarmeret fra Kattegats Marine-distrikt lørdag 7. april kl. 2,50. Jeg fik den melding, at en færge var i brand nord for Skagen.

Vi har ingen LRB i øjeblikket, og derfor sendte jeg sendte Anna E. Rørbye afsted med 7 mand ombord, mens jeg selv blev i land.

- Scandinavian Star lå 45-50 mil nord for Skagen på positionen 58,34 N, 10,34 E, og det tog knap tre timer at nå ud til skibet.

Stena Saga lå på stedet og ledede redningsaktionen. Vi spurgte Stena Sagas kaptajn, hvad vi kunne hjælpe med, og han ville vide, om vi havde læge ombord. Det havde vi ikke, og derfor havde han ikke noget at bruge os til.

- Det er nok også tvivlsomt, hvad vi kunne have udrettet på det tidspunkt. Vi kunne have sejlet de reddede passagerer i land, så de hurtigere var kommet under kyndig behandling, men det er nok også alt. På den brændende færge havde vi næppe kunnet gøre ret meget. Vi kunne ikke have opholdt os i den giftige røg, siger Åge Venø.

- Men spørgsmålet er, fortsætter han, om ikke katastrofen på Scandinavian Star kan give anledning til at overveje, om vi skal have nogle af vore redningsmænd uddannet som røgdykkere, og om ikke vi bør

have røgdykkerudstyr ombord, ihvertfald i de større fartøjer. Hvis vi f. eks. havde haft uddannelsen og havde haft røgdykkerudstyr til to mand, kunne vi have sendt dem ombord på den brændende færge.

- Katastrofen er den værste i danske farvande, og selvom vi alle håber, at det ikke sker igen, kan ingen vide sig sikker. Derfor er det nok en sag, som bør overvejes, siger han.

Mens Anna E. Rørbye var på vej ud til den katastroferamte færge, tog Åge Venø kontakt til Falck i Skagen, og alt var forberedt, så mindst 25 ambulancer på kort tid kunne være fremme i Skagen for at modtage reddede pasagerer. Dem blev der desværre ikke brug for. Alt for mange omkom på den brændende færge.

Efter en hastig bunkring og proviantering sejlede Anna E. Rørbye lørdag formiddag 8 kriminalfolk ud til Stena Saga for at afhøre besætningsmedlemmer og overlevende fra Scandinavian Star. Stena Saga var på det tidspunkt på vej til Frederikshavn og blev nået 25 sømil nord for Skagen.

Ny norsk redningsbåd bygges af aluminium

Det norske redningsselskab har skrevet kontrakt om bygning af et nyt redningsfartøj af den 65 fod store Skomvær-klasse. Det nye fartøj skal bygges af Båtservice Industrier A/S i Mandal, og det bliver første gang Skomvær-klassen bygges i aluminium. Prisen bliver i overkant af 9 mio. norske kroner, og levering finder sted i slutningen af året.

Indetil nu er der leveret fire fartøjer af Skomvær-klassen, og de er alle bygget i glasfiberarmeret polyester. De er stationeret i Mandal, Rørvik, Kristoffervalen på Vannøya og i Vardø.

I forbindelse med bygning af det nye aluminiumsfartøj blev der sendt udbudsmateriale ud til 14 norske, tre svenske og et dansk værft. Ved fristens tilbud var der ni, som havde givet tilbud.

Det nye fartøj får en besætning på tre mand, og topfarten bliver lige godt 25 knob.



Thyborøn med til musik-happening

Redningsstation Thyborøn holdt fredag 6. april en øvelse, som udviklede sig til en regulær happening. Den meget populære lokale musikgruppe Tørfisk skulle præsentere sin femte LP, som har fået navnet »Gretes Hits«, og det skulle ske med maner. Musikere, gæster og pressefolk blev af Martha Lerche sejlet ud i Thyborøn Kanal, og her blev der fra land skudt en line

ud til skibet. Martha Lerches gummibåd blev gjort fast, og de fem musikere blev iført plader og redningsvest trukket i land, altimens fotografiapparaterne klikkede, og kameraerne snurrede. På billedet er Tørfisk på vej væk fra Martha Lerche under overvågning af den lette redningsbåd. (Foto: Ole Lind)



Med Erik Mouritsen ved roret forsøger redningsmændene fra Esbjerg at drive de to vildfarne kaskelothvaler til havs. (Foto: Medvind).

Redningsvæsenet reddede to kæmpehvaler ved Fanø

- Det var et par ordentlige vapser, siger stationsleder Erik Mouritsen, Esbjerg. Han og hans folk deltog mandag 2. april i en højst usædvanlig redningsaktion ved Fanø. To kæmpestore kaskelothvaler på 15-20 meters længde og med en vægt på 35-40 tons havde forvildet sig ind på lavt vand vest for Fanø og kunne ikke selv finde ud på dybt vand igen.

- Vi blev tilkaldt af biologerne fra Fiskeri- og Søfartsmuseet, som spurgte om vi kunne hjælpe med at drive dem ud, siger Erik Mouritsen. Han tog selv med ud, og han var imponeret af hvalernes størrelse.

- Når man ikke er vant til at se den slags dyr, så virker de overvældende, siger han. - Hvalerne var kommet ind på 3-5 meter vand, og det så ud som om, de ikke selv kunne finde ud. Ved at sejle hen imod dem og ved at spøjte vand på dem med GTCens waterjet forsøgte vi at drive dem på rette vej. Det lykkedes godt nok med den mindste. Vi kunne drive den ud af med to-tre

mils fart, men hver gang vi forlod den, vendte den tilbage til sin kammerat.

- Tre gange lykkedes det at drive den lille ud, men hver gang vendte den tilbage. Da havde vi arbejdet med hvalerne godt toenhalv time, og biologerne mente, at vi lige så godt kunne opgive. Den store var meget dvask og lå det meste af tiden på siden.

- Da vi sejlede i havn, havde biologerne faktisk så godt som dødsdømt den, men før vi om aftenen skulle taget GTCen på land, besluttede vi os til selv at gøre et forsøg mere. Vi sejlede ud til det sted, hvor vi havde forladt hvalerne, men nu var de væk. Vi snakkede med nogle mus-

lingeskrabere, som fiskede i området, og de fortalte, at hvalerne nu lå lige i den sydlige side af sejlrenden.

- Her fandt vi dem igen, og nu var den store meget mere frisk. Nu gik de på 9-10 meter vand, og det var måske derfor, den følte sig bedre tilpas.

- Denne gang kunne vi drive dem begge to på rette vej, og da vi forlod dem, var de kommet et godt stykke ud. Det var samtidig med, at tidevandet skiftede, så de skulle have strømmen med sig.

Siden har ingen set dem, så vi håber på, at de har klaret sig, siger Erik Mouritsen.

HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals

Tlf. 98 94 12 27

Sejl • Presenninger • Tovværk



Hæder til redningsmænd i Hirtshals og Skagen

Martha Kirstine Lerches legat tildelt mandskabet ved de to stationer.

Den 20. februar d.å. afholdt legatet sit årlige møde i Ringkøbing. På mødet havde vi den glæde at kunne vise legatets påskønnelse i form af en hædersgave til personel ved stationerne Torsminde og Skagen for særlig modig og resolut ind-

sats i nedennævnte stærkt risikobetonede redningsaktioner:

Torsminde

Hædersgaven - kr. 1.000 - til hver enkelt er givet i forbindelse med assistance den

7. januar 1989 til kutter »Charlotte Solveig«. Kutteren fik motorstop tæt ud for indsejlingen i stiv kuling fra nordvest med kraftig sø og hård sydgående strøm. Kutteren drev hurtigt mod land og var kun ca. 50 meter fra kysten, da det ved første forsøg lykkedes for redningsfartøjet at give kutteren slæbetovet over. Var forbindelse ikke blevet etableret med det samme, var kutteren strandet og dens besætning gået en uvis skæbne i møde i det hård vejr.

Skagen

Hædersgaven - kr. 1.500 - til hver enkelt er givet i forbindelse med assistance den 18. august 1989 til norsk lystfartøj »Me-Cerei«, der var strandet på Grenen. Såvel MRB 25 som LRB 3 afgik til strandingsstedet. Naturligt nok når LRB 3 først frem og må sætte over Grenen for at komme til havaristen. Søen er både voldsom og uberegnelig på Grenen, og fartøjet blev bordfyldt flere gange. Netop som LRB 3 er klar til at nærme sig havaristen, ramtes den af tre svære søer, der brækkede henover fartøjet. Besætningen kunne intet stille op mod den hurtige og yderst farlige udvikling, der resulterede i, at fartøjet kæntrede i den tredje. Den uhyggelige tildragelse fik heldigvis en lykkelig afslutning ved, at besætningen drev uskadede ind på stranden og de to personer i havaristen blev taget op af en tilkaldt redningshelikopter.

J. Ibsen

100.000 kr. til Hirtshals

Det norske rederi Vilhelm Wilhelmsen har efter flyulykken i Skagerrak, som kostede 55 mennesker livet, overrakt 100.000 kr. til Hirtshals. Pengene gives i taknemlighed over den store indsats, der af danske myndigheder blev ydet efter ulykken.

Pengene skal deles mellem politi, Falck, havnevagten, civilforsvaret, Hjørring Sygehus og redningsstation Hirtshals. Alle er enige om, at pengene ikke skal deles ud til de implicerede, og redningsmændene fra Hirtshals har foreslået, at pengene gives til Hjørring Sygehus til indkøb af specialudstyr, som man måske ellers ikke vil have mulighed for at anskaffe. Forslaget er faldet i god jord, og formentligt bliver det gennemført.

Vesttysk redningsselskab fejrer 125-års jubilæum

Øget samarbejde på vej mellem Øst- og Vesttyskland om søredning.

For 125 år siden, den 29. maj 1856, blev det tyske søredningsselskab (Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger - DGzRS) dannet.

Fra starten og til i dag har DGzRS påtaget sig ansvaret for gennemførelse af søredningstjenesten, og over 50.000 mennesker er blevet reddet, takket være hurtig og snarrådig indgriben. Tallene fra selskabets hovedkontor i Bremen fortæller, hvor vigtigt det er at have en moderne og pålidelig flåde af redningsfartøjer. Det tyske søredningsselskab har 36 fartøjer, 130 fast ansatte samt over 200 frivillige. I fjor havde DGzRS 2.243 aktioner (mod 2.005 i 1988), 188 skibsbrudne blev reddet (1988:334), og endvidere blev 1.659 personer (1988:1.008) bragt udenfor fare, som det hedder i statistikken.

Dertil kommer at 556 syge eller sårede personer blev transporteret fra skibe, og fra indsøer, ind til sygehus eller læge på fastlandet.

I 72 tilfælde blev fartøjer eller småbåde reddet fra totalt havari. 628 gange kunne DGzRSs redningsmandskaber bistå forskellige bådtyper med teknisk hjælp. Tilsammen tilbagelagde DGzRS forskellige enheder 52.500 sømil i Nordsøen og Østersøen.

Samtlige redningsaktioner bliver koordineret på hovedkontoret i Bremen.

- Den første vanskelige opgave, DGzRS havde i 1989, var i februar, da 226 personer måtte evakueres fra en færge, der gik på grund i Østersøen i tæt tåge.

De hårde storme, som hærgede Østersøkysten både i april og i efteråret, gjorde at redningsmandskaberne havde hænderne fulde, bl.a. da de bistod lystbåde og surfer.

Tre danske fiskere reddet

Tre danske fiskere blev reddet natten mellem den 10. og 11. april 1989, da deres kutter sank udfor Helgoland.

En stormfuld juli-weekend blev 35 skibsbrudne, fortrinsvis lystsejlere og fiskere, bragt i sikkerhed i samarbejde med det tyske søværns helikoptere.

DGzRS havde en særpræget opgave i Tyskebugt. Her brød et fartøj i brand, mens det medvirkede i en begravelse til søs. Såvel sørgende deltagere som besætning kunne beroliges, da branden i hava-

risten hurtigt blev bragt under kontrol. Endelig var der også kollisionen mellem færgen »Hamburg« og et handelsskib udfor Helgoland, hvor desværre tre mennesker omkom og mange kom til skade.

Som en kuriositet kan fortælles, at selskabet også bjergede fire papegøjer som hørte til »besætningen« på en lystyacht, og desuden nænsomt tog sig af sælunger, der var forladt af deres mødre.

Men også i 1989 var der ulykker, hvor det tyske redningsselskab kom til kort overfor havets kræfter. Et tragisk eksempel var i efteråret hvor fem turister på vandretur ved Vadehavet ud for Nordfriesland blev overrasket af tæt tåge og højvande. Ingen af dem vendte tilbage.

Hvad angår jubilæumsåret 1990, så vil det ikke blive fejret i større stil, da DGzRS fra starten af og indtil idag udelukkende finansieres af frivillige bidrag. Der er nok at bruge pengene til, og for store udgifter til jubilæumsfestligheder tillades ikke. Fornyelsen af flåden af redningsskibe venter forude som en meget stor udfordring.

Samarbejde Øst-Vest

I lyset af de politiske forandringer i Østtyskland, vil samtaler med den statslige søredningstjeneste i Østtyskland stå i fokus i 1990. Med åbningen af grænserne vil der

blive en stærk forøgelse af færgetrafiken og ikke mindst lystsejlsiden i den vestlige Østersø og langs den østtyske kyst. DGzRS er forberedt på at støtte Østtyskland med forstærkninger, eventuelt ved at stille fartøjer til rådighed i østtysk territorialfarvand, hvis man ønsker det. Den første samtale med repræsentanter fra begge de tyske staters søredningstjenester blev efter ønske fra Østtyskland holdt i januar 1990.

I rammen af 125-års jubilæet den 29. maj i år, har DGzRS arrangeret en fest i Bremens rådhus. Ved denne lejlighed døbes også selskabets første redningsskib på 23 meter.

Søndag den 10. juni vil DGzRS hovedkontor i Werderstrasse 2 blive åbnet for publikum.

I anledning af jubilæet udgiver det tyske postvæsen et nyt 60 Pfennings specialfrimærke, og DGzRS tilbyder medlemmer og venner en medaljeserie i sølv. Motivet på medaljerne viser tre vigtige epoker i redningsselskabets historie, nemlig fra robådernes tid, fra motorbådernes tid, og fra nutiden, hvor selskabet har fået de større fartøjer.

Men til trods for alle tekniske nyanskelser er det stadig de frivillige og lønnede redningsmænds uegennyttige indsats og høje kvalifikationer der er afgørende for et heldigt udfald af en redningsaktion.

Færdes du på land
- til vands eller i luften
- vi arbejder for din sikkerhed.



VIKING

NORDISK GUMMIBÅDSFABRIK

Viking - Nordisk Gummibådsfabrik - Postboks 3060 - 6710 Esbjerg V
Tel. 75 15 06 44. Fax: 75 15 80 55. Tlx. 54 114 vikng dk.

Allzeit gute Fahrt!



DGzRS

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

Redningsfartøjet »Minden« fra Sild her brugt på en reklame for det tyske redningsselskab. Redningsstation Rømø har et godt samarbejde netop med denne båd.

Redningsmand kom lige forbi - og reddede to mand

Bådfører Erik Vendelbo fra Hanstholm reddede to mand fra garnjolle med sin egen kutter.

Erik Vendelbo fra Hanstholm er ikke blot en erfaren fiskeskipper, men også en af bådførerne på Hansthølm's redningsbåd C. B. Claudi. Han fik god brug for al sin erfaring, søndag 11. marts.

Med sin 50 tons kutter T 63 Tina Vendelbo var han på vej hjem fra fiskeri ved Vorupør, da han og hans bror Per kort før Hanstholm Havn fik øje på en garnjolle, som lå helt forkert i vandet.

Det var T 36 Morten af Hanstholm, som havde to unge mænd ombord. De var blevet overrasket af en kraftig blæst, og på vej hjem begyndte jollen pludselig at tage vand ind.

Da brødrene Vendelbo fik øje på den, var de to mand ved at sætte redningsflåden i vandet, og de gik omgående til undsætning. I samme øjeblik, som Tina Vendelbo nåede frem, sank garnjollen.

Som altid ved forlis af en garnbåd flød vandet med garnbøjer, liner og garn, og det var både vanskeligt og farligt at sejle for tæt på. Garn og liner kan vikle sig om redningsskibets skrue og blokere den, hvorefter det også kommer i fare.

Erik Vendelbo betænkte sig dog ikke. Det hele forgik meget tæt på bråddet ved havnens stenkastning, og han vidste med det samme, at han kun ville få en chance. Han måtte gå mellem flåden og stensætningen, og de to nødstedte skulle reddes i første forsøg. Ellers ville flåden blive slynget mod stensætningen, og så havde de ikke mange chancer.

Erik Vendelbo gjorde, som han havde tænkt sig, og pludselig var det, som om søen lagde sig. Han oplevede det, som om søen var helt stille et øjeblik mellem ham og flåden. Den blev af blæsten ført lige

mod Tina Vendelbo, en tamp blev smidt over, og de to unge mænd sprang lynhurtigt ombord.

Det var en af de situationer, hvor det hele drejede sig om minutter, og Erik Vendelbo har fået megen anerkendelse for sin hurtige og resolute indsats. Uden den havde de to unges skæbne været uvis.

Erstatning til Martin Sørensen

Fra Forsvarsministeriet har Tidsskrift for Redningsvæsen modtaget følgende med anmodning om optagelse:

»Forsvarsministeriet har oplyst, at man har indgået en aftale med tidligere stationsleder ved redningsstationen i Hirtshals Martin T. Sørensen om udbetaling af en økonomisk godtgørelse i anledning af, at afskedigelsen af ham p.g.a. sygdom var uberettiget p.g.a. fejl i sagsbehandlingen. Forsvarsministeriet har samtidig efter aftale med Martin T. Sørensen præciseret, at afskedigelsen ikke var begrundet med RF 2's forlis. Tværtimod er der i overensstemmelse med farvandsdirektørens brev til Martin T. Sørensen af 27. maj 1988 grund til at udtale påskønnelse af hans indsats i tjenesten.«

Svar på tiltale

Under stormen 27.-28. februar blev hele havneområdet i Hvide Sande oversvømmet. Vandet var tre meter over daglig vande, alle kajer stod under vand, og mange kuttere rev sig løs.

I den situation ydede Emil Robin en stor indsats med at bjærge kuttere, som var ved at forlise i havnen, men det var ikke uden problemer.

Blandt andet sejlede Emil Robin på en bil, der under stormen var skyllet i havnen og nu lå på bunden. Da bilen blev bjærget op, viste det sig, at taget var trykket ind, og man kunne tydeligt se aftrykket af Emil Robins køl.

- Nå, er I nu begyndt at påsejle biler, var der en fisker, som lidt drilagtigt sagde, men han fik omgående svar på tiltale.

- Den havde ikke lys på, sagde Emil Robins fører, Kr. Mose Sørensen, uden at fortrække en mine, og så blev der ikke snakket mere om det.

Synkende kystbåd reddet af C. B. Claudi

Godt Evald Harbo havde madpakke med.

Hanstholms redningsbåd C. B. Claudi deltog 14. marts i redning af en kystbåd fra Slettestrand, som var sprunget læk 15 mil af land.

Den tog meget vand ind, og situationen var kritisk for de to mand ombord.

En helikopter blev tilkaldt med pumper, men den vendte om, da en af de store notbåde fra Hirtshals som den første nåede frem til det synkende skib.

Notbåden forsøgte at sætte sin store fiskepumpe ned i kystbådens last, men der manglede 30 centimeter i, at den kunne nå. I stedet satte den en elektrisk pumpe ned, og holdt på denne måde kystbåden flydende, til C. B. Claudi nåede frem.

For redningsmændene fra Hanstholm var det en lang tur. De blev alarmeret kl. 8,15 om morgenen, og de havde 30 mil ud til det synkende skib.

Da de nåede frem, satte de en af C. B. Claudis elektriske dykpumper ned i lasten på kystbåden, og det holdt den flydende. Slæbetrossen blev sjækket i den wire, som er fastgjort forrest på kystbådens køl og normalt bruges til at trække den på land med. Derefter blev kystbåden trukket helt op mod Claudis agterende, og så gik det for fuld fart mod land. Her blev bugseringen ind over revlerne overtaget af en anden kystbåd fra Slettestrand, og det lykkedes at få den synkende båd sikkert i land.

Redningsmændene havde stadig pæn tur foran sig, før de nåede Hanstholm, og de nåede først hjem kl. 17 efter i alt at have sejlet 76 sømil.

Desværre var de kommet afsted så hurtigt, at de ikke nåede at proviantere. Stationsleder Evald Harbo, som selv var med på

turen, havde dog sin madpakke med, og den fik de andre redningsmænd lov at dele.

- Det var dem vel undt. Bare jeg får min kaffe, så kan jeg godt klare sådan en dag, siger Evald Harbo.

Lønftaler ved at være på plads

Foreningens lønudvalg bestående af formanden, stationsleder Robert Iversen, Thyborøn, stationsleder Evald Harbo, Hanstholm, og stationsleder Jakob Pedersen, Hirtshals, har ydet en effektiv indsats.

Udvalget har holdt en række møder, hvor kravene til nye overenskomster for deltids- og fast ansatte redningsmænd er blevet fastlagt, og telefon-aktiviteten har også været stor.

På et møde 21. marts i Forsvarsministeriet blev kravene præsenteret, og det blev samtidig gjort klart, at det er af afgørende betydning for redningsvæsenets fremtid, at redningsmændene får en rimelig aflønning.

Forhandlingsudvalget mødte forståelse for synspunkterne, og samtidig blev det understreget, at Forsvarsministeriet står 100 pct. bag den aftale, der allerede er indgået om lønforhøjelse til de deltidsansatte redningsmænd. Den kommer til at gælde med tilbagevirkende kraft fra 1. april 1989, når den er endelig godkendt i Finansministeriet.

I de følgende dage var der jævnlig kontakt mellem Forsvarsministeriet og foreningens lønudvalg, og allerede 30. marts forelå der et udkast til nye overenskomster for såvel fast- som deltidsansatte redningsmænd.

Det blev præsenteret ved bestyrelsesmødet på Hotel Kronprinds Frederik i Fredericia lørdag 31. marts, og bestyrelsen bakkede op om forhandlingsresultatet.

Det vil sige, at såvel Forsvarsministeriet som Foreningen af Danske Redningsmænd nu er enige om de fremtidige løn- og arbejdsvilkår, og så snart aftalerne er godkendt i Finansministeriet, kan de træde i kraft.

Chr. Mose Enevoldsen hædret i Hvide Sande

Tildelt SDS-pokal for sin livslange kamp for bedre og mere sødygtige redningsbåde til Nordsøen.

Stationsleder Chr. Mose Enevoldsen fik onsdag 28. marts tildelt SDS-pokalen, der er indstiftet af Sparekassen SDS i Ringkøbing.

Han fik den for sin indsats i den lange arbejdsproces, der er gået forud for bygningen af Emil Robin, som i sommeren 1989 blev taget i brug i Hvide Sande.

Selv siger han, at han betragter initiativpokalen som en anerkendelse til hele mandskabet. Selvom det var ham, der førte ordet ved de mere end 50 byggemøder, han deltog i, havde han nemlig hele tiden dem med på råd.

For Chr. Mose Enevoldsen går kampen for bedre og større redningsbåde dog længere tilbage. Den startede med forliset i Hvide Sande i 1951, hvor hans bror og fire andre redningsmænd omkom.

Dengang blev det klart, at den gamle MRB21 ikke var god nok til Nordsøen, og Chr. Mose blev den, der kom til at føre ordet ved bygning af afløseren, MRB 30, som nu er stationeret i Grenå.

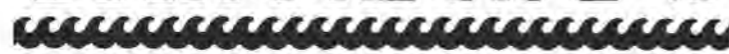
Det var en god båd, men alligevel for lille til forholdene i Hvide Sande, og redningsmændene bad derfor om at få en større båd. Det blev MRB 33, som stadig er stationeret i Hirtshals.

Redningsmændene var dog heller ikke helt glade for den, og med bistand fra daværende redningsbestyrer Åskov Petersen fik de bygget MRB 34, som utallige gange har bevist sin værdi. Den var bygget til sejlsad i medløbende sø, og med den blev bådslæbet afskaffet.

Emil Robin - den nye båd i Hvide Sande - er nok fyldt med masser af elektronik og er på mange måder et uhyre avanceret fartøj. Men den er alligevel en direkte videreføring af erfaringerne fra MRB 34 og 35, og det er Chr. Mose særdeles godt tilfreds med.

- Det er ikke det ringeste at lære af erfaringen - og af fejlene, siger han.

DAN TRAWL A/s



Telefon 98 94 17 11

Vi ses i den lokale bank!

NORDVESTBANK

sds Thyborøn

Hvide Sande Skibssmedie

v/ H.F. Aaser

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

Telefon 97 31 10 36 - 97 31 18 22

Aktioner siden sidst

Listen bygger på Farvandsvæsenets indberetninger til SOK.

2. marts. GRENÅ. Drivende jolle observeret 12 sømil øst for havnen. Redningsfartøjet fandt jollen med bunden i vejret. Der var ingen personer eller grej ombord.

2. marts. NEKSØ. En Skagen-kutter bjærgede en bevidstløs mand fra en redningsflåde 20 sømil ØSØ af Neksø. Kutteren sejlede i havn under redningsfartøjets overvågning.

5. marts. HANSTHOLM. Overvågning af kutters ankomst i kuling.

5. marts. HIRTSHALS. Jollelignende genstand observeret 1 sømil vest af havnen. Redningskøretøjet afsøgte området og fandt genstanden, der viste sig at være måleudstyr.

7. marts. THORSMINDE. Overvågning af kutters ankomst i kuling.

7.-8. marts. SKAGEN. Kutter med to ombordværende sank 4,5 sømil NØ for Skagen. Redningsfartøjet afsøgte området i 7 timer og fandt redningsflåden, men uden personer ombord.

9. marts. HANSTHOLM. Overvågning af kutters ankomst i stormende kuling.

10. marts. NR. VORUPØR. Person meldt savnet og eftersøgt af redningskøretøjet. Blev fundet 8 kilometer nord for sta-

tionen.

11. marts. HIRTSHALS. Overvågning af flere kutters ankomst i kuling og forgæves eftersøgning langs stranden efter melding om drivende jolle.

11. marts. THORSMINDE. Overvågning af flere fiskekutters ankomst i stiv kuling. En af dem var ved at kæntre i høj sø i indsejlingen.

13. marts. HIRTSHALS. Fiskekutter med grej i skruen afhentet.

13. marts. SKAGEN. To dykkere savnet ved Hirsholmene. De blev af redningsfartøjet fundet i god behold. De lå for anker i deres båd på grund af motorstop.

13. marts. SÆBY. Savnet jolle fundet nord for Græsholmen med to ombordværende.

14. marts. HANSTHOLM. Kystbåd læk 30 sømil NØ af Hanstholm. Blev bugseret til Slettestrand af redningsfartøjet.

14. marts. HIRTSHALS. Jolle med to mand ombord meldt savnet. Jollen fundet, de to mand taget om bord, og jollen bugseret i land.

19. marts. NEKSØ. Fiskekutter sank efter påsejling 57 sømil NØ af Neksø. De tre ombord blev bjergede af svensk kutter og blev afhentet af redningsfartøjet.

Redningsmand hædret på sin 90 års dag

Redningsvæsenet har altid været en hjerterag for den gamle redningsmand Kristen Johnsen Høy i Nymindegab, og det var der heller ingen, der var i tvivl om, da han onsdag 7. februar fyldte 90 år.

Kr. Høy, som han hedder i daglig tale, har været enkemand siden 1972, men han er rask og rørig, og klarer sig selv i sit eget hus på Borndalvej 6 i Nymindegab. I anledning af den runde dag holdt han stor fødselsdag med familie, venner og naboer. Han blev hyldet på behørig vis, men højdepunktet indtraf, da stationsleder Robert Iversen, Thyborøn, og stationsleder Chr. Mose Enevoldsen, Hvide Sande, ankom som repræsentanter for Foreningen af Danske Redningsmænd. De udnævnte ham til foreningens æresmedlem og overrakte samtidig en gave fra farvandsdirektør Torsten Kruuse.

Kr. Høy har æren for en meget gennemført restaurering af det gamle redningshus og den gamle redningsbåd i Nymindegab, og han er med rette stolt af resultatet. Da Chr. Mose Enevoldsen og Robert Iversen ankom, skulle de naturligvis også se redningshus og -båd.

- Jamen, du kan da ikke gå fra din fest, sagde de.

- Pyt med det, svarede Kr. Høy og vinkede afværgende. Det er bare familie. Og så drog han afsted fra sin 90 års dag for at vise redningshuset frem. Redningsvæsenet har altid været i første række.

Tredje generation

Kr. Høy er tredje generation som opsynsmand ved RST Nymindegab. Hans farfar John Johnsen Høy, som selv fik stillingen efter en farbror, var opsynsmand fra 1884 til 1923, hvor Kr. Høys far, Jens Johnsen overtog stillingen. Han gik af i 1945, hvor Kr. Høy selv tog over, og han blev ved til 1970, da han måtte gå på grund af alder. Senere er stationen blevet nedlagt.

Lige fra sine drengeår har Kr. Høy levet med i redningsvæsenet, og han er formentlig den eneste nulevende redningsmand, som kan huske redningsvæsenets anden bestyrer, konsul Anthon Andersen fra Lemvig. Han afløste i 1869 redningsvæsenets første bestyrer C. B. Claudi, og varetog hvervet indtil sin død i 1909, få dage efter sit 40 års jubilæum.

- Jeg kan huske, at han kom på besøg to gange om året, siger Kr. Høy, og jeg kan huske at farfar og de øvrige redningsmænd havde en gevaldig respekt for ham. Han var en statelig mand med et stort hvidt skæg, og han plejede at spørge mig, hvad jeg skulle være.

- Fisker, svarede jeg, men det faldt ikke i konsul Andersens smag. Nej, du skal være sømand, sagde han.

- Jeg blev nu fisker og redningsmand, og det har jeg aldrig fortrudt. Det har været et godt og meningsfyldt liv, siger Kr. Høy.

Egen fond

Han er en højt respekteret mand i det lokale samfund. Han har bla. a. været meget aktiv i skytteforeningen og under krigen var han med i modstandsbevægelsen. Respekten blev ikke mindre, da han oprettede sin egen fond.

Det startede med, at han engang i 1950'erne for nogle få hundrede kroner anskaffede et stykke jord ud mod klitterne. Det var mest for jagtens skyld, men senere skulle det vise sig at være en guldrandet investering. I 1970'erne blev jorden udstykket til sommerhuse og indbragte en formue.

Men Kr. Høy mente ikke, man kunne stikke så mange penge i sin egen lomme, når man var kommet så let til dem, og derfor blev hele overskuddet lagt i en fond. Den har siden haft meget stor betydning for Nymindegab og for Blåbjerg kommune. Fonden deler hvert år penge ud til en række velgørende lokale formål, og den har blandt andet lånt penge ud på meget favorable vilkår til opførelse af seks ældreboliger i Nr. Nebel. Efter den seneste uddeling har den en formue på 1,7 mio. kroner.

Kr. Høys fond har også betalt for den meget omfattende restaurering af såvel redningshus som den gamle ro-redningsbåd, RRB 69.

Båden er restaureret og nymalet, så den ser ud nøjagtigt som den dag for 98 år

siden, hvor den blev afleveret fra orlogsværftet.



Den gamle redningsmand Kr. Høy lod på sin 90 års dag gæster være gæster og tog stationsleder Robert Iversen og Chr. Mose Enevoldsen med på en tur til det flot istandsatte redningshus i Nymindegab. Her ses de foran den gennemrestaurerede redningsbåd, der ser ud som ny, selvom den er 98 år gammel.



Hirtshals Sparekasse

CALYPSO Krøys Seafood a/s

Rødspættevej 5 - 6960 Hvide Sande - Tlf. 97 31 13 55

ANDELSBANKEN er anderledes
Hirtshals - Thyborøn

HIRTSHALS EL-MOTORSERVICE ApS

HIRTSHALS . ØSTHAVNEN . TLF. 98 94 15 95

Elektromekanisk værksted

Salg og service af generatorer, motorer og pumper

THYBORØN BOGTRYKKERI

Ærøvej 5a . 7680 Thyborøn
Telefon 97 83 19 33



THYBORØN SKIBSSMEDIE A/s

Sydhavevej 8 · 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 19 22 · Telex 60342 tydoor dk · Fax 97 83 23 13

MANDS MINDE



Ansættelser

Pr. 1. juni 1989

Bådmand på prøve, Jørgen Harder-Hansen, redningsstation »Christiansø« som bådmand.

Pr. 1. januar 1990

Bådmand på prøve, Niels Kristian Nielsen, redningsstation »Skagen« som bådmand.

Pr. 1. februar 1990

Hans Erik Kjølner, f. 28/1 1955, som bådmand på prøve ved redningsstation »Christiansø«.

Afsked

Pr. 1. marts 1990

Bådmand Knud Hesse Thomsen, redningsstation »Grenå« efter ansøgning.

Pr. 31. marts 1990

Bådmand Svend Erik Christiansen, redningsstation »Hvide Sande«, p.g.a. helbredsforhold utjenstedygtighed.

Runde fødselsdage

50 år

Bådmand Bent J. Olesen, Flyvholm, 29. april 1990.

Bådmand Jens Baltesen, Nørre Vorupør, 28. maj 1990.

55 år

Bådmand Poul K. Madsen, Grenå, 16. maj 1990.

60 år

Fhv. betjeningsmand Gunnar B. Larsen, Lildstrand, 11. april 1990.

Bådmand Egon C. Kruse, Hanstholm, 18. april 1990.

65 år

Fhv. bådformand Preben M. Hansen, Neksø, 2. maj 1990.

Opsynsmand Aage Sørensen, Agger, 7. maj 1990.

Fhv. bådmand Holger B. Jørgensen, Vejrs, 2. marts 1990.

Fhv. bådmand John F. S. Andersen, Rønne, 29. marts 1990.

Fhv. bådmand Max A. Harborg, Vejrs, 5. april 1990.

70 år

Fhv. betjeningsmand Niels D. Jensen, Ferring, 22. april 1990.

75 år

Fhv. betjeningsmand Jack Jensen, Tuskær, 19. april 1990.

Fhv. betjeningsmand Aksel Tornvig, Vedersø, 11. maj 1990.

80 år

Fhv. bådmand Carl J. Jensen, Sæby, 4. feb. 1990.

Fhv. opsynsmand Christian Thomsen, Hvide Sande, 10. feb. 1990.

Fhv. bådmand Kristian Christiansen, Vejrs, 9. april 1990.

Fhv. opsynsmand Peder P. Ruby, Tuskær, 21. april 1990.

Fhv. betjeningsmand Niels R. Olsen, Tuskær, 27. april 1990.

90 år

Fhv. opsynsmand Johnsen Høy, Nymindegab, 7. feb. 1990.



Egon Kruse

60 år

Den 18. april kunne redningsmand Egon Kruse, Hanstholm fejre sin 60 års fødselsdag.

Han er født i Lyngby, hvor han straks efter sin konfirmation tog fat på fiskeriet. I 1946 tog han hyre som dæksdreng, først med M/S Godthåb og senere med M/S Gustav Holm på fart til Grønland. Han afmønstrede i 1947 og begyndte at fiske fra Thyborøn med forskellige fartøjer, senere med sit eget fartøj.

I 1972 flyttede familien til Hanstholm, hvor han sammen med sin bror Magnild købte en fiskekutter, som de drev fiskeri med, indtil de solgte den i 1987 og tog arbejde i land ved fiskesortering.

I 1975 blev Egon Kruse ansat ved redningsvæsenet i Hanstholm, hvor han senere fik hvervet som motorpasser, en stilling som han sammen med sin bror Magnild altid har passet med stor omhu og til alles tilfredshed.

I sin fritid har han sammen med broderen Magnild specialiseret sig i at bygge modeller af fiskekuttere, samtidig med at han driver en del fiskeri med ruser og kroge efter ål.

Fra »Fru Julie Augusta Ovesens Legat for Trængende Fiskere ved Vestkysten Eller Disses Enker« vil der på legatstifterens fødselsdag den 22. juli 1990 blive uddelt legatportioner til:

1. Fiskere ved Vestkysten, som på grund af alder og helbred trænger til understøttelse.
2. Enker af fiskere ved Vestkysten, fortrinsvis hvor de pågældende mænd eller forsørgere er omkommet under fiskeriet eller under hjælp til skibbrudne.

Ansøgningsskemaer kan rekvireres hos, advokat William Bentzen, Nørre Søgade 7, 1370 København K, eller hos stationsleder Robert Iversen, Morsøvej 12 A, 7680 Thyborøn.

Ansøgningsskemaerne skal være advokat William Bentzen i hænde inden den 20. maj 1990.



Jydsk Dykker-firma

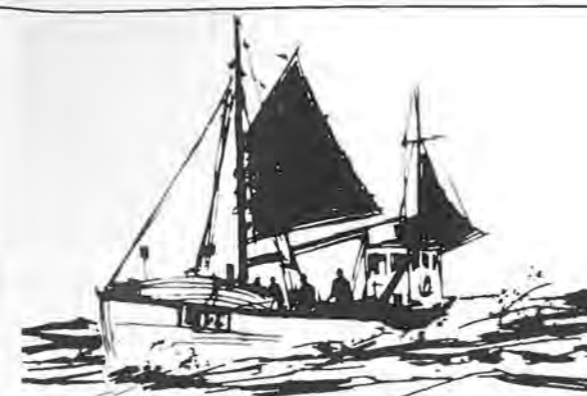
v/ Gert Normann Andersen
Broagervej 5 - 7500 Holstebro
Telefon 97 42 63 51

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

AGGER SKIBSVÆRFT

Nybygninger og reparationer.
Smede- og Maskinværksted

Agger, 7770 Vestervig
Tlf. 97 94 15 55



Fiskerne lander selvfølgelig hos:

Fiskernes Samlecentral I/S Thyborøn

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

Telefon kontor 97 83 14 48
Pakhus 97 83 16 69

HANSTHOLM FISKEAUKTION

Auktionsmester IB HOLM SØRENSEN
(statsautoriseret)



AUKTIONSGADE 11
7730 HANSTHOLM
Tlf. 97 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



Jver C. Weillbach & Co. A/S

Toldbodgade 35
Tlf. 31 13 59 27

1253 København K
Fax 33 93 59 27

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
Telefon 98 94 23 22
Lager og Indkøbsafd. 98 94 24 35

LEMVIG BIBLIOTEK

SKOLEGADE 3
7620 LEMVIG

Thyborøn Dykker- og Frømandstjeneste



v/ Verner Nielsen
Lærkevej 37 - Thyborøn
Tlf. 97 83 13 19



**Thyborøn
Skibsproviantering**

v/ Birte og Søren Pedersen
Havnegade 22 . 7680 Thyborøn . Tlf. 97 83 10 05 - 97 83 13 20



THYBORØN SKIBSRADIO

MARITIMT ELEKTRONISK UDSTYR
Henning Byskov . Havnen 7680 Thyborøn . Tlf. 97 83 11 60 . Blnr. 249 84488



**THYBORØN SKIBS- &
MOTORREPARATION ApS**

Tlf. 97 83 15 50 - 97 83 11 11

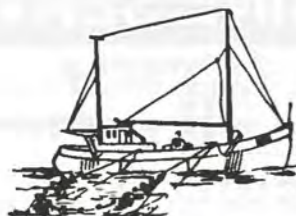


SØREN EMTKJÆR

SHELL SERVICE
ALT I AUTOTILBEHØR
7680 Thyborøn . Tlf. 97 83 11 74

HARALD IVERSEN & SØN

FISKEEKSPORT - FILETFABRIK
Tlf. 97 83 13 00 - 97 83 17 40
7680 Thyborøn Havn



THYBORØN TRAWLBINDERI I/S

Havnegade 42 . 7680 Thyborøn
Telefon 97 83 15 00 . Telefax 97 83 15 22

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

**A/S Thyborøn Isværk
&
Kølehus**

Tlf. 97 83 10 03

7680 Thyborøn Havn



THYBORØN FISKEAUKTION

v/ Jens Steen



7680 Thyborøn . Tlf. 97 83 14 44



Medlemsblad for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 3

MAJ-JUNI 1990

57. ÅRG.

LEMVIG BIBLIOTEK
1990



Redningsvæsenet på vej

Selvom der stadig er mange problemer, så er det danske redningsvæsen atter på vej frem. Der er kommet nye store både, og de bedste af de gamle bliver renoveret og sat i stand. Prototypen på en ny og meget hurtig redningsbåd er under bygning, og der arbejdes på højtryk med fremtidens lette redningsbåd. Der er som en midlertidig løsning anskaffet nye lette både, og en lang række stationer har fået nye redningskøretøjer. Nye stationshuse er allerede opført eller bliver det i den kommende tid. Jo, der sker noget på materiel-siden og samtidig har foreningen indgået overenskomst med Forsvarsministeriet, så et antal redningsmænd kan blive fast ansat.

(Foto: Medvind)



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



S.Å. Leth Jensen

Statsautoriseret væjer og måler
Østhavnen i Hirtshals
Telefon 98 94 13 12

THORSMINDE FISKEAUKTION

v/ Johannes Dahl Knudsen
Spovevej 7 . Thorsminde . 6990 Ulfborg

Tlf. 97 49 71 23

STATOIL KYSTSALG

Brændstof • Smøremidler

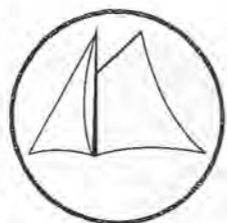
Esbjerg	Tlf. 75 12 84 78
Frederikshavn	Tlf. 98 42 11 57 - 98 42 27 23
Grenå	Tlf. 86 32 13 99
Hanstholm	Tlf. 97 96 16 90 - 97 96 13 35
Hirtshals	Tlf. 98 94 14 64 - 98 94 94 72 - 98 94 19 27
Hvide Sande	Tlf. 97 31 11 21 - 97 31 11 29
Lømvig	Tlf. 97 82 02 03
Skagen	Tlf. 98 44 11 00
Strandby	Tlf. 98 48 12 01
Thorsminde	Tlf. 97 49 70 90
Thyborøn	Tlf. 97 83 10 41 - 97 83 12 35

Leverandør
til den danske
kystrednings-
tjeneste...

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



FRTIDSTØJ
SEJLERTØJ
ARBEJDSTØJ
SØMANDSTRØJER
FIBERPELS
COWBOYBUKSER
FLØJLSBUKSER
OVERTRÆKSBLUSER
JAKKER
ANORAKKER



Thyborøn Sejlmageri

v/ J. Kr. Mikkelsen . Svanegade 14 . Tlf. 97 83 11 25

HVIDE SANDE SAMLECENTRAL

v/ Bent Jørgensen
6960 Hvide Sande
Telefon 97 31 12 88 . Kontor: 97 31 14 86
Døgnvagt: 97 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

JAKOB J. PEDERSEN
Skovfyrvæg 21, 9850 Hirtshals
Tlf. 98 97 78 60

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 Nekstø
Tlf. 53 98 87 26

Lønforhandlinger på plads

Langt om længe lykkedes det at få lønforhandlingerne på plads, og selvom det tog sin tid, er der grund til at være tilfreds med resultatet. Både faste og frivillige redningsmænd sikres nu en rimelig løn. De frivillige får 104 kr. i timen med tilbagevirkende kraft fra 1. april 1989, og det er også lønniveauet for de fast ansatte.

Når man tager det risikofyldte arbejde i betragtning, er det ikke nogen overdådig løn, men vi har som udgangspunkt valgt et niveau, som svarer til det, en håndværker kan opnå i en fiskerihavn. Dermed undgår vi, at de frivillige sætter penge til under redningsaktioner, og vi sikrer, at de fast ansatte får en løn, de kan leve af.

Et enigt lønudvalg står bag overenskomsten. Forhandlingsresultatet er efter vores opfattelse det bedst opnåelige i den nuværende situation, hvor staten skal spare på alle områder.

Vi har sikret en fornuftig løn og en fornuftig pensionsordning, og vi har sikret, at vi ikke igen kommer i en situation, hvor vi sakker agterud. Overenskomstperioden er på to år, og hvert andet år skal overenskomsterne altså genforhandles.

For lønudvalget har to ting været af afgørende betydning. Dels at sikre en rimelig løn, dels at få lavet overenskomster, som ikke gør forskel på heltids- eller deltids-ansatte redningsmænd, og som også tager hensyn til den gerning, vi har, nemlig at redde mennesker i nød.

Den 20. november 1990 er det 75 år siden, Foreningen af Danske Redningsmænd holdt stiftende generalforsamling. At vi har fået overenskomsterne på plads i jubilæumsåret er slet ikke nogen dårlig jubilæums-gave til os selv. De gør det muligt at bevare det redningsvæsen, vi kender, samtidig med at der tages hensyn til en moderne tids krav.

Robert Iversen.



HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals
Tlf. 98 94 12 27

Sejl • Presenninger • Tovværk



A/S Vestjydsk Krystal-Isværk

Ny Fiskerihavn . 6700 Esbjerg

Tlf. 75 12 00 66

THORFISK

GRENAA - THYBORØN

H.P. PETERSENS BAADEVÆRFT

Dyrehaven . Nyborg

Tlf. 65 31 06 58

FURUNO



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

VIGGO Jensen



Grenaa Havn Aps
Strandgade 14
8500 Grenaa
Tlf. 86 32 06 83 - 86 32 36 83

kattegat værft a/s, Grenaa

Nordhavnsvej 15, DK-8500 Grenaa
Telefon 86 32 08 66
Telefax 86 32 03 08
Bank: Bikuben

kattegat
værft a/s



NV NordVest proviant

Bredgade 1
7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 14 00

HSR Skibselektronik

97 31 12 57

Otto Pedersvej 3

6960 Hvide Sande

BRUG BRUGSEN

ANHOLT
TLF. 86 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

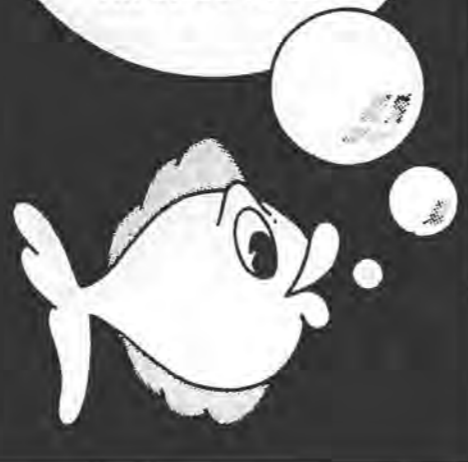
Havnevagtvej
Postbox 164 • 9990 Skagen
Telefax 98 45 02 11 • Telex 67 523
Telefon 98 44 11 00

Josefs Samlecentral

Kontortid 9-12 og 14-16
Thyborøn . Tlf. 97 83 18 00

Tilmelding af fisk fra søen

Døgnvagt:
Tlf. 97 83 14 50



Generalforsamlingen 1990 i Fredericia

Generalforsamlingen fandt i år sted lørdag 12. maj på Hotel Kronprins Frederik i Fredericia. I sin velkomst sagde formanden, Robert Iversen, Thyborøn, at bestyrelsen havde valgt Fredericia af hensyn til redningsmændene fra øerne. Dem var der dog ikke så mange af. I alt var der 53 deltagere i generalforsamlingen.

Robert Iversen rettede en særlig velkomst til divisionschef Herluf Rasmussen, der var den eneste repræsentant fra Farvandsvæsenet, og til formanden for Dansk Fiskeriforening, Villy Hansen, og til næstformanden i Danmarks Havfiskeriforening, Finn Backs. Desuden rettede han en særlig velkomst til fhv. redningsbestyrer G. Åskov Petersen og fhv. redningsbestyrer Jørgen Ibsen. Der var også en særlig velkomst til damerne, som om formiddagen blev sendt på en spændende bustur i den gamle fæstningsby.

Traditionen tro blev generalforsamlingen indledt med at sende en hilsen til Dronningen, og senere på dagen indløb svartelegram - ikke fra Dronningen, som var på ferie, men fra Kronprins Frederik, som på dette tidspunkt var rigsforsøger. På generalforsamlingen i 1989 blev Villy Hansen shanghajat som dirigent, og han gjorde det så godt, at han var selvskrevet til hvervet igen i år. Han konstaterede, at generalforsamlingen var lovligt indvarslet, og derefter fik Robert Iversen ordet for at aflægge beretning.

Positive forbedringer

Han startede med at omtale de nye fartøjer, både dem, der allerede er bygget, og dem der er på vej.

- Såvel når det gælder Nordsø-typen som Kattegat-typen er der tale om positive forbedringer i forhold til det, vi har kendt, sagde han.

- Selvfølgelig er der ting, som vi kunne have ønsket os anderledes, men behovet for nye fartøjer var så stort, at begge typer blev bygget, uden at der først var tid til at lave en prototype. Det har vi accepteret, og så må vi prøve at få rettet fejl og mangler hen ad vejen.

- Når det gælder de nye fartøjer, som er under konstruktion, vil vi dog ikke springe det vigtige led med en prototype over. - At udvikle en ny let redningsbåd (LRB) har taget sin tid, og undervejs har det



Robert Iversen

været nødvendigt at skrotte det projekt, der foregik i England, og mere eller mindre begynde forfra.

Foreningen har stationsleder Jakob Pedersen fra Hirtshals og stationsleder Åge Venø Jensen fra Skagen i LRB-udvalget. De har gjort et godt stykke arbejde og har sat deres præg på det nye LRB-projekt, som er ved at være så langt fremme, at der snart kan skrives kontrakt.

- Efter det, vi kan se på tegningerne, bliver det en betydeligt bedre båd end den norske GTC'er. Som en nødløsning måtte der i øvrigt indkøbes fire af dem - plus en ekstra til Skagen, som havde fået ødelagt deres. Det skete for at udfylde de huller der opstod, da projektet i England blev skrottet.

Medansvar betyder også medindflydelse

- Fra foreningens side er vi også gået med til, at der skal bygges en prototype af en hurtig rednings- og lods båd (HRL). Jeg har som formand udtalt mig kritisk om den, og har af den grund fået ørerne i maskinen. Men, understregede Robert Iversen, jeg fraviger ikke mine synspunkter. Når vi skal tage et medansvar, skal vi også have medindflydelse. Derfor vil jeg slå fast, at vi kun har sagt ja til bygning af

en prototype af den nye HRL. Den skal så ud til en grundig afprøvning på stationerne, og det må så være redningsmændene selv, som afgør, om det er en båd, de kan bruge.

- Jeg vil heller ikke lægge skjul på, hvorfor jeg er kritisk overfor den nye HRL. På mange måder er det sikkert en udmærket båd, og jeg har fuld forståelse for ønsket om en høj fart. Især til søs kan hurtig hjælp være af uvurderlig betydning. Men den nye HRL er tænkt som en afløser for de gamle MRBer (motorredningsbåde), og dermed er den også tiltænkt en rolle som altvejsbåd. Det er her, min betænkelighed kommer ind. Kan en 40 knops båd klare sig i al slags vejr - for det er jo det, der vil blive forlangt af den. Efter min opfattelse skal besætningens sikkerhed sættes i højsædet.

Lønforhandlinger

I sin beretning omtalte Robert Iversen også lønforhandlingerne, som på dette tidspunkt endnu ikke var afsluttet, og forhandlinger med skibsforsikringerne om bugsering. Der er udarbejdet forslag til et bugserreglement og udkast til en bugseraftale - efter samme retningslinjer som den aftale, der er indgået mellem skibsforsikringerne og Fiskeriministeriet. Hvis aftalen går i orden, slipper rednings-

mændene på de enkelte stationer for at diskutere priser på bugsering, når en kutter skal have assistance.

Robert Iversen udtrykte stor tilfredshed med LRB-kurserne, som holdes på Offshore-skolen på Fanø. Det var på foreningens initiativ, at kurserne blev henlagt til Danmark.

- Farvandsvæsenet havde planer om at sende os på kursus i Skotland, men det sagde jeg nej til. Vi kan lige så godt lave kurserne i Danmark, og Farvandsvæsenet skal have tak, fordi kurserne på Offshore-skolen blev sat i gang. Det er meningen, at vi alle skal igennem disse kurser, så vi virkelig får lært at sejle LRB, sagde han.

- Vi er også godt tilfreds med kurserne i udvidet nødhjælp, og vi vil gerne have kurserne fulgt op, så alle nye får grundkursen, og så vi får repetitionskurser for de gamle.

Robert Iversen nævnte også stationsledermødet i København 3. oktober 1989. Disse møder er et godt initiativ, som vi meget gerne ser fortsat, sagde han.

Udenlandske erfaringer

- Da HRL var på programmet spurgte jeg, om ikke vi kunne få lov at se de nye norske, britiske og tyske redningsbåde. Vi ville gerne se, hvad de har opnået i andre lande, så vi kunne drage nytte af deres erfaringer, sagde Robert Iversen.

- Men jeg fik det svar, at de udenlandske både ikke kan opfylde de danske krav. Det skal nok være rigtigt, efter at vi har opstillet verdens skrappeste krav for redningsbåde. Men på den anden side sejler de udenlandske redningsmænd da i deres både, og de redder da også folk med dem uden at forlise hver dag.

- Det er, som om man herhjemme absolut vil lave det hele selv, men efter min opfattelse ville der ikke ske noget ved at se, hvad man har i andre lande. Om ikke andet kunne vi da leje en af de udenlandske både og prøve den af under danske

forhold, sagde Robert Iversen.

- Vi fik dog en tur til Holland, hvor vi fik lejlighed til at prøve den nye Medina. Det er en dejlig båd, og vi er overbevist om, at den godt kan bruges i danske farvande. Hollænderne var meget velvillige og ville gratis stille både tegninger og erfaring til rådighed. Men heller ikke Medinaen kan opfylde danske krav.

- Jeg har også skriftligt spurgt, om vi kunne få en tur til Norge for at se de nye norske redningsbåde, men det kunne ikke bevilges.

I sin beretning kom Robert Iversen også ind på renoveringen af stationshuse. Farvandsvæsenet er godt i gang med dette projekt, men det er også hårdt tiltrængt. Der er stort set ikke blevet kostet på stationshusene i mange, mange år. Efter planen skal renoveringsprogrammet være færdig inden 1993, sagde han.

Robert Iversen sluttede sin beretning med at nævne, at der i årets løb er udnævnt fire nye æresmedlemmer, nemlig Chr. Baltesen og Niels Chr. Andersen (Grønkær) fra Nr. Vorupør, Anders Præstegaard fra Hanstholm og Kr. Høj fra Nymindegab. Endelig rettede han en tak til bestyrelsesmedlemmer og udvalgsmedlemmer og til de mange samarbejdspartnere, som foreningen har.

Debatten

Under den efterfølgende debat blev der talt en del om lønforhandlingerne, men da de er faldet på plads og er omtalt andet steds i dette nummer af bladet, udelades de her.

Stationsleder Jakob Pedersen fra Hirtshals omtalte denne stations valg af en Kattegat-type (Type 23), og han sagde i denne forbindelse, at han var skuffet over, at nogle ligesom vil vaske fingre, hvad ansvaret angår. Det er der ingen, der behøver. Vi har selv valgt båden, sagde han. Stationsleder William Christensen, Gedser, erklærede sig enig.

- Når station Hirtshals selv har valgt den type båd, de vil have, så skal man ikke

stille spørgsmålstegn ved deres valg, sagde han.

William Christensen nævnte også det såkaldte »pilot-projekt«, som bliver ved med at dukke op.

- Der går nogle myter om dette projekt til en 16 meter båd, og en model er også blevet prøvesejlet i bassin, sagde han. Men man skal gøre sig klart, at der aldrig har været tale om et færdigt projekt. Det har kun været nogle streger på et papir, og båden kan under ingen omstændigheder opfylde de krav, vi selv har været med til at stille til nye redningsfartøjer.

William Christensen indrømmede, at det var en vovelig sag at bygge Nordsø-type og Kattegattype uden prototyper, men man skal så også huske, at beslutningerne blev truffet på et tidspunkt, hvor nyt materiel var meget hårdt tiltrængt.

Om HRL-projektet sagde han, at det oprindeligt hed »Smuggler-projektet«.

- Det blev stillet os i udsigt, at det kunne gå hurtigt med at få den nye båd klar, men desværre løb Farvandsvæsenet ind i et useriøst svensk firma, så der hverken blev »Smuggler-projekt« eller LRB i England. Der blev spildt en masse tid, men forhåbentligt kan vi nu hurtigt se den nye HRL i vandet, så vi kan få den afprøvet, sagde han.

Jakob Pedersen sagde, at det mislykkede LRB-projekt i England i bund og grund var Farvandsvæsenets skyld.

- De skulle aldrig været gået ind i dette projekt, sagde han og fortalte, at han nok var skyld i, at båden aldrig kom til Danmark.

- Efter det andet besøg i England lavede jeg en skriftlig rapport, hvor jeg klart meddelte, at jeg havde mistro til firmaet og til båden, og at vi ihvertfald ikke ville have den til Hirtshals. I givet fald ville vi beholde vores Ri 28, som vi anser for at være en bedre båd.

Stationsleder Ivar Holm fra Rønne efterlyste en holdning til efteruddannelse af redningsmænd. Uddannelse er andet end at lære hjertemassage, sagde han. Vi har efterhånden trykket 100 favne ekkolodpapir gennem vores dukke, og det er selvfølgelig godt at kunne hjertemassage, men der er meget andet, vi bør lære. Jeg efterlyser en udmelding fra bestyrelsen og stationerne på dette område. Hvilken uddannelse har vi brug for, spurgte han.

- Jeg er glad for, at du rejser dette spørgsmål, sagde William Christensen. Det skulle vel ikke være nødvendigt at være

medlem af SID for at få betalt uddannelse.

Kontingentforhøjelse

Formandens beretning blev godkendt uden afstemning, og det samme blev regnskabet, som Robert Iversen også fører.

Han er ikke blot tidligere fiskeskipper og bådmand ved lodsvæsenet, men har i mange år også været kasserer i Nordvestbank i Thyborøn, og han har således også særlige forudsætninger for at klare det lidet eftertragtede job som kasserer.

På bestyrelsens forslag blev kontingentet sat op. Hidtil har det for alle aktive redningsmænd været 30 kr. om måneden, men i forbindelse med fast ansættelse af en del redningsmænd og foreningens rolle som forhandlingsberettiget fagforening, fandt bestyrelsen, at der bør være to takster. Samtidig blev det understreget, at der fremover må påregnes større udgifter til rejser og møder i forbindelse med kommende lønforhandlinger.

På bestyrelsens forslag vedtog generalforsamlingen, at kontingentet for frivillige redningsmænd skal være 40 kr. om måneden, mens det for fast ansatte skal være 80 kr. om måneden.

Valg til bestyrelsen

Valgene til bestyrelsen foregår efter vedtægtsændringen i 1989 i tre kredse, nemlig Øst, Nord og Vest. Hver region vælger to bestyrelsesmedlemmer og to suppleanter.

Region Øst består af følgende stationer: Christiansø, Neksø, Rønne, Klintholm, Gedser og Sjællands Odde, og her skal det ene bestyrelsesmedlem og den ene suppleant være fra Bornholm/Christiansø. Region Nord består af Grenå, Anholt, Østerby, Sæby, Skagen, Hirtshals, Slettestrand, Torup Strand og Hanstholm.

Region Vest består af Nr. Vorupør, Agger, Thyborøn, Flyvholm, Torsminde, Hvide Sande, Oksbøl, Esbjerg, Sønderho og Rømø.

I region Øst blev William Christensen genvalgt med Børge Jakobsen, Sjællands Odde, som suppleant.

I region Nord blev Jakob Pedersen nyvalgt i stedet for Åge Venø Jensen, som ikke ønskede genvalg. Som suppleant valgtes Erik Vendelbo, Hanstholm.

Robert Iversen havde meddelt, at han ville trække sig tilbage, men han lod sig

Driftsregnskab for Foreningen af danske Redningsmænd for året 1989

Indtægt:		
Kassebeholdning pr. 1.1.89	kr.	99.884,20
Kontingent (aktive)	kr.	41.960,00
Kontingent (passive)	kr.	12.925,00
Emblemer + mærkater	kr.	1.470,00
Renter af bankkonto	kr.	4.908,74
	kr.	161.147,94
	kr.	- 46.413,91
Kassebeholdning pr. 31.12.89	kr.	114.734,03
Udgift:		
Generalforsamling	kr.	25.886,00
Bestyrelsesmøder, rejser m.m.	kr.	9.680,00
Gaver og blomster	kr.	2.356,40
Porto	kr.	1.100,00
Kontorartikler	kr.	2.311,51
Revision	kr.	80,00
Løn, formand + kasserer	kr.	10.000,00
	kr.	46.413,91

Overskud for året 1989 kr. 14.849,83

Emblem+mærkatbeholdning ca. kr. 5.500,00

Dags dato er regnskabet gennemgået og fundet i orden, kassebeholdning til stede. Thyborøn i marts 1990. Ejner Bruun Jensen - Herluf Høj

Regnskab for Tidsskrift for Redningsvæsen for året 1989

Indtægt:		
Kassebeholdning pr. 1.1.89	kr.	19.434,21
Annonceindtægt	kr.	64.761,25
Moms + arbejdsgiverbidrag	kr.	2.037,00
Renter af bankkonto	kr.	581,37
	kr.	86.813,83
	kr.	- 71.686,85
Kassebeholdning pr. 31.12.89	kr.	15.126,98
Udgift:		
Trykning af bladet	kr.	62.559,25
Bladforsendelse	kr.	4.191,10
Moms	kr.	2.972,00
Porto	kr.	1.528,00
Kontorartikler	kr.	436,50
	kr.	71.686,85

Tilgode for annoncer pr. 31.12.89 kr. 26.904,60

Dags dato er regnskabet gennemgået og fundet i orden, kassebeholdning til stede. Thyborøn i marts 1990. Ejner Bruun Jensen - Herluf Høj

overtale til at tage en tørn mere. I region Vest blev det derefter genvalg af Robert Iversen med Kr. Mose Sørensen, Hvide Sande som suppleant.

Den nye bestyrelse

Bestyrelsen med tilhørende suppleanter består herefter af følgende med valgår i parentes.

Øst: Uffe Rebsdorf, Neksø, (89) - suppleant Ivar Holm, Rønne (89).

William Christensen, Gedser, (90) - sup-

pleant Børge Jakobsen, Sj. Odde, (90). Nord: Evald Harbo, Hanstholm, (89) - suppleant Torben Sørensen, Hirtshals, (89).

Jakob Pedersen, Hirtshals, (90) - suppleant Erik Vendelbo, Hanstholm, (90). Vest: Erik Mouritsen, Esbjerg, (89) - suppleant Per Kristensen, Torsminde, (89).

Robert Iversen, Thyborøn, (90) - suppleant Kr. Mose Sørensen, Hvide Sande, (90).

Vi ses i den lokale bank!

NORDVESTBANK

Urimelig instruks efter uheld i Skagen

Stationsleder Ivar Holm fra Rønne rettede på generalforsamlingen en skarp kritik af en instruks, der af Søfartsstyrelsen og Farvandsvæsenet blev udsendt efter uheldet i Skagen sidste år. Det var det uheld, hvor den lette båd kæntræde og ikke ville rejse sig igen, da luftsækken blev udløst. På baggrund af uheldet i Skagen modtog vi 19. juni en instruks fra Søfartsstyrelsen med en vedhæftet seddel fra Farvandsvæsenet. Det var en sejlads-restriktion for LRBerne med følgende ordlyd:

»Indtil der er foretaget en nærmere teknisk undersøgelse af oprettersystemet, er der hermed udstedt forbud mod sejlads i høj sø og brænding, der kan medføre kæntring.«

Instruksen blev ikke trukket tilbage før 1. marts i år, og det vil sige, at vi i hele vinterhalvåret sejlede rundt med den hængende over hovedet.

- Efter min opfattelse var det en urimelighed. Det fremgår helt klart af vores livsforsikring, at den ikke gælder, hvis vi selv handler uforsvarligt - og hvornår er der høj sø og brænding. Hvem skal afgøre det?

- Som redningsmænd kan vi ikke sidde i land og se på, at folk er i nød. Vi må sejle,

hvis det er muligt, også selvom vi har sådan en instruks til at hænge på opslagstavlen - og det har vi da også gjort. Men vi har i syv en halv måned gjort det med en meget tvivlsom forsikringsdækning.

- Jeg vil ikke håbe, vi nogen sinde bliver udsat for den slags restriktioner igen. Enten har vi både, som myndighederne siger god for, og som vi kan sejle i. Eller også må de ansvarlige myndigheder selv melde bådene fra, sagde Ivar Holm.

Ment som en hjælp

- Det var ikke ment på den måde, som Ivar opfatter det, siger divisionschef Herluf Rasmussen. Fra vores side var restriktionen ment som en yderligere hjælp til stationslederen.

- Vi skal jo huske på, at det altid er stationslederen, som står med ansvaret. Det er ham, der sammen med bådføreren afvejer alle forhold i den aktuelle situation og afgør, om redningsbåden kan gå ud.

Fra vores side var restriktionen ment som en støtte til ham på et tidspunkt, hvor vi havde konstateret en teknisk brist ved materiellet, altså også en støtte til ham,

hvis han under de forhold ikke fandt det forsvarligt at gå ud.

- Hvad forsikringen angår, så dækker den naturligvis, hvis stationslederen træffer beslutning om at gå ud. Det er hans vurdering, der må lægges til grund for den afgørelse. Hvis han siger, det er forsvarligt, så er det forsvarligt, og så dækker forsikringen.

- Kun i en situation kan der efter min opfattelse blive tale om, at forsikringen ikke dækker, og det er hvis redningsmænd trods et direkte forbud mod sejlads, siger Herluf Rasmussen.



Behov for standardisering

Stationsleder Ivar Holm, Rønne, rejste et væsentligt praktisk problem på generalforsamlingen, nemlig behovet for standardisering.

- Alene på Bornholm har vi fire forskellige navigatører, og bare på vores station i Rønne har vi fire forskellige VHF'er og to forskellige walkietalkier.

- Det er især et problem for vore ældre folk, som har en masse andre kvalifikationer, at de skal lære at trykke på alle de forskellige knapper.

- Vi må have mere ensartet materiel, så det ikke skal være et problem i sig selv at betjene de forskellige instrumenter, sagde han.

Hirtshals Ny Samlecentral ApS

Tlf. 98 94 39 19

Hirtshals Forvaltningskontor
Sydvestkajen 1, 1. sal - 9850 Hirtshals
Telefon 98 94 27 00

Døgnvagt: 98 94 39 19
Uffe Jensen, privat: 98 94 16 25
Sigurd Jensen, privat: 98 94 91 78

Ja til aftale om bugsering - men med forbehold

I forbindelse med generalforsamlingen lørdag 12. maj blev der holdt to bestyrelsesmøder. Det første blev holdt af den gamle bestyrelse umiddelbart før generalforsamlingen, og det andet blev holdt af den nye bestyrelse efter generalforsamlingen.

På begge møder blev et udkast fra Farvandsvæsenet til bugserreglement og overenskomst med skibsforsikringerne drøftet.

I følge udkastet skal skibsforsikringselskaberne indbetale et vist beløb om året til Farvandsvæsenet, og til gengæld skal de forsikrede fartøjer kunne bugseres uden at der udskrives en særskilt regning. Aftalen vil i givet fald også komme til at indholde aftaler om regulering af den årlige ydelse, så Farvandsvæsenet får sine omkostninger dækket ind.

Fordelen vil være, at man undgår at udskrive regning i forbindelse med hver

enkel bugsering.

I bestyrelsen er der forståelse for ønsket om den nye aftale, og det betragtes også som noget positivt, at redningsmændene ved de enkelte stationer slipper for at diskutere priser i forbindelse med bugsering. Det er allerede blevet et problem, fordi prisen efter krav fra Rigsrevisionen er sat voldsomt i vejret. Ikke blot de direkte omkostninger til løn og brændstof, men også forrentning af fartøjerne er lagt ind i bugseringstaksterne. Bugsering med de store både koster nu 2200 kr. pr. påbegyndt time plus moms. Men på begge bestyrelsesmøder fremgik det også klart, at en fast aftale ikke vil være uden problemer.

Evald Harbo, Hanstholm, sagde således, at der er lagt op til ballade, fordi aftalen let kan medføre, at der lægges pres på stationslederne. De kan blive stillet overfor krav om at hente kuttere længere væk fra

havnen, end de selv finder forsvarligt, og det vil være uacceptabelt. Redningsstationernes primære opgave er at redde menneskeliv, og deres primære dækningsområde er området omkring hjemhavnen.

Robert Iversen understregede, at kun de stationer, der har fast ansat mandskab, kan forventes at foretage bugsering. Man kan ikke trække frivillige redningsmænd væk fra deres almindelige arbejde for at bugserer en kutter med maskinskade i havn i godt vejr.

Han understregede også, at alle stationer, der skal bugseres, også skal have rådighed over en let redningsbåd, så beredskabet omkring hjemhavnen altid kan opretholdes. Desuden skal det være sådan, at det altid er stationslederen, som suverænt afgør, om stationen kan foretage bugsering i det aktuelle tilfælde. Det er hans ansvar, at beredskabet ved hjemhavnen opretholdes, og det er hans vurdering af vind og vejr og øvrige forhold, som skal være afgørende.

Trods betænkelighederne er bestyrelsen dog enig om at sige ja til en aftale og så se, hvordan det går.

Fordeling af poster i bestyrelse og udvalg

På bestyrelsesmødet umiddelbart efter generalforsamlingen 12. maj blev de forskellige poster i bestyrelse og udvalg fordelt.

Som formand og kasserer genvalgte Robert Iversen, mens William Christensen genvalgte som næstformand.

Til en række udvalg i Farvandsvæsenets blev følgende valgt:

Hovedsamarbejdsudvalg: Erik Mouritsen.

Teknologiudvalg: Uffe Rebsdorf.

Personaleudvalg: Evald Harbo.

Referencegruppe: William Christensen, Robert Iversen.

UROM (Udvalg for Redningsbåde Og Materiel): Robert Iversen, William Christensen, Evald Harbo, Jakob Pedersen.

Divisions-samarbejdsudvalg: Uffe Rebsdorf.

LRB-udvalg: Åge Venø Jensen, Jakob Pedersen.

Sikkerhedsudvalg: Jakob Pedersen.

På generalforsamlingen i 1989 vedtog foreningen selv at foreslå et uddannelses-

udvalg oprettet, men Uffe Rebsdorf oplyste, at det med hensyn til dette udvalg har knebet med respons fra Farvandsvæsenet. Foreningen lægger dog meget stor vægt på dette udvalg, og følgende fire blev valgt: Uffe Rebsdorf, Ivar Holm, Åge Venø Jensen, Erik Mouritsen.

Til bestyrelsen for Martha Lerches Legat valgtes: Robert Iversen, Erik Mouritsen,

Chr. Mose Enevoldsen.

Til foreningens eget lønudvalg valgtes: Robert Iversen, Evald Harbo, Jakob Pedersen.

Det blev foreslået at oprette et PR-udvalg sammen med Farvandsvæsenet, og hertil valgtes: Robert Iversen, Knud Jacobsen.



Hirtshals Sparekasse

CALYPSO Krøys Seafood a/s

Rødspættevej 5 - 6960 Hvide Sande - Tlf. 97 31 13 55

DANTRAWL A/S



Telefon 98 94 17 11



NORDSØVÆRFTET

(North Sea Shipyard Ltd.) Ringkøbing . Danmark

Tel. INT. 45 97 32 08 11 . Tølex 60880 norsea dk . Telefax INT. 45 97 32 45 03

Grenaa gensidige Forsikring for fiskefartøjer

Tlf. 86 32 16 22 - 86 38 60 50

SKIBSELEKTRONIK - SALG - SERVICE



HIRTSHALS SKIBSRADIO I/S
SYDVESTKAJEN 1-3 . 9850 HIRTSHALS

Tlf. 98 94 11 52 - 98 94 36 78 - 98 94 12 11

Alt i skibsinstallationer...



T. & W. El-Service ApS
7680 Thyborøn . Tlf. 97 83 12 22



Hvide Sande Fiskeriforening

Stormgade 8 - 6960 Hvide Sande
Tlf. 97 31 19 35
Kontortid: Daglig fra 9-12



**VI KENDER
FORHOLDENE
TIL BUNDS**

Frydendahl tlf. 97 31 13 11

FISKERNES SAMLECENTRAL I GRENÅ ApS

Strandgade 6 . 8500 Grenå . Tlf. 86 32 17 35



THYBORØN HAVNS FISKERIFORENING

Havnegade 14, 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 18 44

Kontortid:
Daglig kl. 9.00 - 12.00
Auktionshallens tlf. 97 83 19 88



Lemvig Skibsforsikring

Bredgade 14 . 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 13 53 . Privat: 97 83 10 73



HVIDE SANDE FISKEAUKTION

v/ Leo Rønn
Telefon 97 31 10 44 - 97 31 10 89
Privat tlf. 97 31 17 26

Nye overenskomster en historisk begivenhed

Det var intet mindre end en historisk begivenhed, da Foreningen af Danske Redningsmænd og Forsvarsministeriet 11. juli 1990 underskrev overenskomster for fast ansatte og for deltids ansatte redningsmænd.

Det fandt på foreningens initiativ sted i Lemvig, fordi der så bagefter var lejlighed til at give embedsmændene fra København et lille indblik i redningsmændenes hverdag.

Det har taget lang tid at nå så vidt. Først måtte Foreningen af Danske Redningsmænd anerkendes som forhandlingsberettiget organisation, og da det omsider faldt på plads, kunne forhandlingerne med Forsvarsministeriet begynde.

Hvor andre organisationer har økonomer og jurister til rådighed til den slags forhandlinger, har foreningens lønudvalg klaret det hele selv. Udvalget bestod af formanden, Robert Iversen, Thyborøn, bestyrelsesmedlemmerne Evald Harbo, Hanstholm, og Jakob Pedersen, Hirtshals, og bladets redaktør, Knud Jacobsen.

Det største problem, de mødte undervejs, var den tid, alting tog. Redningsmænd er vant til at handle her og nu, og så er det meget svært at acceptere den langsomme sagsbehandling i de ministerielle kontorer i København. Undervejs måtte Forsvarsministeriets forhandlere flere gange afvente godkendelse i Finansministeriet, og det var med nogen undren, lønudvalget modtog den besked, at tre måneder er hurtig sagsbehandling i Finansministeriet, og at seks måneder er normal tid.

Forsvarsministeriet var under forhandlingerne repræsenteret af kontorchef Allan Anholm og orlogskaptajn Flemming de Lichtenberg. Begge har en fortid til søs og har blandet andet sejlet inspektionsskibe i Nordatlanten. Det var nok en af årsagerne til, at man fra starten kunne snakke sammen, og at møderne fandt sted i en god atmosfære.

Fra foreningens side var det helt afgørende, at overenskomsten for de fast ansatte og for de deltidsansatte blev så ensartede som muligt, sådan at der ikke graves grøfter mellem faste og frivillige. Hvis ikke det frivillige system bevares, dør redningsvæsenets sjæl, som har eksisteret siden oprettelsen i 1852. Det var der stor forståelse for, og det er også lykkedes at få lavet to overenskomster, som tager

disse hensyn.

Redningsvæsenets formål er at redde mennesker i nød, og det skal stadig være det primære. Men folk, som tager imod fast ansættelse, eller forlader deres daglige arbejdsplads for at tage ud på en redningsaktion, skal også have en rimelig løn. De skal ikke sætte penge til, sådan som tilfældet har været i flere år. Med de nye overenskomster er der taget hensyn til begge dele. Redningsmændene sikres nu en rimelig løn, og overenskomsterne skal fornyes hvert andet år, så man undgår at sakke agterud igen. Desuden er der indbygget en automatik, så lønnen reguleres, hvis andre tjenestemænd stiger i løn. Der er aftalt arbejdsvilkår, som er tilpasset det helt specielle arbejde, og der er opnået en fornuftig pensionsordning. Til gengæld har redningsmændene på forhånd selv fraskrevet sig strejkeretten ud fra den betragtning, at en redningsmand ikke kan strejke. Kan der ikke opnåes enighed, skal sagen løses ved en voldgift. Mennesker i nød på havet kommer altid i første række.

Underskrevet i Lemvig

At underskrivelsen af overenskomsten blev henlagt til Lemvig var også berettiget ud fra en historisk betragtning. I de første mange år var Lemvig nemlig hovedsæde for redningsvæsenet.

Ved underskrivelsen deltog Allan Anholm og Flemming Lichtenberg fra Forsvarsministeriet samt divisionschef Bent Davidsen og fuldmægtig Preben Gramkov fra Farvandsvæsenet. Fra foreningens side deltog lønudvalget som til det efterfølgende arrangement fik bistand af red-

ningsmændene i Thyborøn.

Selve mødet fandt sted på »Scandinavian Holiday Center« som ligger lige ud til Lemvig Marina. Da de sidste ting var snakket igennem, og dokumenterne skrevet under, ankom »Martha Lerche« og den lette redningsbåd fra Thyborøn. De lagde til næsten lige uden for vinduerne, og så kom embedsmændene ellers i erhvervspraktik.

Alle fire kom i overlevelsedragter, og så fik de med Villy Jakobsgaard som fører en tur i den lette båd, indtil de selv sagde stop. Thyborøns lette båd er en Weedo med påhængsmotorer. Den har sin begrænsning i forhold til andre af de lette både, men det er formentligt den hurtigste, der findes i Farvandsvæsenet. Den går 40 knob, og ikke mindst de to gamle søofficerer nød det, da de selv fik lov selv at styre.

Det blev en frisk tur, og alle havde tilbagestrøget hår, da de ude i Nissum Bredning gik ombord på »Martha Lerche«. Mens kursen blev sat mod Thyborøn blev de vist rundt i hele skibet. De fik set de to motorrum som er spækket med håndtag og ventiler, og de var behørigt imponeret af styrehuset, som har så mange instrumenter, at det ligner et fly-cockpit.

Ved Thyborøn satte bådfører Herluf Høj kursen ud gennem kanalen og slog et lille slag ud i Nordsøen, så embedsmændene lige kunne få duften af de vilde vover. Mere end duften blev det dog ikke til. Der var ikke meget sø for et skib af Martha Lerches størrelse, men det gav dog et lille indtryk af redningsmændenes arbejdsplads.

Den historiske dag sluttede med kaffe i redningshuset.

Overenskomsterne er sendt ud til alle stationsledere, sådan at redningsmændene på de enkelte stationer har lejlighed til at studere dem.



De fire embedsmænd efter en frisk tur i den lette redningsbåd. Det er fra venstre kontorchef Allan Anholm og orlogskaptajn Flemming de Lichtenberg, begge Forsvarsministeriet, og divisionschef Bent Davidsen og fuldmægtig Preben Gramkov fra Farvandsvæsenet.

Ikke afgjort hvor mange der skal fast ansættes

Det er ikke afgjort, hvor mange redningsmænd der skal fast ansættes på stationerne med de nye, store både.

Under lønforhandlingerne gjorde Forsvarsministeriet det helt klart, at det er en sag mellem Foreningen af danske Redningsmænd og Farvandsvæsenet.

Forhandlingerne i ministeriet drejede sig kun om løn- og arbejdsforhold, og foreningen må selv argumentere overfor Farvandsvæsenet for det antal folk, man ønsker på de enkelte stationer.

Skulle det derefter vise sig, at Farvandsvæsenets bevillinger ikke slår til, må Farvandsvæsenet selv gå til Forsvarsministeriet og søge at få en ekstra bevilling til aflønning af de fast ansatte, blev der sagt fra ministeriets side.

Det var en holdning, som foreningens lønudvalg umiddelbart kunne tiltræde. Foreningen er imod alt for firkantede normer for ansættelse af fast personale på de enkelte stationer. Det skal ske efter behov og vurdering i hvert enkelt tilfælde - og det er også klart, at der hen ad vejen

kan blive behov for yderligere ansættelse af fast personale, hvis arbejdsbyrden stiger - f. eks. i form af flere bugseringer. Spørgsmålet blev også drøftet på generalforsamlingen 12. maj, og her kom det klart frem, at foreningen ikke stræber efter et stort antal fast ansatte. Der skal være de folk, der er brug for, men så heller ikke flere. Bliver der for mange fast ansatte i forhold til opgaverne på den enkelte station, bliver de frivillige redningsmænd presset ud, og så har redningsvæsenet mistet sin sjæl.

- Hvis vi får for mange fast ansatte ind, risikerer vi at slå hele det frivillige system i stykker, sagde formanden, stationsleder Robert Iversen. Det er klart, at de frivillige ikke kan gå fra deres almindelige arbejde for at udføre en bugsering, men de skal inddrages i det øvrige arbejde så meget som muligt. Ellers bliver de ikke fortrolige med båden og får ikke den nødvendige træning. Vi skal også passe på ikke at få så mange fast ansat på hver station, at vi får opgaver trukket ned over

hovedet, som vi ikke bryder os om. Den goodwill, vi har hos politikerne og befolkningen i øvrigt, har vi i kraft af de frivillige redningsmænd.

Stationslederne Evald Harbo fra Hanstholm og Jakob Pedersen fra Hirtshals, der sammen med Robert Iversen har forhandlet de nye overenskomster hjem, understregede, at fast ansatte redningsmænd ikke længere kan undværes på stationerne med de store både.

- Mange stationer har efterhånden materiel for 20-25 mio. kroner, og de nye fartøjer er så komplicerede, at man skal arbejde med dem til daglig for at være fortrolig med dem, sagde de.

- Dertil kommer, at Søfartstyrelsens bemandsningskrav altid skal kunne opfyldes - døgnet rundt, 365 dage om året. Med stationsleder vil der således være brug for fem fast ansatte på hver station.

Foreningens næstformand, William Christensen, Gedser, sagde, at man skal passe på, at antallet af fast ansatte folk ikke bliver et problem i sig selv. Han anbefalede stationerne selv at have indflydelse på disse forhold.

- Det er bedre end at få noget trukket ned over hovedet, sagde han.

Valg af ny redningsbåd til Hirtshals

Redningsstation Hirtshals havde først Nordsø-typen (type 20) på prøve, men valgte alligevel Kattegat-typen (type 23) som stationens fremtidige redningsbåd. Stationsleder Jakob Pedersen forklarer her hvorfor

Ang. valg af redningsbådtype vil jeg gerne understrege, at før valget faldt på type 23, havde vi en del møder her på stationen, hvor fordele og ulemper blev sat op mod hverandre. Ud fra dette faldt valget på type 23, også ud fra at vi f. eks. i 1989 havde godt 70 rapporter, og ud af dem var vindstyrken på 11 rapporter over 15 m sek og 3 rapporter over 20 m sek.

Desuden skal det også nævnes, at der i Hirtshals er 11 store notbåde hjemmehørende. Flere er over 1.000 tons, og vi ved, at der kan blive brug for stor maskinkraft, hvis vi i en situation kommer ud for at der sker noget i indsejlingen. Rent sikkerhedsmæssigt kan det være bedre at sætte en tamp på et så stort skib end at gå op på siden af det og måske tage op til 16 mand over i redningsbåden.

Det skal også nævnes, at vi har 76 ugentlige afgang af passagerfærger her fra

Hirtshals. Desuden er der også anløb af mange rejsetrawlere på op til 4.000 tons eller mere, og med en besætning på op til 35 mand. Hertil kommer yderligere flere ugentlige anløb af fragt- og passagerbåde fra Nord-Norge, Færøerne og Island.

Det er korrekt, som Chr. Mose Enevoldsen nævner i sidste nummer af bladet, at vi her ved Hirtshals vil have et bådsløb, og det er vi ikke ked af at erkende. Også selv om vi har valgt type 20, var der kommet et bådsløb ombord. For en ting er helt sikker. Også type 20 kan løbe med et stykke medløbende sø. Det så vi, da vi havde Martha Lerche stationeret her ved Hirtshals i ca. et halvt år.

Vi kan ikke se, at det vil volde de store problemer at koble et bådsløb i slæbetrossen, hvis vejret er dårligt, og der er meget sø i indsejlingen. Alt kan jo styres fra styrehuset, og det tager ikke mange mi-

nutter at hive slæbet hjem, når vi er kommet inden for molerne.

Desuden er der da folk, som sejler med type 20, der har ringet og spurgt, hvor vi får lavet bådsløb til vores nye båd. Er det fordi, det har vist sig, at bådsløb til type 20 også kan have sikkerhedsmæssig betydning. Det skal også her nævnes, at vi har hørt, at type 20 har været så langt ovre på siden, at motorene gik i stå.

Jeg synes, det er kedeligt at se Chr. Mose Enevoldsen vaske hænder her i bladet. Nu er det snart et år siden, vi valgte at få en type 23, og vi er glade for at have fået den til Hirtshals.

Jeg vil gerne understrege endnu en gang, at vi enstemmigt og af fri vilje har valgt bådtype.

Venlig hilsen
Jakob Pedersen
RST Hirtshals.



 **Thorsminde Revisionskontor**
Verner Nørfjand
Havnevej 2 . Thorsminde . 6990 Ulfborg
Tlf. 97 49 70 25 - 97 49 71 44 . Fax 97 49 71 96

HIRTSHALS FISKEAUKTION
Knud Damgaard - Stataut.
Kontor: 98 94 12 33 - Privat: 98 94 11 14
9850 Hirtshals

 Ophalerbedding indtil 200 tons
Hydraulik- og Maskinværksted
Tømrerværksted
Malerværksted
Hans Svendsens Skibsbyggeri
Havnen . 9850 Hirtshals . Tlf. 98 94 17 77

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

 **A/S Hvide Sande Skibs- og Baadebyggeri**
Tlf. 97 31 25 11
Nybygning, reparation og ombygning udføres.
Bedding indtil 150 BRT.

 **NY HAVNS TRAWLBINDERI**
9850 HIRTSHALS
TLF. 98 94 10 44

 Fiskesalgforeningen
ØSTBORNHOLM A.m.b.a.
Sdr. Hammer 2 • Postbox 13
3730 Neksø • Tlf. 53 99 21 99

Alle handler i...
Thorsminde Fiskernes Indkøbsforening
Vesthavnen . Thorsminde . 6990 Ulfborg
Telefon 97 49 70 55
Specialister i garn

Hvide Sande Skibssmedie
v/H.F. Aaser
Alle former for smede- og skibssmedearbejde.
Motorreparation, hydro-anlæg og aluminiumsarbejde udføres...
Telefon 97 31 10 36 - 97 31 18 22

Skibsinstallationer - Dynamoer - Motorer - Generatorer
Radio - Radar - Ekkolod
 **HIRTSHALS SKIBSELEKTRONIK A/S**
Nordvestkajen - Tlf. 98 94 18 44 - 98 94 12 56

Hirtshals Fiskeriforening
LOSSEAFD. - ØSTHAVNEN
9850 HIRTSHALS

 **LOKALBANKEN**
HIRTSHALS
selvfølgelig!

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

MOLLERUP & BROE
Kolonial og Skibshandel
Thyborøn Havn
Tlf. 97 83 12 11

Vi ønsker Redningsstation
Hirtshals og dens mandskab
Hjertelig tillykke
med de
100 år

- og alt godt fremover
samt tak for godt samarbejde

BOHNSTEDT  PETERSEN AS

Importafdelingen for
Mercedes-Benz UNIMOG og MB trac
2970 Hørsholm, Telefon 42 86 17 88

18 pct. flere ulykker til søs

I første halvår af 1990 har Søværnets operative Kommando (SOK) været inddraget i 315 redningsoperationer.

Det er en stigning på 14,4 pct. i forhold til første halvår af 1989, hvor antallet af udrykninger var 273. I de seneste fem første halvår er i der i gennemsnit iværksat 267 aktioner, og resultatet for de første 6 måneder i 1990 er således 18 pct. over dette gennemsnit.

Erhvervsmæssige aktiviteter fordrede assistance 103 gange mod 82 gange i 1989, svarende til en stigning på 25 pct. Fritidsaktiviteter udløste 118 assistancer mod 92 året før, en stigning på 28 pct.

Alarmeringer har resulteret i 94 resultatløse operationer, hvor antallet i 1989 var 99, eller et fald på 5 pct.

Søredningstjenesten har i perioden registreret 19 dødsfald, fordelt med 10 i erhvervsgruppen, og 9 i forbindelse med fritidsaktiviteter. De tilsvarende tal for 1989 androg 27 dødsfald, heraf 18 i forbindelse med fritidsaktiviteter. Windsurfere er undsat 16 gange, mod 12 gange i 1989.

Redningsvæsenet

Redningsvæsenets aktiviteter i perioden januar - juni 1990, viser, at tjenestens 26 redningsstationer har modtaget 219 anmodninger om assistance. Aktiviteterne har medført, at

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

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

- 2 patientevakueringer er udført.

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

- 705 timer har redningsstationerne været i aktivitet for at kunne løse nævnte opgaver.

På baggrund af disse tal, konstaterer SOK, at der i årets første seks måneder har været en betydelig stigning i antallet af redningsaktioner. Stigningen er nogenlunde ligelig fordelt på de erhvervsmæssige og fritidsorienterede aktiviteter, og hvor den milde vinter, det usædvanligt tidlige og gode forår samt den meget blæsende juni måned skønnes at være hovedårsagerne til stigningen inden for sidstnævnte gruppe, er der ikke nogen umiddelbar forklaring på stigningen for erhvervsgruppen. Det mindre fald i kategorien »andre årsager« er positivt, men antallet af egentlige falske alarmer er fortsat uacceptabelt højt.

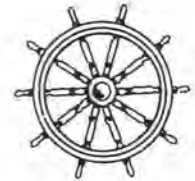
SOK kan endvidere konstatere en positiv nedgang i antallet af dødsulykker, hovedsageligt koncentreret indenfor fritidsaktiviteterne, men selv dette tal er fortsat unødigt højt, idet en del af dødsfaldene inden for begge kategorier kunne have været undgået, hvis de pågældende havde båret redningsvest.

Røde raketter - nej tak

De mange falske alarmer, forårsaget af uansvarlig opsendelse af røde nødraketter, er blevet et problem for den samlede søredningstjeneste.

Efter gentagne gange forgæves at være kaldt ud til den slags falske alarmer satte en vittig person følgende seddel op på opslagstavlen på Redningsstation Hirtshals:

Vi kan bære over med folk der ser lyserøde elefanter, - men røde raketter - NEJ!



*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**



Jydsk Dykker-firma

v/ Gert Normann Andersen
Broagervej 5 - 7500 Holstebro
Telefon 97 42 63 51

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

AGGER SKIBSVÆRFT

Nybygninger og reparationer.
Smede- og Maskinværksted

Agger, 7770 Vestervig
Tlf. 97 94 15 55



Unibank

THYBORØN

EDGAR MADSEN

Fiskeeksport & Filetfabrik
v/ K. Askholm Madsen

6960 Hvide Sande
Tlf. 97 31 14 33

Danske mekanikere fandt sorte bokse efter flykatastrofe

I forbindelse med den tragiske ulykke 2. september 1989 i havet ud for Hirtshals, hvor et norsk fly styrtede ned, kom to danske eksperter fra Torpedostation Kongsøre hurtig i aktion, skriver Kystartilleribladet Dansk Forsvar. Ved specielt flyulykker i havet, er det enhver havari-kommissions ønske, hurtigt at få lokaliseret vraket, men ikke mindst, at finde de såkaldte sorte bokse, som kan fortælle alle hændelser forud for ulykken.

Det var til denne opgave, at de to mekanikere fra Kongsøre - Aage Bak og Søren Rasmussen blev rekvireret, idet de med deres udstyr er i stand til at lokalisere de sendere, som findes i næsen på torpedoer, såfremt disse efter uheld ender på havets bund.

Når de med deres relativt simple udstyr kunne bruges til eftersøgning af boksene, skyldes det, at frekvensen fra disse er den samme som torpedoerne sender med. Mekanikerne havde base på det norske bjærgningsskib Bergen Surveyor, og efter mange forsøg lykkedes det dem at finde den ene boks på ca. 70 m vand i Tannisbugten, selv om den var revet fri fra sit

beslag i halepartiet. Boksen blev fundet ca. 10 sømil ud for Hirtshals. Set i relation til det meget avancerede elektroniske udstyr, der findes på et bjærgningsskib, var det fantastisk, at de to mekanikere med ca. 10 m nøjagtighed kunne stedfæste positionen, og det lykkedes dem dagen efter at finde boks nr. to på en position ca. 600 m fra den første.

Kan der i en sådan situation udtrykkes glæde, da var den hos den norske havari-inspektør Jon Pran, men ikke mindst var hans tillid og tro på de to danskere stor. Det var et par trætte mekanikere, der kunne afslutte en operation, men sikkert lykkelige over at det lykkedes, da det jo var i et område som ligger noget ud over deres daglige.

Og det var sikkert også en stolt chef for Torpedostationen, Orlogskaptajn Thomas Nielsen, som kunne byde velkommen hjem til to af søværnets dygtige folk. »Styrmanden« og »Matrosen« fra superholdet. (Mekanikerne er tidligere tildelt præmiering for rationaliseringsforslag vedrørende et torpedobjærgningshoved.)

Kronprins Frederiks Fond

Bestyrelsen for Kronprins Frederiks Fond har den 30. maj 1990 holdt møde på Brejninggaard Efterskole.

På mødet blev der truffet beslutning om uddeling af understøttelser for 1990 med i alt 130.400 kr.

Fonden, hvis adresse er Rindumgård, Holstebrovej 31, 6950 Ringkøbing, 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. Fonden kan også uddele belønninger til personer, der har udvist mod og snarrådighed under forsøg på at redde mennesker under skibbrud eller i havsnød.

Endvidere yder fonden støtte til fiskere og sømmænd, der bliver helt eller delvis erhvervsudygtige under udøvelsen af deres erhverv, og til enker og børn efter omkomne fiskere og sømmænd.

Herluf Rasmussen, der er udnævnt til divisionschef i Farvandsvæsenet, og dermed til leder af kystredningstjenesten, er indtrådt i bestyrelsen i stedet for den tidligere indehaver af stillingen Erik Monnerup.

På mødet genvalgte amtmand Thomas Opstrup som formand og fhv. fiskeriforeningsformand Søren Knudsen som næstformand.

Mødet blev afholdt på Brejninggaard, fordi fonden i år har 125 års jubilæum og ønskede at markere dette på det sted, hvor fondens stiftere Elisa Georgine Frandsen og hendes mand Hans Severin Frandsen i sin tid havde deres bopæl. I forbindelse med mødet var der en jubilæumssammenkomst, hvori deltog repræsentanter for rednings- og fiskeriforeninger og kommuner.



To fremragende redningsbåde bliver endnu bedre

Omfattende reovering af MRB 34 og MRB 35

MRB 34 og MRB 35 er måske verdens bedste redningsbåde i sin størrelse, ihvertfald hvis man ser på sødygtigheden og sikkerheden for redningsmændene ombord.

MRB 34 blev bygget i 1969 til Hvide Sande, og her har båden gang på gang vist sine fremragende egenskaber. Natten mellem 1. og 2. december 1986 klarede den det helt utrolige. I orkanagtig storm med vindstyrke på 30 sekundmeter gik MRB 34 ud for at hjælpe en nødstedt kutter med fire mand ombord. Kutteren blev flere gange ramt af voldsomme søer, så den blev slået helt om på siden, og de syv mand ombord i redningsbåden fik også en hård medfart. Det endte med, at kutteren strandede syd for Hvide Sande, hvorefter de fire mand sprang i havet. Uden at betænke sig sejlede bådfører Kr. Mose Sørensen ind over revlerne og ind i brændingen for at kunne samle de nødstedte op, hvis de skulle blive suget med ud. Det ville være deres eneste chance for at blive reddet. De tre klarede sig heldigvis selv i land, forkomme, men i live, og den

fjerde blev reddet af en helikopter.

Under den dristige aktion kom MRB 34 så langt ind, at den selv strandede. Det var en livsfarlig situation. MRB 34 blev kastet rundt i brændingen og blev gang på gang hamret ned i sandbunden.

Det er en uhyggelig fornemmelse at være ombord i et skib under de forhold. Hvor længe kan det holde? Bliver roret slået af, mister vi skruen? Tankerne flyver igen hovedet på redningsmændene.

Med stor bekymring var udviklingen fulgt fra land, og de syv mand blev spurgt, om de ønskede evakuering med helikopter.

- Det går nok, sagde Kr. Mose Sørensen, og hans tillid til båden smittede af på de øvrige. Ingen ville evakueres. Han slog om til bak, og det utrolige skete. Båden kom fri ved egen hjælp og kunne selv sejle i havn.

Efter den hårde medfart skulle den naturligvis på land for at blive set efter i bunden, og hvad var der så sket? Den havde såmænd bare mistet en svinger til et ekkolod. Hvor mange andre både ville være sluppet fra så hård behandling med så lille

en skade.

At MRB 34 er utrolig sødygtig, er blevet bevist mange gange både før og siden, men ser man bort fra strandingen ved Hvide Sande, så fandt den hårdeste tur sted 27. februar i år.

MRB 34 var da blevet stationeret i Thorsminde, og selvom »minde-mænd«, som fiskerne fra Thorsminde kaldes, blandt andre fiskere har ry for at være de mest frygtløse - så var selv de dybt imponeret. En ældre Esbjerg-kutter var under orkanen natten mellem 27 og 28. februar i store vanskeligheder ud for Thorsminde, og den kaldte hjælp.

Det blæste ikke mindre end 38 sekundmeter, og ingen har nogensinde før vovet sig ind eller ud af den snævre indsejling til Thorsminde under sådanne forhold. Alligevel gik redningsmændene fra Thorsminde ud, og de fik deres livs hårdeste tur. Kæmpemæssige søer smed rundt med båden. En redningsmand blev kvæstet, og der skete mange indvendige skader, efterhånden som den ene ting efter den anden brækkede af. Men MRB 34 holdt til det hele, og udvendigt mistede den kun en projektor.

Redningsaktionen varede seks lange timer, og i Thorsminde var der mange, som ikke lukkede et øje den nat. De kunne først drage et lettelsens suk, da MRB 34 var kommet sikkert i havn. Det var i sig selv svært nok. Det tog 40 minutter at sejle ind





- ikke hos os!

I Landbobanken betales kun den rene rente uden løbende provisioner.

Vi gør Vestjylland billigere.





MRB 34 og MRB 35, som ses her, har begge bevist deres sødygtighed mange gange. (Foto: Henrik Bjerregrav)

gennem brændingen, og hver gang der kom en stor sø, måtte bådfører Vagn Pedersen slå bak for at undgå, at den skulle løbe i søerne.

Søsterskibet MRB 35 blev bygget i 1973 til Thyborøn, og den har også bevist sine fremragende søgenskaber og sin styrke gang på gang.

Redningsmændene fra Thyborøn er med den sejlet ud gennem Thyborøn Kanal, da det blæste 41 sekundmeter. Det var ved højlys dag, men kunne lige så godt have været om natten. Næsten uafbrudt var båden begravet i vand, så det var helt mørkt i styrehuset. Dansk Hydraulisk Institut har målt bølgehøjden i Thyborøn Kanal og har konstateret, at søerne her kan nå en højde på 8 meter. Det var de den dag, og det er søer, som slår hårdt. Frontruderne af 25 mm hærdet glas holdt dog, og det gjorde resten af MRB 35 også. Redningsmændene løste deres opgave og kom sikkert i havn.

Det gjorde de også tirsdag 1. november 1988. Det var den dag, hvor MRB 35 blev ramt af en forkert sø i Thyborøn Kanal. Den tippede helt rundt og hang med bunden i vejret i 10 sekunder før den kom fri af søen og rettede sig op igen. De fire mand ombord var rystede, men uskadte. Vandet havde stået ind af nøglehullerne som et springvand, og alt ombord var smidt hulter til bulter. Men skibet holdt.

Nytænkning

De to skibe var begge udtryk for en væsentlig nytænkning, da de blev bygget. Hidtil havde alle danske redningsbåde været klinkbyggede, men de to nye fartøjer blev kavelbygget på laminerede spanter. Indeni blev der anbragt et stålskrog, opdelt i vandtætte sektioner, og mellemrummet blev fyldt ud med opdriftsmiddel i form af styropor.

Der var fra starten så god balance i bådene, at de uden ballast overhovedet opfyldte kravet om 180 graders stabilitet.

Væsentlige forbedringer

Begge både skal nu renoveres, og efter licitation er arbejdet tilfaldet Agger Skibsværft.

De to både får en helt ny overbygning. Den var i første omgang tænkt udført i GRP som en sandwich-konstruktion, men den ville blive meget dyr, og derfor har man i stedet valgt aluminium. Der skal dog fortsat indbygges en stor mængde opdrift, så bådene også vil være selvrejssende med åbent styrehus. Det var de måske også før, men de var ikke prøvet til det. Den gamle stabilitet byggede på in-takt styrehus.

Det er skibenes oprindelige konstruktør, P. E. Rasmussen fra firmaet K. E. Hansen, som har tegnet den nye overbygning. Han har brugt mange af de elementer, som i dag findes på den nye Nordsø-type. Den nye overbygning bliver højere end den gamle, så der bliver bedre udsyn til alle sider, ikke mindst agterud.

I modsætning til tidligere bliver der ikke længere direkte adgang til dækket. Det skal ske gennem en sluse som er anbragt tværskibs mellem styrehus og redningsrummet agter.

Der er mange fine, vel gennemtænke detaljer, som nok er værd at tage med ved fremtidige konstruktioner af redningsbåde. F. eks. er der ligesom på Nordsø-typen kommet ekstra vinduer nede på siden af styrehuset, så bådføreren kan se, hvad der foregår i redningszonerne i begge sider. En fin detalje er også anbringelsen af redningsflåderne. P. E. Rasmussen har fået Søfartsstyrelsen tilladelse til at anbringe dem i paksække i vandtæt lukkede rum udvendigt i overbygningen agter. Så tager de ikke udsyn, og man risikerer ikke, at de bliver slået væk af en sø. Begge skibe får nye motorer. De udrustes (ligesom MRB 35 hidtil har været) med 2 x 205 HK Scania som via et velfungerende remtræk trækker på den samme skrue. Det er et system, som har fungeret upåklageligt i alle årene.

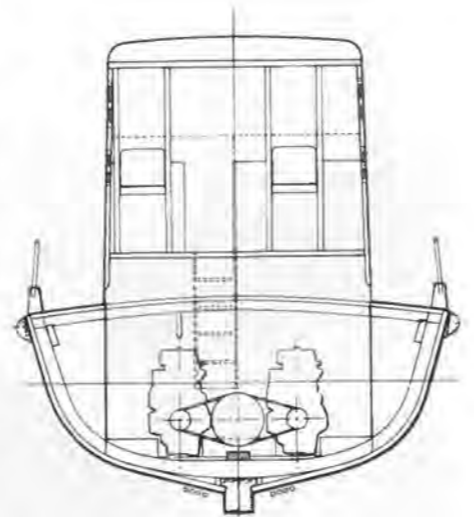
Trækkrogen agter bevares, og begge skibe får desuden nye hydrauliske trosseruller (samme type som hidtil) med plads til 200 meter 34 mm flettet nylon trosse. Der sker ingen ændringer på skrogene, men de bliver naturligvis gået igennem over alt. MRB 35 får turen først, og her har der vist sig en ubehagelig overraskelse. En del af skroget var angrebet af »tørråd«, hvorfor det har været nødvendigt at skifte cirka 150 meter planker.

- Da skibene blev bygget, kendte man ikke så meget til tørråd, ellers kunne man have forebygget det, siger lederen af Farvandsvæsenets tekniske division, Nikolaj Hansen. Det kan opstå, hvis man har større metaldele udenpå et træskrog. De kan give anledning til en galvanisk elektrisk strøm, som går ind gennem træværket. Her udskilles der alkaliske salte, som gør træet mørt. Det er sket under kølkølingen på MRB 35, og derfor skal de angrebne planker skiftes.

- Tørråd har dog den store fordel, at det ikke breder sig. Når de angrebne planker skiftes, er skroget lige så godt som nyt, og nye angreb forebygges ved at anbringe en nylon-isolering under kølkølingen, siger han.

I følge planen skal MRB 35 efter renover-

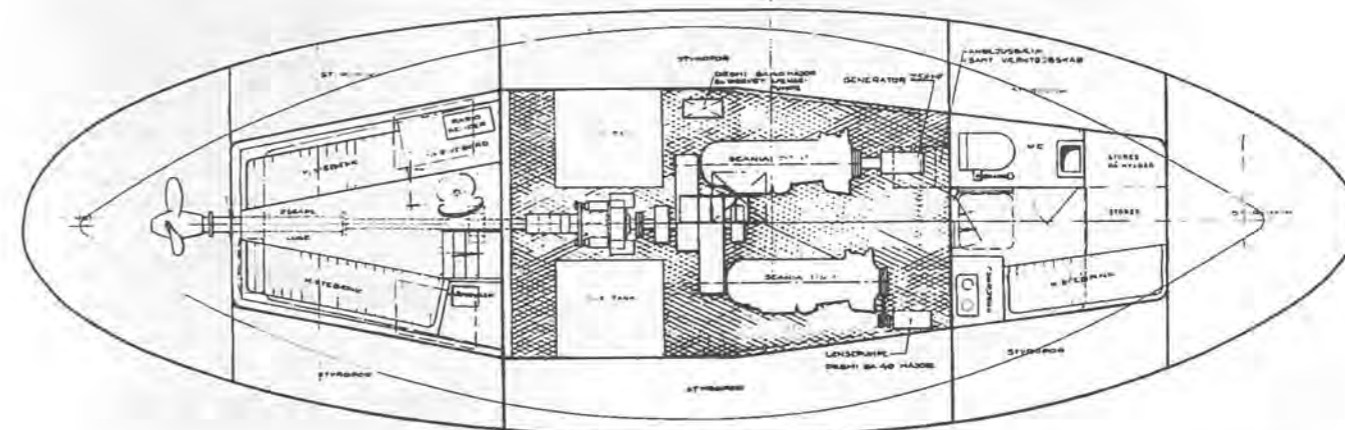
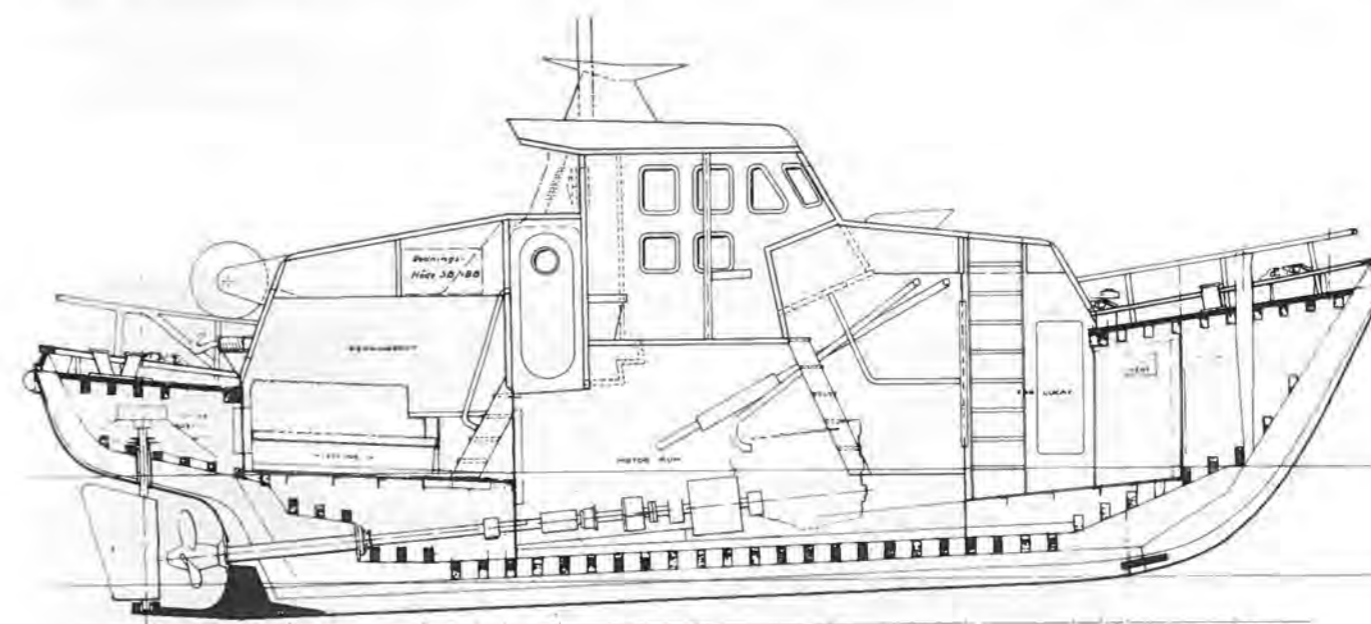
ingen stationeres fast i Thorsminde, mens MRB 34 skal til Skagen, som efter stationering af en Kattegat-type i Hirtshals skal afgive sin »Anna E. Rørbye« til en af stationerne i Kattegat. MRB 34 anses af Farvandsvæsenet for at være særdeles velegnet til redningsaktioner på Grenen.



Data for MRB 34 og MRB 35 efter renovering:

Længde overalt	15,10 m
Længde mellem pp	12,60 m
Bredde på spant	4,60 m
Bredde udvendig fender	4,90 m
Dybde skrog	2,02 m
Dybgang max	1,60 m
Styrlastighed	0,40 m

Motorer: 2 x 205 BHK Scania som via remme trækker på én fælles aksel.
Max fart: Cirka 10 knob.



Sådan kommer MRB 34 og MRB 35 til at se ud efter ombygning og renovering. Bådene kommer til at ligne en mindre udgave af Nordsø-typen.

Foreningen af danske Redningsmænd har 75 års jubilæum 20. november

Dagen markeres med udsendelse af jubilæumskrus og -askebæger

Det danske redningsvæsen blev officielt oprettet i 1852, men først i 1915 blev Foreningen af danske Redningsmænd dannet. Det skete på initiativ af bådmand Jacob Pedersen Knopper fra Vrist ved Harboøre. Det første møde om sagen blev holdt hos ham 11. oktober 1915 og efter endnu et forberedende møde 6. oktober, blev der 20. november samme år holdt stiftende generalforsamling i Struer. Den 20. november er altså foreningens officielle jubilæumsdag.

Foreningen blev dannet for at styrke fællesskabet mellem redningsmændene og for at redningsmændene bedre kunne fremføre berettigede ønsker. Et ord som »krav« brugte man slet ikke dengang, og nogen fagforening var der da heller ikke tale om. I realiteten er det først her i 1990 at foreningen også opræder som »fagforening«, efter at den er blevet anerkendt som forhandlingsberettiget og har afslut-

tet overenskomster om løn- og arbejdsvilkår.

På mange måder er Foreningen af Danske Redningsmænd en meget usædvanlig forening. Den er blandt andet karakteriseret derved, at de aktive medlemmer udgør en lille eksklusiv skare på cirka 190 mand. De er oven i købet spredt over hele landet, fra Christiansø i øst til Fanø i vest og fra Røhmø i syd til Skagen i nord. Oven i købet kan redningsmændene aldrig mødes på en gang, fordi der altid skal være så mange tilbage på stationerne, at beredskabet kan opretholdes.

På den baggrund var bestyrelsen på forhånd afskåret fra enhver form for festivitets i forbindelse med jubilæet. Det markeres derfor på en helt anden måde.

I samarbejde med de bornholmske redningsmænd har foreningen fået fremstillet et jubilæumskrus og et tilsvarende askebæger hos Søholm Keramik i Rønne.

Begge dele bærer foreningens emblem med redningsbåden, redningskransen og ankeret, og underneden årstallene 1915 - 1990.

Der er tale om to virkeligt dekorative ting, som gør sig godt i ethvert hjem. Det vil være oplagt for alle redningsmænd, både nuværende og forhenværende, selv at anskaffe sig krus eller askebæger, men det er også en fin gaveide.

Alle stationer har fået et sæt til udsmykning i redningshuset, og her kan man se, hvordan de ser ud.

Jubilæumskrus og -askebæger kan købes hos foreningens formand og kasserer, Robert Iversen, Thyborøn. Kruset koster 130 kr. og askebægeret 100 kr. Af hensyn til omkostninger ved forsendelsen vil det være en god ide, at samle bestillingerne stationsvis.



Jubilæums-askebæger og -krus med foreningens mærke. Askebægeret koster 100 kr., kruset 130 kr.

Af »Professor Leopold Rosenfeldts Legat«

vil der i december måned 1990 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 udførelsen 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 1990.

Legatbestyrelsen

Af

»Kasserer Gottlieb Ølsteds Legat« vil der i december måned 1990 kunne uddeles et antal portioner til:

- 1) Gamle, afgåede medlemmer af bådmandskabet ved stationerne under det tidligere »Nørrejyske 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 1990.

Legatbestyrelsen

Af »Emile Robin m.fl.s Legat til fordel for redningspersonel og dets slægt« vil der i december måned 1990 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 1990.

Legatbestyrelsen

Af

»Fru Anna Elisabeth Rørbyes Legat« vil der i december måned 1990 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 1990.

Legatbestyrelsen



Tegn abonnement på redningsbladet

»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-Røhmø).
- B) eller enker eller livsarvinger (under 21 år) efter redningsmænd, som er omkommet på Vesterhavet under arbejde for at redde andre.

Ansøgningsskema rekvireres hos:

Jørgen Ibsen
Skoleparken 57^{IV}
6705 Esbjerg Ø
Tlf. 75 14 42 80

Ansøgningsfristen udløber den 5. januar 1991.

P. b. v.

Robert Iversen

Formand for legatets bestyrelse og Foreningen af danske Redningsmænd

HIRTSHALS EL-MOTORSERVICE ApS

HIRTSHALS . ØSTHAVNEN . TLF. 98 94 15 95

Elektromekanisk værksted

Salg og service af generatorer, motorer og pumper

THYBORØN BOGTRYKKERI

Ærøvej 5a . 7680 Thyborøn
Telefon 97 83 19 33



THYBORØN SKIBSSMEDIE A/S

Sydhalevej 8 · 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 19 22 · Telex 60342 tydoor dk · Fax 97 83 23 13

MANDS MINDE



Ansættelser

Pr. 1. november 1989

Bådmand Freddy Jensen, redningsstation »Odden Havn«, som bådformand.

Pr. 1. december 1989

Bådmand Børge Egon Jakobsen, redningsstation »Odden Havn«, som opsynsmand.

Pr. 1. marts 1990

Bådmand på prøve Rico Hindborg Saksenborg Kølle, redningsstation »Klintholm Havn« som bådmand.

Pr. 1. maj 1990

Bådmand på prøve, Bent Haugaard Christensen, redningsstation »Thorsminde« som bådmand.

Pr. 1. juni 1990

Jørgen Emil Andersen, f. 13. november 1955, som bådmand på prøve ved redningsstation »Skagen«.

Viggo Hvidbjerg, f. 27. juni 1959, som bådmand på prøve ved redningsstation »Hvide Sande«.

Bådmand på prøve, Henning Anker Lund-Hansen, redningsstation »Neksø« som bådmand.

Pr. 1. juli 1990

Niels Jesper Heilskov, f. 16. december 1945, som bådmand på prøve ved redningsstation »Anholt Havn«.

Johnny Pedersen, f. 2. august 1958, som bådmand på prøve ved redningsstation »Rønne«.

Bådmand på prøve David Wendelbo Nielsen, redningsstation »Thorup Strand« som bådmand.

Per Jensen, f. 5. januar 1949, som bådmand på prøve ved redningsstation »Thorsminde«.

Bådmand Vagn Bjarne Pedersen, redningsstation »Thorsminde« som bådformand.

George da Silver Hammer, f. 2. april 1947, som bådmand på prøve ved redningsstation »Gedser«.

Pr. 1. august 1990

Bådmand på prøve Calus Henrik Jacobsen, redningsstation »Neksø« som bådmand.

Pr. 1. september 1990

Henning Ragner Sørensen, f. 22. januar 1945, som bådmand på prøve ved redningsstation »Grenå Havn«.

Afsked

Pr. 1. januar 1990

Bådmand Reinhard Svalgård Nielsen, redningsstation »Thyborøn« efter ansøgning.

Pr. 31. marts 1990

Bådmand Johnny Carlsen, redningsstation »Anholt Havn« efter ansøgning.

Pr. 30. juni 1990

Bådformand Tonny Mikkelsen, redningsstation »Thorsminde« efter ansøgning.

Pr. 1. september 1990

Bådmand Christian Munk Pedersen, redningsstation »Nørre Vorupør« efter ansøgning.

Runde fødselsdage

50 år

Bådformand Svend Hesse Thomsen, Anholt Havn, 13. september 1990.

Fhv. betjeningsmand Ove Kristensen, Svaneke, 1. oktober 1990.

Bådmand Niels Kristian Nielsen, Skagen, 1. november 1990.

55 år

Bådformand Kristen Mose Sørensen, Hvide Sande, 25. juni 1990.

Bådmand Arne Bach Thøgersen, Agger, 21. juli 1990.

Fhv. Betjeningsmand Verner Svendsen, Søndervig, 8. august 1990.

Bådmand Henning K. Eriksen, Flyvholm, 14. august 1990.

60 år

Bådmand Viggo Hansen, Grenå, 16. september 1990.

Fhv. opsynsmand Christian Åge Dahl, Bjerregaard, 11. oktober 1990.

Fhv. bådmand Ivan Leo Anker, Rønne, 29. oktober 1990.

65 år

Fhv. betjeningsmand Henry Broe Christensen, Flyvholm, 25. juli 1990.

Fhv. bådmand Arne Pedersen, Østerby, 28. september 1990.

Fhv. bådmand Jens Anker Kirkedal, Lønstrup,, 12. oktober 1990.

70 år

Fhv. bådmand Christian Mygind Jensen, Hanstholm, 20. juni 1990.

Fhv. bådmand Ansgar Marius Christoffersen, Gl. Skagen, 10. oktober 1990.

Fhv. bådmand Arne Froholdt, Løkken, 22. oktober 1990.

Fhv. betjeningsmand Jacob Albert Jessen, Blåvand, 5. november 1990.

75 år

Fhv. betjeningsmand Thomas Vrist Jacobsgaard, Liløre, 9. august 1990.

Fhv. bådmand Poul Munk Pedersen, Stenbjerg, 21. august 1990.

Fhv. bådformand Edward Hansen, Grenå, 11. september 1990.

Fhv. bådmand Kaj Verner Rasmussen, Sæby, 4. oktober 1990.

80 år

Fhv. opsynsmand Wensel Oluf Rasmussen, Grenå Havn, 20. juni 1990.

Fhv. bådmand Mads Benjamin Jacobsen, Tuskær, 19. november 1990.

Fhv. bådmand Peder Normann Jørgensen, Skagen, 21. november 1990.

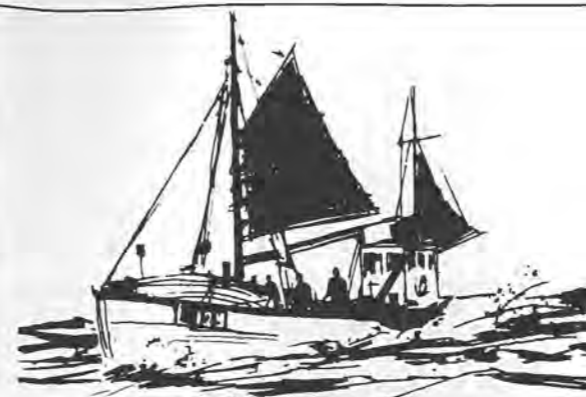
Fhv. betjeningsmand Heinrich E. Lundholm Jensen, Kandestederne, 23. november 1990.

85 år

Fhv. betjeningsmand Karl Rasmus Knudsen, Svaneke, 1. oktober 1990.

95 år

Fhv. Christian Jensen Vinther, Tversted, 1. august 1990.



Fiskerne lander selvfølgelig hos:

Fiskernes Samlecentral I/S Thyborøn

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

Telefon kontor 97 83 14 48
Pakhus 97 83 16 69

HANSTHOLM FISKEAUKTION

Auktionsmester IB HOLM SØRENSEN
(statsautoriseret)



AUKTIONSGADE 11
7730 HANSTHOLM
Tlf. 97 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 1253 København K
Tlf. 33 13 59 27 Fax 33 93 59 27

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
Telefon 98 94 23 22
Lager og Indkøbsafd. 98 94 24 35

05672 160 00

LEMVIG BIBLIOTEK

SKOLEGADE 3
7620 LEMVIG

Thyborøn Dykker- og Frømandstjeneste



v/ Verner Nielsen
Lærkevej 37 - Thyborøn
Tlf. 97 83 13 19



**Thyborøn
Skibsproviantering**

v/ Birte og Søren Pedersen
Havnegade 22 . 7680 Thyborøn . Tlf. 97 83 10 05 - 97 83 13 20



THYBORØN SKIBSRADIO

MARITIMT ELEKTRONISK USTYR
Hemming Byskov . Havnen 7680 Thyborøn . Tlf. 97 83 11 60 . B. 97 245 54622



**THYBORØN SKIBS- &
MOTORREPARATION ApS**

Tlf. 97 83 15 50 - 97 83 11 11

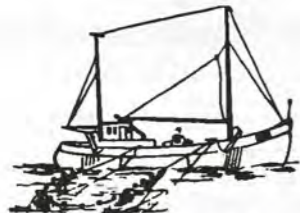


SØREN EMTKJÆR

SHELL SERVICE
ALT I AUTOTILBEHØR
7680 Thyborøn . Tlf. 97 83 11 74

HARALD IVERSEN & SØN

FISKEEKSPORT - FILETFABRIK
Tlf. 97 83 13 00 - 97 83 17 40
7680 Thyborøn Havn



THYBORØN TRAWLBINDERI I/S

Havnegade 42 . 7680 Thyborøn
Telefon 97 83 15 00 . Telefax 97 83 15 22

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

**A/S Thyborøn Isværk
&
Kølehus**

Tlf. 97 83 10 03

7680 Thyborøn Havn



THYBORØN FISKEAUKTION

v/ Jens Steen



7680 Thyborøn . Tlf. 97 83 14 44



Medlemsblad for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 4

1990

57. ÅRG.



LEMVIG BIBLIOTEK
1990

Foreningen af danske redningsmænd fylder 75

De første motorredningsbåde med en 12 HK Aristox benzinmotor var netop blevet indført i redningsvæsenet, da Foreningen af danske Redningsmænd blev stiftet i 1915. Siden er man kommet langt videre. De nye redningsfartøjer til 15 mio. kr. stykket er bygget efter alle kunstens regler, og forhåbentligt vil de også i brug vise sig at være alle pengene værd. Læs mere om foreningens virke gennem 75 år og om redningsvæsenets historie inde i bladet. Billedet viser udsætning af RST Østerbys gamle motorredningsbåd, MB 13, under vanskelige forhold.



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



S.Å. Leth Jensen

Statsautoriseret væjer og måler
Østhavnen i Hirtshals
Telefon 98 94 13 12

THORSMINDE FISKEAUKTION

v/ Johannes Dahl Knudsen
Spovevej 7 . Thorsminde . 6990 Ulfborg

Tlf. 97 49 71 23

STATOIL KYSTSALG

Brændstof • Smøremidler

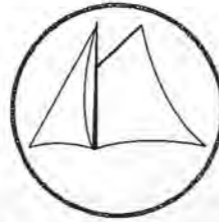
Esbjerg	Tlf. 75 12 84 78
Frederikshavn	Tlf. 98 42 11 57 - 98 42 27 23
Grønå	Tlf. 86 32 13 99
Hanstholm	Tlf. 97 96 16 90 - 97 96 13 35
Hirtshals	Tlf. 98 94 14 64 - 98 94 94 72 - 98 94 19 27
Hvide Sande	Tlf. 97 31 11 21 - 97 31 11 29
Lømvig	Tlf. 97 82 02 93
Skagen	Tlf. 98 44 11 00
Strandby	Tlf. 98 48 12 01
Thorsminde	Tlf. 97 49 70 90
Thyborøn	Tlf. 97 83 10 41 - 97 83 12 35

Leverandør
til den danske
kystrednings-
tjeneste...

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. 97 83 11 25

HVIDE SANDE SAMLECENTRAL

v/ Bent Jørgensen
6960 Hvide Sande
Telefon 97 31 12 88 . Kontor: 97 31 14 86
Døgnvagt: 97 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 . Fax. 97 83 24 30

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

JACOB J. PEDERSEN
Skovfyrvej 21, 9850 Hirtshals
Tlf. 98 97 78 60

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 Nekstø
Tlf. 53 98 87 26

De virkelige helte

Ingen har større kærlighed end den, der giver sit liv for at redde andre. Disse ord er gang på gang blevet brugt, når hustruer, børn, mødre, fædre og kammerater har skulle taget den sidste afsked med omkomne redningsmænd. Tjenesten er farefuld. Det har den altid været, og det vil den fortsat være trods al moderne udstyr. Havet er altid den stærkeste, og det ved redningsmændene.

Netop denne viden giver deres indsats en ekstra dimension. De ved, at mange kammerater og kolleger i årenes løb har sat livet til i forsøget på at redde nødstedte, og selvom de ikke går og tænker på det til daglig, så ved de, at de selv kan komme til at betale prisen.

De virkelige helte nævnes dog sjældent. Det er konerne og kæresterne. De må blive i land, når manden sejler ud på det oprørte hav.

Det kræver mod at sidde i land og vente uden selv at kunne foretage sig noget. Hvor mange nætter har redningsmændenes koner ikke tilbragt i angstfyldt venten, mens de forsøgte at lade være med at tænke på alt det, der kunne gå galt, og forsøgte at skjule deres uro for børnene.

Når manden så kom hjem, tog de imod ham med et smil, en kop kaffe og lidt god mad.

Se, det er de rigtige helte, og ikke blot til alle nuværende og tidligere redningsmænd, men også til deres hustruer, skal der fra foreningens side lyde en særlig tak i anledning af foreningens 75 års jubilæum.

Uden jeres hjælp og støtte gik det ikke.

Robert Iversen



A/S Vestjydsk Krystal-Isværk

Ny Fiskerihavn . 6700 Esbjerg

Tlf. 75 12 00 66

THORFISK

GRENAA - THYBORØN

H.P. PETERSENS BAADEVÆRFT

Dyrehaven . Nyborg

Tlf. 65 31 06 58

FURUNO



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

VIGGO Jensen



Grenaa Havn Aps
Strandgade 14
8500 Grenaa
Tlf. 86 32 06 83 - 86 32 36 83

kattegat værft a/s, Grenaa

Nordhavnsvej 15, DK-8500 Grenaa
Telefon 86 32 08 66
Telefax 86 32 03 08
Bank: Bikuben

kattegat
værft a/s



NV NordVest proviant

Bredgade 1
7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 14 00

HSR Skibselektronik

97 31 12 57

Otto Pedersvej 3 6960 Hvide Sande

BRUG BRUGSEN

ANHOLT
TLF. 86 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

Havnevagtvej
Postbox 164 • 9990 Skagen
Telefax 98 45 02 11 • Telex 67 523
Telefon 98 44 11 00

Josefs Samlecentral

Kontortid 9-12 og 14-16
Thyborøn . Tlf. 97 83 18 00

Tilmelding af fisk fra søen

Døgnvagt:
Tlf. 97 83 14 50



Tillykke med 75 års jubilæet

Jubilæumshilsen fra forsvarsminister Knud Enggaard

Hermed sender jeg mine hjerteligste lykønskninger i anledning af Foreningen af Danske Redningsmænds 75 års jubilæum den 20. november 1990.

Siden Jacob Pedersen Knopper fra Vrist i 1915 tog initiativet til foreningens oprettelse, har ialt 9 formænd lagt liv og sjæl i forbedring af vilkårene for danske redningsmænd. Deres - og naturligvis alle andre redningsfolks - gode indsats har sat sig spor på alle områder indenfor kystredningstjenestens virke.

På fartøjsområdet er der i de senere år sket en rivende udvikling, hvor Foreningen af Danske Redningsmænd sammen med Farvandsvæsenets teknikere og embedsmænd har gjort en overordentlig stor indsats for at mindske de risici, der altid vil være ved at arbejde på havet, når alle andre giver op og søger i havn.

Også på det personalemæssige område er der netop i år sket væsentlige ændringer, idet Forsvarsministeriet og foreningen har indgået en egentlig overenskomst om løn- og ansættelsesvilkår, således at en del af redningsmændene er blevet fastansat. Det er mit håb, at denne udvikling kan gå hånd i hånd med de traditioner og holdninger, som altid har været kendetegnet for Redningsvæsenet, og jeg ser frem til, at det i fremtiden vil være muligt, at de fastansatte og de frivillige redningsmænd vil stå sammen om at bevare et redningsvæsen, som vil nyde anerkendelse og respekt, ikke blot hos de, der konkret bliver hjulpet, men i alle kredse.

Knud Enggaard



Forsvarsminister Knud Enggaard.



Forsvarsminister Knud Enggaard har flere gange besøgt redningsstationerne. Her er han iført redningsdragt på vej ud med redningsbåden fra Nr. Vorupør. Han ses lige til højre for splitflaget

Hyldest fra Farvandsvæsenet

Farvandsvæsenet ønsker Foreningen af Danske Redningsmænd til lykke med 75 års jubilæet.

I dagens anledning skal der lyde en særlig hyldest til foreningens medlemmer for deres store daglige indsats i søredning-

stjenesten, samt en tak for godt samarbejde med foreningen og dens medlemmer.

Torsten Kruuse
Farvandsdirektør



Torsten Kruuse



Søværnets Operative Kommando ønsker tillykke med de 75 år

Den 20. november 1990 kan Foreningen af danske Redningsmænd fejre sit 75 års jubilæum, og jeg vil gerne benytte lejligheden til her i bladet at sende alle foreningens medlemmer et hjerteligt tillykke og samtidig en oprigtig og dybtfølt tak for den indsats i redningen af menneskeliv på søen, som nuværende og forhenværende medlemmer har ydet gennem årene.

Denne professionelle tjeneste, som ofte er udført med livet som indsats, men altid uden tanke for dette, har gennem tiden

reddet utallige menneskeliv og store værdier, og alle søfarende, professionelle som amatører, står i dyb taknemmelighedsgæld til De Danske Redningsmænd.

Denne uegennyttige gerning har desværre ind i mellem også kostet menneskeliv, og vore tanker ved jubilæet må også gå til dem, der mistede livet i forsøg på at redde andre og ikke mindst til de efterladte.

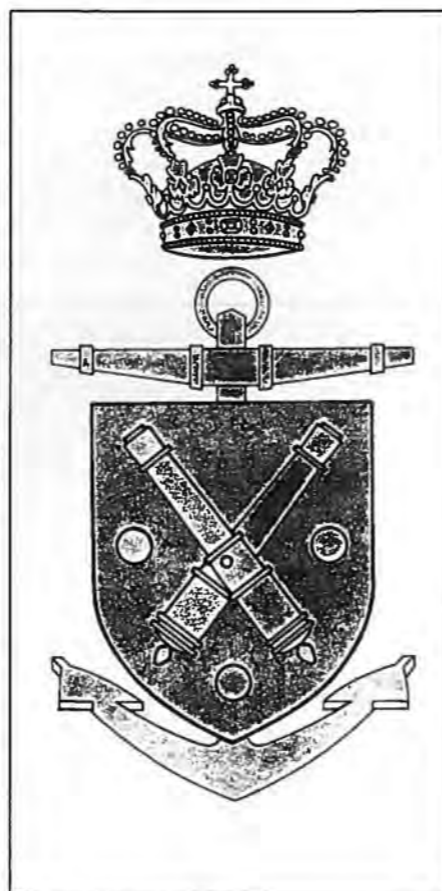
I sagens natur kan jeg ikke sende hver enkelt redningsmand et minde om dagen. Jeg har derfor i stedet valgt at sende foreningens formand Søværnets operative Kommandos våbenskjold, som jeg håber formanden vil modtage på medlemmernes vegne. Uden at gå i detaljer med våbenskjoldets øvrige symbolik kan oplyses, at det er den ene fjerdedel af Peter Tordenskiolds adelsvåben, og intet kunne vel være mere symbolsk for jubilarene end netop det mod og den snarrådighed, som Tordenskiold er særlig kendt og husket for.

Som ansvarlig for den samlede, koordinerede søredningstjeneste i Danmark vil jeg også i fremtiden have tryk forvisning om, at kommer mennesker i nød på havet, er De danske Redningsmænd beredt, når der kaldes på dem, og de er sjældent langt væk.

Det er mit håb, at alle forstår at festlig holde dagen i de lokalsamfund, som redningsmændene er uadskillelige dele af. Søværnets operative Kommando gratul-

erer med jubilæet og sender til dagens jubilar et "Well done".

K. Borck
kontreadmiral



SOKs våbenskjold



Chefen for SOK, kontreadmiral K. Borck.

Foreningen af Danske Redningsmænd gennem 75 år

Den 20. november 1990 fylder Foreningen af Danske Redningsmænd 75 år. I modsætning til de fleste andre faglige foreninger har medlemmerne lige fra starten haft det handicap, at de aldrig kan samles til fælles møder, hvor alle kan deltage. Beredskabet skal naturligvis opretholdes på stationerne, der ydermere ligger spredt over hele landet. Dette har ikke gjort opgaven lettere for de formænd og bestyrelser, der igennem de mange år har arbejdet for at gøre vilkårene bedre for redningsmændene og for at skabe en effektiv redningstjeneste.

De første danske redningsstationer, Aggerkanal, Flyvholm, Klitmøller og Tuskjær, blev oprettet på forsøgsbasis i årene fra 1846 til 1848, men først med lov af 26. marts 1852 om "Redningsvæsenet på de danske Kyster" blev der skabt grundlag for en landsomfattende kystredningstjeneste. Initiativtager var justitsråd C. B. Claudi fra Vandborg ved Lemvig, hvis navn i dag lever videre på redningsbåden i Hanstholm.

Der gik dog mange år, før redningsmændene fik deres egen forening. De første skridt blev taget ved et møde den 11. oktober 1915 hos Jacob Pedersen Knopper i Vrist. I mødet deltog foruden indbyderen, Chr. Ovesen Christensen, Thyborøn, Anders Rønn, Vejlbj, Axel Nicolajsen, Vrist og P. Møllerup, Vrist. Desuden var redaktør Hans Lilholt, Lemvig, inviteret med. På mødet enedes man om et forslag til love for den påtænkte forening, og sendte et brev til samtlige nørrejyske stationer.

I brevet oplyste man om de forbedringer, man i første omgang havde tænkt sig at kæmpe for. Det var beskedne krav:

- 1) Forhøjelse af timelønnen for strandvagt.
- 2) Mandskabets forsyning med olietøj og søstøvler.
- 3) Mandskabets fritagelse for indkaldelse til sikringsstyrelsen (militæret) eller, såfremt dette ikke opnås, at stedfortræderen lønnes.



Jacob P. Knopper

Endnu et forberedende møde

Den 6. november blev der holdt et nyt forberedende møde om sagen, og til stede her var fra Tuskjær redningsstation, P. Jensen Kjærsgaard og Jens Kjærside, fra Liløre Andr. Rønn og Jacob Knopper, fra Flyvholm Eskild Vinkel og fra Thyborøn Sigvald Christensen.



Redningsmænd i olietøj, søstøvler og de gammeldags kapokveste sætter en motorredningsbåd ud fra kysten. Båden blev bakket ud for at skruen kunne hjælpe med at bringe den flot.



Frederik Lambertsen

Jacob Knopper meddelte, at der var kommet svar fra 28 stationer og af dem havde 27 ubetinget givet tilslutning til tanken om, at danne en forening. Lørdag den 20. november 1915 blev der holdt stiftende generalforsamling i Struer, som blev valgt, fordi byen dengang var et jernbaneknudepunkt med gode togforbindelser. Mødet var forberedt af et arbejdsudvalg bestående af P. Jensen Kjærsgaard, Fjaltring (fmd.), Jacob Knopper, Vrist, Eskild Vinkel, Langerhuse og Sigvald Christensen, Thyborøn. Udvalget vedtog, at invitere folketingsmand Jens Munk Poulsen, Vorupør, P. Møllerup og Mads Kruse Jensen, begge Vrist og redaktør Hans Lilholt, Lemvig, med til mødet. De redningsstationer, der på forhånd havde givet tilslutning var: Grenå Havn, Fornæs, Gl. Skagen, Højen, Spirbakken, Nr. Tomby, Skallerup Klit, Lønstrup, Løkken, Blokhus, Klitmøller, Vester

Agger, Thyborøn Nord, Thyborøn, Flyvholm, Liløre, Ferring, Tuskjær, Thorsminde, Vedersø, Søndervig, Hennegaard, Esbjerg, Sønderho, Manø, Vesterø (Læsø), Sæby, Haurvig og Slettestrand. Ialt 29 stationer.

247 mand fra 26 stationer

Formanden for arbejdsudvalget, P. Jensen Kjærsgaard, Fjaltring, åbnede mødet og fortalte om forarbejdet til den nye forening.

Han kunne glæde sig over et stort fremmøde. Der var mødt repræsentanter for 26 stationer med tilsammen 247 mand. Til foreningens første bestyrelse valgtes opsynsmand Th. Sørensen, Agger, bådformand P. Jensen Kjærsgaard, Fjaltring, bådmændene Jacob Pedersen Knopper, Vrist, Niels Grønbæk, Løkken, N.H. Hansen, Sønderho, Viggo Hansen, Grenå, og betjeningsmand S. Gundersen, Hennegaard.

Jacob Pedersen Knopper blev formand, Eskild Vinkel revisor sammen med Sigvald Christensen, og til sekretær valgtes S. Gundersen, Hennegaard.

Dermed var foreningen altså dannet. Allerede 10 dage efter oprettelsen afholdtes den 30. november det første bestyrelsesmøde i Lemvig, hvor man vedtog at udarbejde en henvendelse til marineministeriet, omfattende følgende punkter:

1) Forhøjelse af timelønnen for vagttjeneste fra 50 til 75 øre.

2) Forhøjelse af månedlig løn fra 12 til 25 kroner.

3) Et årligt tilskud på 15 kr. til anskaffelse af søtøj og søstøvler.

4) Forbedring af pensionsforhold.

5) Mandskabets fritagelse for indkaldelse til sikringsstyrken eller, hvis dette ikke kan lade sig gøre, at stillingsmanden (stedfortræderen) lønnes af staten uden, at der sker fradrag i den indkaldtes løn.

Få dage efter foreningens stiftelse meldte der sig nye medlemmer, så man kom op på at dække 31 stationer.



Chr. Poulsen

Foreningens første resultater

Den 1. juli 1916 var datoen for den næste generalforsamling og den blev også holdt i Struer. Her stiftede redningsmændene bekendtskab med hinanden, og der herskede en god og kammeratlig stemning. Store resultater var der ikke at opvise. Trods mange forhandlinger med autoriteterne, var der ikke sket forbedringer af nogen art, og de beskedne ønsker var ikke blevet imødekommet. Allerede dengang tog det også sin tid.

Den 12. august 1917 forhøjedes timelønnen dog for vagt fra 50 til 75 øre, og der bevilgedes 15 kr. om året til vedligeholdelse af olietøj og søstøvler.

Fra 1. januar 1918 blev vederlaget for kvartalsøvelser forhøjet fra 4,50 kr. til 6,00 kr. pr. mand ved raketstationerne og til 9,00 kr. pr. mand ved bådstationerne. Vederlaget for redningsforetagender ved raketstationerne forhøjedes fra 6,00 kr. til 12 kr. pr. mand og ved bådstationer fra 15,00 kr. til mindst 20,00 og højst 50 kr., alt efter omstændighederne og efter red-



Bornholm og Christiansø er klippe-øer, og det giver helt andre forhold for redningsvæsenet end i det øvrige Danmark. På Christiansø blev der i 1947 opsat en "redningsring" på Tat. her ses den i anvendelse under en stranding 7. oktober 1961.

ningsbestyrerens indstilling.

Iøvrigt arbejdede bestyrelsen med mange spørgsmål, såsom pension og ulykkesforsikring og havde flere forhandlinger med Marineministeriet.

Eget tidsskrift

Ved generalforsamlingen 1918 stillede N. H. Hansen, Sønderho, det første forslag om udgivelsen af et medlemsblad, men forslaget blev forkastet. Der var ikke råd til det. Der var ikke store penge at rutte med, og det gik trægt med fremskridtene. Resultatet af forhandlingerne blev gerne en kroners penge i forbedring for dette eller hint, men fremad gik det dog gennem de følgende årtier.

Ved generalforsamlingen den 11. juli 1923 dukkede bladspørgsmålet påny op. Havnefoged, opsynsmand Bilde, Grenå, tilbød i samarbejde med en annonceagent i København, at udgive et medlemsblad, imod at hvert medlem i foreningen ydede en krone årligt. Forslaget blev vedtaget, men det skal siges, at bladet havde trange kår, og det gik atter ind, da Bilde døde. Det blev redaktør Lilholt, Lemvig, og

lærer J. Gr. Pinholt, Houe, der fik opgaven med at udgive og redigere et nyt blad, der som det gamle fik navnet "Tidsskrift for Redningsvæsenet". Bladet udkom som månedsblad og blev helt ud skrevet for redningsmændene og de interesser, der knytter sig til redningsvæsenets forhold. Det første nummer udkom den 1. december 1933.

Ved et tilbageblik i redningsmændenes forening og historie vil redaktør Hans Lilholts navn altid være i forreste linie. Indtil sygdom forhindrede det, var han foreningens sekretær, dens redaktør og sande ven. Han døde den 18. juni 1950. Både Hans Lilholt og J. Gr. Houe, der døde i 1949, var æresmedlemmer af foreningen.

Ny redaktør blev Jørgen Pedersen, Ydby, som i en årrække havde været medarbejder ved bladet. Jørgen Pedersen, der skrev under navnet "Mågen", tiltrådte januar 1949 og redigerede tidsskriftet frem til 1971, hvor chefredaktør Hans Ingemann, Ringkøbing, overtog opgaven. Hans Ingemann blev afløst otte år senere af Finn Bjørnager Jensen, Esbjerg, der er uddannet typograf. Han blev fra 1986 afløst af redaktør Knud Jacobsen, Resen ved Stru-

er, som har redigeret bladet siden.

I mange år, fra januar 1936 til 1978 stod bogtrykker Gadgaard Nielsen, Lemvig, for det tekniske arbejde med bladet, og blev da også fortjent udnævnt til æresmedlem af foreningen. Siden januar 1983 har Thyborøn Bogtrykkeri overtaget dette arbejde, og gjort en stor indsats for tidsskriftet. Bogtrykkerne Ib Nielsen og Karl Emil Jørgensen klarer ikke blot alt det tekniske, men sørger også for administration, distribution og annonceregnskab.



Chr. Kjeldgaard

Vi ses i den lokale bank!

NORDVESTBANK

CALYPSO Krøys Seafood a/s

Rødspættevej 5 - 6960 Hvide Sande - Tlf. 97 31 13 55



Hirtshals Sparekasse

Foreningens formænd

Jacob Pedersen Knopper blev som nævnt foreningens første formand. Han var bådmand ved Liløre redningsstation og var en energisk mand, der fik gennemført flere forbedringer i redningsvæsenets forhold. Jacob Pedersen Knopper døde den 24. maj 1932, 59 år. På sin sygeseng fik han overrakt dannebrogsmændenes hæderstegn af daværende redningsbestyrer V. Fabricius. Hans efterfølger som formand blev bådformand ved Esbjerg redningsstation, Fr. Lambertsen. I hans tid blev såvel foreningens som hjælpefondens love revideret. Han gjorde meget for at vække interesse for hjælpefondens og fik øget medlemstallet betydeligt. Den 29. oktober 1935 blev Lambertsen under en redningsaktion i hård stormslået overbord fra redningsbåden og druknede. Ved hans begravelse på Esbjerg kirkegård var hele bestyrelsen til stede, og ved generalforsamlingen året efter blev der afsløret en smuk mindesten på Frederik Lambertsens grav. Stenen var skænket af redningsmænd fra hele landet. Foreningens næste formand var bornholmer. Han hed Chr. Poulsen og var fra



Erik Jensen

Gudhjem. Han fulgte sine forgængere ved at vise interesse for forbedring af de kår, der arbejdedes under, og hans indsats var betydelig. Chr. Poulsen døde den 16. februar 1945. Den efterfølgende formand blev Chr. Kjeldgaard, Slettestrand, der ledede foreningen i to år, indtil han på grund af alder tog sin afsked fra redningsvæsenet. Han blev afløst af foreningens næstformand,

opsynsmand Erik Jensen, Vorupør. Erik Jensen havde været med siden foreningens stiftelse og ledede den i de følgende to år, indtil han i 1945, på grund af alder, blev bevilget afsked fra tjenesten.

Nye tider og nye krav

Han efterfulgtes af Niels Sørensen fra Lyngby. Han var formand fra 1945 til 1953, da han på grund af sygdom måtte trække sig tilbage. Niels Sørensens indsats for kammeraterne var betydelig, og en bedre fortaler for redningsmændene kunne man ikke have anbragt i formandsstolen. Det skyldtes ikke mindst ham, at lønspørgsmålet kom ind i et mere acceptabelt leje, og at der blev stillet krav om forbedring af redningsvæsenets materiel. Det førte til nedsættelse af et udvalg, der af Forsvarsministeriet fik til opgave at undersøge redningsvæsenets forhold samt derefter afgive betænkning, der udkom i 1954. I dette udvalg sad tre medlemmer af foreningens bestyrelse, nemlig opsynsmand Niels Sørensen, Lyngby, opsynsmand Gustav Hallgreen, Esbjerg, og bådmand Johs. Christensen, Thorup Strand.

På foreningens generalforsamling i Hvide Sande i 1953 blev opsynsmand Gustav Hallgreen valgt til formand, efter at han, som sin forgænger, i mange år havde bestridt posten som kasserer. I det omtalte redningsudvalg gjorde Gustav Hallgreen en meget stor indsats. Gustav Hallgreen blev udnævnt til æresmedlem af foreningen. Ved generalforsamlingen i Esbjerg i 1957 trak Hallgreen sig tilbage som formand, og som hans efterfølger blev enstemmigt valgt opsynsmand Wenzel Rasmussen, Grenå, der efter gentagne genvalg med tilslutning fra alle sider, kom til at sidde i formandsstolen igennem 24 år. Sammen med sin bestyrelse gjorde han en stor indsats, såvel med hensyn til modernisering som nybygning indenfor redningsvæsenet, som en vellykket fortsættelse af den tidligere nævnte kommissions arbejde.



Niels Sørensen

53 stationer for 25 år siden

Ved foreningens 50 års jubilæum i 1965 fandtes der ialt 53 kystredningsstationer, hvoraf 26 var båd- og raketstationer (24 i Jylland og 2 på Bornholm). 8 stationer var kun udstyret med båd (1 i Jylland, 1 på Sjælland, 1 på Møn og 4 på Falster). Hertil kom 19 raketstationer med (12 i Jylland, 2 på Sjælland, 4 på Bornholm og 1 på Christiansø). I alt var der 28 motorredningsbåde og 9 roredningsbåde. I Wenzel Rasmussens tid gennemgik motorredningsbådene et moderniseringsprogram. Nye typer blev bygget, bl.a. MRB 34 og 35, som nu er ved at blive renoveret, og som stadig må reg-

nes for moderne og effektive redningsbåde. Enkelte af ro-redningsbådene blev solgt, men de fleste endte heldigvis på museer flere steder i landet. I april 1973 kom redningsvæsenet ind under Farvandsdirektoratet (som senere har taget navneforandring til Farvandsvæsenet) og i 1975/76 kom den gennemgribende rationalisering af kystredningstjenesten. Mange stationer blev nedlagt, andre ændret til raketstation. I dag findes der kun 26 kystredningsstationer i Danmark. Da Wenzel Rasmussen ved årsmødet i Slettestrand, juli 1981, trådte tilbage som foreningens formand, blev han afløst af stationsleder Martin Sørensen, Hirtshals, som takkede ham og udnævnte ham til æresmedlem af Foreningen af Danske Redningsmænd. Desværre fik Martin Sørensen kun få år i formandsstolen. Den tragiske ulykke i Hirtshals 1. december 1981, som kostede seks redningsmænd livet, og det efterfølgende pres, da årsagen til forliset skulle klarlægges, blev for stor en belastning. Martin Sørensen valgte at træde tilbage som foreningens formand på et bestyrelsesmøde i Viborg 7. januar 1983, og bestyrelsen konstitue-

rede sig i stedet med Robert Iversen, Thyborøn, som formand. Denne post har han siden beklædt, samtidig med at han også har varetaget det lidet eftertragtede hverv som kasserer.



En kæmpemæssig udvikling

Uden at forklejne hans forgængere, er det i Robert Iversens formandstid Foreningen af danske Redningsmænd har fået sin største betydning.



De nye redningsbåde er langt større end de gamle, men de er ikke for store, når man ser dem sammen med de store trawlere. Her er det "Martha Lerche" fra Thyborøn, som bugserer "Britta Holm" ind med en maskinskade.

Hvide Sande Skibssmedie

v/ H.F. Aaser

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

Telefon 97 31 10 36 - 97 31 18 22

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

HIRTSHALS
SKIBSELEKTRONIK A/S

Nordvestkajen - Tlf. 98 94 18 44 - 98 94 12 56

Hirtshals Fiskeriforening

LOSSEAFD. - ØSTHAVNEN
9850 HIRTSHALS



selvfølgelig!
LOKALBANKEN
HIRTSHALS

Efter RF 2-ulykken fik myndighederne for alvor øjnene op for den viden og ekspertise, som redningsmændene sidder inde med, og redningsmændene er for alvor blevet inddraget i udviklingen af fremtidens danske redningsvæsen.



Gustav Halgreen

Efter at de seks redningsmænd i Hirtshals havde mistet livet på så tragisk vis, startede man i realiteten helt forfra med udvikling af nye redningsfartøjer. Ulykker kan ikke undgås i redningsmændenes farefulde hverv, men det måtte aldrig gentage sig, at en redningsbåd drev i land med bunden i vejret, sådan som RF 2. Derfor startede man med at fastlægge kravene til de nye fartøjer, og det er verdens skrappeste. Derefter blev der udviklet to nye fartøjstyper, nemlig Nordsø-typen og Kattegat-typen. Der er bygget to af førstnævnte type, og af sidstnævnte bygges der fire. Det var et kæmpearbejde for bestyrelsen, som har deltaget i utallige møder med mange forskellige slags eksperter. Gang på gang måtte redningsmændene slå i bordet og sige: sådan vil vi have det. For Robert Iversen betød det, at han efterhånden kendte flyveren fra Karup til København bedre end sit eget hjem, men arbejdet var så vigtigt, at det skulle passes. Redningsvæsenet er i gang med en moderniseringsplan til over 200 millioner kroner, og en heldig gennemførelse er afgørende for, at der også i fremtiden er et godt og effektivt fungerende redningsvæsen, som kan redde mennesker i nød.

De lette både

Sideløbende med udviklingen af de nye store både, kom anskaffelsen af de lette redningsbåde, som på det nærmeste har revolutioneret redningsvæsenet. De første både af denne type blev udviklet i England for kun 25 år siden, og det er gået meget stærkt siden. Fra at være et hjælpefartøj er de lette redningsbåde blevet en meget væsentlig del af beredskabet, og efterhånden bliver op mod halvdelen af redningsaktionerne udført med de lette både. De har stor fart, og kan være hurtigt fremme hos nødstedte, og med en dygtig og erfaren redningsmand ved roret kan de klare sig under meget vanskelige forhold. Udviklingen af de lette både har kun kunnet ske i samarbejde med redningsmændene, og såvel bestyrelse som erfarne førere af lette både har brugt mange timer på udvikling af nye både. Det er et arbejde, som langt fra er færdigt endnu. Bestyrelsen har også været med i opstilling af krav til nye redningsdragter, og efter et par forsøg er man nået frem til en redningsdragt fra Viking i Esbjerg, som alle er tilfredse med. Det er en dragt, som er behagelig i brug, og som giver redningsmændene den størst mulige sikkerhed.



Wenzel O. Rasmussen

Redningsmændene har også været med i udviklingen af nye redningskøretøjer, og på dette område er det gået så stærkt, at man snart er nået dertil, at alle stationer, som har et behov, også er dækket ind.

Senest har station Sønderho på Fanø fået et redningskøretøj med en radar, der er så god, at man kan se folk, der går på stranden. Det kan fremover redde menneskeliv, ikke mindst når turister i tåge fanges af højvande i vadehavet.

Hertil kommer så en hårdt tiltrængt renovering af så godt som alle redningshuse i hele landet. De har som det øvrige redningsvæsen været forsømt i mange år, og det er en hårdt tiltrængt fornyelse, som i



Martin Sørensen

løbet af et par år vil være afsluttet. Hvad angår udvikling og anskaffelse af nyt materiel er der således ydet en kæmpeindsats fra foreningens side, og arbejdet fortsætter i de kommende år.

Bedre forhold for redningsmændene

Men samtidig har foreningen også kæmpet for at skaffe bedre forhold for redningsmændene. Efter RF 2 ulykken fik foreningen gennemført en ny ulykkesforsikring for redningsmændene, og det lykkedes samtidig at få enkerne og børnene efter de seks omkomne redningsmænd i Hirtshals tilkendt en tilsvarende erstatning.

Lønforholdene har i mange år været et ømtåleligt problem. Redningsmændene har været for pæne til at ville stille krav. Det var ikke for pengenes skyld, at de satte livet på spil for at redde andre. Alligevel er det i dagens samfund sådan, at man ikke kan se bort fra pengene. De fleste redningsmænd er forsørgere med hus og hjem og ansvar for kone og børn, og det har været noget af en belastning, når de under en redningsaktion måtte sætte penge til, fordi godtgørelsen var mindre end den løn, de ellers kunne få på deres normale arbejdsplads. Dette problem har bestyrelsen brugt



De to første af de nye store både ses her side om side i Århus Havn. Forrest er det "L. Rosenfeldt", bagest er det "Emil Robin"

megen tid på at løse, og det er sket sideløbende med at foreningen har udviklet sig til en "rigtig" fagforening med ret til at forhandle overenskomst. Anskaffelsen af de nye store både medførte, at der måtte ansættes fast mandskab, og i første omgang skal i alt 28 redningsmænd tilbydes fast ansættelse.



Robert Iversen

Det har taget flere år, men i løbet af 1990 lykkedes det endelig foreningen at afslutte forhandlingerne om nye overenskomster for såvel fast ansatte som deltids ansatte redningsmænd. De er nu sikret løn- og pensionsforhold, som ganske vist ikke er fyrstelige, men som er rimelige. Fra 1. september 1990 får deltidsansatte redningsmænd en timeløn på 107 kr. - men det skal så samtidig siges, at beløbet er det samme uanset om det er dag eller nat og uanset om det er hverdag, søndag eller juleaften. De fast ansatte redningsmænd får et beløb svarende hertil, sådan at der ikke bliver forskel på de faste og de deltids-ansatte.

Hele bestyrelsen, både de nuværende medlemmer og de tidligere medlemmer i løbet af 1980'erne, har lagt et kæmpearbejde på de her nævnte områder, og selv om mange store problemer er løst, venter der stadig nye opgaver forude. Det gælder ikke mindst udviklingen af den nye lette redningsbåd og et nyt hurtigt redningsfartøj.

I foreningens jubilæumsår består bestyrelsen af følgende:

Robert Iversen, Thyborøn, formand og kasserer.

William Christensen, Gedser, næstformand.

Jakob J. Pedersen, Hirtshals.

Erik L. Mouritzen, Esbjerg.

Evald C. Harbo, Hanstholm.

Uffe Vesth Rebsdorf, Nekso.

Nulevende æresmedlemmer

Foreningen af danske Redningsmænd har igennem årene haft en række æresmedlemmer. Ved 75 års jubilæet er der følgende nulevende æresmedlemmer.

O. Wenzel Rasmussen, Grenå.

Harald Bachmann, Grenå.

Kr. Baltesen, Nr. Vorupør.

Niels Chr. Andersen, Nr. Vorupør.

Anders Præstegård, Hanstholm.

Kr. Høy, Nymindegab.

HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals

Tlf. 98 94 12 27

Sejl • Presenninger • Tovværk



THYBORØN BOGTRYKKERI

Ærøvej 5a . 7680 Thyborøn
Telefon 97 83 19 33

HIRTSHALS EL-MOTORSERVICE ApS

HIRTSHALS . ØSTHAVNEN . TLF. 98 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 97 42 63 51

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

AGGER SKIBSVÆRFT

Nybygninger og reparationer.
Smede- og Maskinværksted

Agger, 7770 Vestervig
Tlf. 97 94 15 55



Thorsminde Revisionskontor



Verner Nørfjand
Havnevej 2 . Thorsminde . 6990 Ulfborg
Tlf. 97 49 70 25 - 97 49 71 44 . Fax 97 49 71 96



Ophalerbedding indtil 200 tons
Hydraulik- og Maskinværksted
Tømrerværksted
Malerværksted

Hans Svendsens Skibsbyggeri

Havnen . 9850 Hirtshals . Tlf. 98 94 17 77



A/S Hvide Sande Skibs- og Baadebyggeri

Tlf. 97 31 25 11
Nybygning, reparation og
ombygning udføres.
Bedding indtil 150 BRT.



Fiskesalgforeningen ØSTBORNHOLM A.m.b.a.

Sdr. Hammer 2 • Postbox 13
3730 Neksø • Tlf. 53 99 21 99

L o v

angaaende

Redningsvæsenet paa de danske Kyster.

—

Christiansborg Slot, den 26^{de} Marts 1852.



Kjøbenhavn.
Trykt i det Schulpfiste Officin.

HIRTSHALS FISKEAUKTION

Knud Damgaard - Stataut.
Kontor: 98 94 12 33 - Privat: 98 94 11 14
9850 Hirtshals

BORNHOLM KONSERVESFABRIK A/S

LEVERANDØR TIL DET KGL. DANSKE HOF
3730 NEKSØ - BORNHOLM



NY HAVNS
TRAWLBINDERI
9850 HIRTSHALS
TLF. 98 94 10 44

Alle handler i...

Thorsminde Fiskernes Indkøbsforening

Vesthavnen . Thorsminde . 6990 Ulfborg
Telefon 97 49 70 55

Specialister i garn

Det danske redningsvæsens historie

Det danske redningsvæsen er betydeligt ældre end Foreningen af danske Redningsmænd, der nu fejrer 75 års jubilæum. Den 26 marts 1852 blev loven om Redningsvæsenet vedtaget og, skønt der allerede på dette tidspunkt var oprettet nogle redningsstationer, betragtes denne dato som kystredningstjenestens egentlige stiftelsesdag.

I anledning af foreningens jubilæum er det rimeligt at genopfriske redningstjenestens spændende og dramatiske historie. Baggrunden for vedtagelsen af en lov om

organiseret redningstjeneste i Danmark var de mange skibsforslis ved de danske kyster. De kostede ikke blot store værdier, men også mange menneskeliv. Ofte var såvel store oceangående skibe men i høj grad også fiskerbådene.

Den tids kystbeboere levede af landbrug og fiskeri, og de måtte klare sig med små og primitive fartøjer. Mange blev overrasket af vejret og satte livet til i brændingen over revlerne langs vestkysten, eller de omkom under forsøg på at redde andre søfarende.

Den tid er forbi, hvor store sejlskibe med besætninger på adskillige hundrede mand strandede på revlerne. Men trods en moderne vejrtjeneste koster skibsforslis stadig menneskeliv i danske farvande. Nu som før er de små fiskerfartøjer stadig i farezonen - men nu har de fået selskab af mere eller mindre sødygtige lystfartøjer, windsurfere, og i ny og næ af en lovlig foretagsom turist i rollen som Englandsfarer, på en luftmadras.

Sårbare sejlskibe

I den sidste periode af sejlskibenes tid, der strakte sig langt ind i vort århundrede, havde mange og endog større skibe kun utilstrækkelig maskinkraft, og var stadig nødt til også at bruge vindkraft. De var

Vi Frederik den Syvende,

af Guds Naade Konge til Danmark, de Venders og
Gathers, Hertug til Slesvig, Holsteen, Stormarn,
Pitmarsken, Sauenborg og Oldenborg,

Gjøre vitterligt: Nigebogen har vedtaget og Vi ved Vort Samtykke
højfæstet følgende Lov:

§ 1.

Til Redning af Skibe indre bliver paa Norrejslands og Bornholms
Kyster at oprette Redningsstationer, som skalle forsynes med de til dette
Diemed fornødne Apparater.

§ 2.

Disse Apparater skalle bestaae i synske Fartøier og Maskinstappa-
rater. Med begge Dele skalle følgende Stationer være forsynede, nemlig i
Norrejsland: Slagen, Sandebekkerne, Hirtshals, Lønstrup, Løkken, Blok-
huset, Havnesholm, Nordre-Vornpore, Glydholm, Løstjer, Sønder-Lyngvig
og Blaavandshus, samt paa Bornholm: Suogebøl; med Maskinstappa-
rater alene i Norrejsland: Slette-Strand, Lids-Strand, Klitmøller, Vester-Ågger,
Lyybor-Nou, Vadersø Klit, Hjerregaard og Hønestrand, paa Bornholm:
Noune, Allinge, Gudbjerg og Svannise, og med Redningsbåde alene: Ågger-
Canal. Stationen i Noune forsynes med de til en Redningsbåd hørende
Requister.

Dog skal Indenrigsministeren kunne foretage saadanne Forandringer
med Hensyn til Stationsstederne, som de locale Forhold til enhver Tid maatte
gjøre nødvendige.

§ 3.

Til Bestyrelsen af Redningsvæsenet kan af Indenrigsministeren aarlig
anvendes en Sum af indtil 800 Rbd. for Norrejslands, og indtil 150 Rbd.
for Bornholms Vedkommende, hvorhos han kan tilstaae Bestyrelsen indtil
2 Rbd. daglig i Tæter, naar de foretage Rejser i Redningsvæsens An-
liggender, samt 4 Rbd. pr. Mæl i Rejseomkostninger.

§ 4.

Naar Bestyrelsen i Strandingstilfælde er tilstede, leder han Alt, hvad
der vedkommer Mandflaets Redning. Lovrigt forholdes efter den 10^{de} Pa-
ragraaf i Forordningen af 28^{de} December 1836 om, hvad der i Strandings-
tilfælde skal iagttages.

§ 5.

Ved hver Station antages af Bestyrelsen med Indenrigsministeriets
Approbation en Opsynsmand paa Opsigelse, som kan tillægges en aarlig
Løn af indtil 50 Rbd. Derhos tillægges ham daglig 1 Rbd., naar Vælfær
med Redningsapparaterne foretages, og 2 Rbd. daglig, naar Redningsfor-
søg finde Sted.

§ 6.

Bestyrelsen antager ved enhver Station det fornødne Mandflaet, som
dog ikke tillægges nogen fast Løn, men derimod en efter Omstændighederne
afpaaset og efter Bestyrelsens Forslag af Indenrigsministeriet nærmere fast-
sættende Gødtjærelse for de ved Vælfær og Redningsforsøg ydede Tjenester.
Naar Nogen af Mandflaetet, som ansættes ved Redningsbådene, under Red-
ningsforsegen ved Lemlæstelse mister sin Arbejdsforbed, anføres han berettiget
til Understøttelse af Statskassen i Overensstemmelse med Grundlovsartiklerne
i Unvaldeforsørgelsesloven af 9^{de} April 1831.

Paa samme Naade bliver, naar Nogen af det nævnte Mandflaet under
Redningsforsegen tilfætte Livet, berettiget Enker og Børn berettigede til Under-
støttelse.

§ 7.

Ved Accord, som approberes af Indenrigsministeriet, har Bestyrelsen
ved enhver Station at bruge Omkost for, at de fornødne Transportmidler
til Redningsbådene og Apparaters Fremførelse hede kunne have paa rede
Haand.

Hvoersker alle Vedkommende sig have at rette.

Givet paa Vort Slot Christiansborg den 26^{de} Marts 1852.

Under Vort Kongelige Haand og Segl.

Frederik R.



P. G. Bang.

Det var tider

Der var ikke meget bureaukrati i Danmark, da redningsvæsenet blev oprettet i 1852. Det var ikke nødvendigt med en masse papir. Alt, hvad der behøvedes, var denne lov. (Udlånt af Helmer Nielsen, Thorup Strand).



Stenbjergs roredningsbåd sættes ud. Det er lige før, den er flot, og de sidste mænd skal om bord.

derfor stadig potentielle ofre for storm og hård sø. Mange af skibene havde heller ingen radio ombord. I det hele taget var der hårdt brug for den danske redningstjenestes selvopofrende indsats. Så sent som i 1945 hændte det, at en skonnert strandede i et af de indre farvande under en storm, og besætningen på otte mand omkom. Motorredningsbåden fra den nærmeste redningsstation havde ca. 40 sømil til strandingsstedet, og den nåede ikke frem i tide, især fordi den først blev alarmeret 12 timer efter strandingen.

Tidlige forsøg

I Danmark forsøgte beboerne langs vore kyster allerede fra de tidligste tider at hjælpe, når et skib var strandet. Trods god vilje og indsats hvor livet stod på spil, mislykkedes redningsaktionen ofte, på grund af mangel på organisation og ordentligt redningsmateriel.

Vi var ikke alene om problemerne, også andre søfartsnationer med åbne kyster ud imod havet, gjorde samme dystre erfaringer. Resultatet blev, at de første spirer til en ordentlig redningstjeneste dukkede op. England og Holland blev pionerer, og oprettede i 1824 en organiseret kystredningstjeneste. Godt og vel tyve år senere fulgte Danmark eksemplet. Ligesom i England var det en enkelt mand som tog initiativet til de første forsøg med redningsstationer på kysten. Dengang som nu sker strandingerne oftest på den udsatte jyske vestkyst, hvor både vejrforhold og revlerne langs kysten er en altid nærværende risiko for søfarten. Det var derfor meget naturligt at pioneren boede i Vestjylland.

Det var den daværende sandflugts-kommissær, justitsråd C.B. Claudi, som bl.a. i kraft af sin stilling og gennem sin opvækst i umiddelbar nærhed af kysten, havde et

indgående kendskab til forholdene. Som dreng var han vidne til, at de to engelske lineskibe "St. George" og "Defence" forliste ud for Thorsminde juleaften 1811. Kun sytten blev reddet i land. Resten, ca. 14.000 mennesker, omkom. C.B. Claudi overværede senere flere strandinger, og blev klar over, at mange kunne reddes, hvis man havde flere midler til rådighed end de små åbne og primitive fiskerbåde og pramme, man dengang måtte nøjes med.

C.B. Claudi forsøgte at få amtet til at gøre noget ved sagen, men allerede dengang, skulle der spares, og han fik det tilbud, at strandfogederne hver kunne få en line til skibsbrudnes redning!

Efter Allerhøjeste Befaling

Den danske pioner var bestemt en sejt jyd, han lod sig ikke sådan afvise. C.B. Claudi tog for egen regning på rundfart i England i 1845 for at besigtige den nye redningstjeneste og finde gode ideer, der kunne bruges i Danmark. Efter hjemkomsten sendte han et forslag om oprettelse af et organiseret redningsvæsen i Jylland til den danske regering.



Der bygges i alt fire både af Kattegat-typen, også kaldet type 23. Den første var "L. Rosenfeldt", der ses her.

Den initiativrige justitsråd skrev en "Beretning om Redningsvæsenet i Danmark" beregnet på at fremme anstrengelserne, og det datidige PR-skrift blev en succes. Beretningen blev udgivet i 1858, efter at være forelagt Hans Majestæt Kongen gennem Indenrigsministeriet og trykt efter Allerhøjeste Befaling, altså fire år efter loven om redningstjenesten. Beretningen var en "Skildring af et Forlis, som fandt Sted kort tid, førend Regeringen tog

sig af Redningssagen".

Skildringen beskrev forliset af det engelske barkskib "Vertumnus", "Som et enkelt Exempel på de Rædselsscener, som Forlisene på Kysten kunne frembyde, og som i saa lang Tid have gjentaget sig, førend Kystbeboerne have haft noget-somhelst hensigtsmæssigt Hjælpemiddel til Frelse for de Ulykkelige". Forliset fandt sted i 1847.

Drama ud for Harboøre

"Vertumnus" som var på rejse fra London til St. Petersburg (det nuværende Leninograd), strandede natten til den 13. april under stærk storm og sø fra Nordvest på kysten ud for Harboøre. Her blev det af søen efterhånden blev slået til vrage, fortæller C.B. Claudi.

Da man fra land blev opmærksom på det strandede skib, blev der allerede fra tidlig daggy af de stedlige kystboere gjort forsøg på med en fiskerbåd at komme de nødstedte på skibet til undsætning. Claudi, som boede i nærheden af strandingsstedet, gik fra begyndelsen i spidsen for redningsbestrebelse, og han var selv med i båden. Fem gange satte de livet på

spil og sejlede ud, men hver gang måtte båden, der blev mere og mere synkefærdig, vende om med uforrettet sag.

På grund af mørkets frembrud måtte videre redningsforsøg indstilles, og næste morgen, hvor stormen endnu rasede, opdagede man, at skibet i løbet af natten var slået til vrage. Masterne var faldet, dækket var raseret for overbygning og alle andre opstående dele, og skibet selv skilt i to dele. På den ene havde ni mand søgt tilflugt.

Forsøgene på at redde de ni mennesker blev omgående genoptaget, atter under



C. B. Claudi



ESBJERG GENSIDIGE
SKIBSFORSIKRING
Havdigevej 31 . 6700 Esbjerg





Samarbejdet mellem redningshelikopterne og redningsbådene har givet helt nye muligheder. Her ses MRB 34, mens den endnu var stationeret i Hvide Sande sammen med en af flyvevåbnets helikoptere.

Claudis ledelse, men først efter endnu fire forgæves forsøg lykkedes det at få forbindelse med vraget. Der blev kastet tove ombord til mændene, men kun fire af dem havde endnu kræfter i behold til at holde fast om tovet og ved hjælp af dette at blive halet i land.

Inde fra kysten så nu fortvivlede mennesker de tilbageværende fem udmattede søfolk, en efter en giv op og slippe taget på vragesterne, og drukne for øjnene af dem.

“Apparater til skibsbrudnes redning”

Det lykkedes at vinde gehør for en ordentlig redningstjeneste, og i 1846 byggede “Foreningen til Søfartens Fremme” en redningsbåd, som givne ønskede at placere ved Harboøre. Den nye redningsbåd viste sig uegnet til landtransport, og blev derfor i stedet stationeret ved Agger Kanal. I 1847 skænkede Frimurerlogen i København et mindre fartøj, der var forsynet med luftkasser. Det blev så stationeret i Flyvholm ved Harboøre. Samme forening bidrog også med et redningsraketapparat, som placeredes ved Klitmøller. De i 1846 forsamlede Provincialstænder for Østifterne og Nørrejylland bidrog til sagen ved at foreslå anskaffelse af “apparater til skibsbrudnes redning.” Regeringen pålagde derefter det daværende General-Toldkammer og Kommerce-Kollegium at sørge for indkøb af redningsapparater, der skulle udstationeres på hensigtsmæssige steder langs landets kyster.

I 1847 udvirkede Kollegiet at der blev stillet et beløb på 5.000 Rigsdaler til disposition, og sendte Claudi afsted til England samme år. Claudi skulle indkøbe redningsapparater og endnu en gang undersøge det engelske redningsvæsens organisation og arbejde.

20 redningsstationer oprettes

I 1849 blev der nedsat en kommission, der skulle komme med et forslag til en organiseret dansk redningstjeneste med Claudi som selvskrevet medlem. Kommissionen drog ud på rejse langs den jyske vestkyst og barslede i marts 1850 med et motiveret forslag til regeringen om en organiseret redningstjeneste på Vestkysten. Samtidig bemærkede kommissionen “at ihvorvel de senere års erfaring talte for, at der var

flere steder i Riget, f.Ex. på Bornholm, på Læsø, på Østkysten af Jylland ved Grenå, ved Gedser på Falster m.fl. steder, hvor der ikke sjældent forefalder livsfarlige Strandinger, måtte det dog være Vestkysten af Jylland, som fortrinsvis egner sig til at komme i Betragtning til Forsyning med Redningsapparater”.

Kommissionen anbefalede dog, at der blev oprettet 20 redningsstationer forsynet med redningsraketapparater, idet dog hver af de 12 vigtigste af disse stationer tillige skulle forsynes med et synkefrit fartøj.

Forslaget blev godkendt, og der blev afsat henholdsvis 15.000 Rigsdaler og 10.000 Rigsdaler på finansloven for 1850/51 og 1851/52 til formålet. Nu gik det stærkt: allerede ved udgangen af 1851 var de 20 stationer færdige, og Claudi fik overdraget ansvaret for at organisere den nye redningstjeneste og stå for administration og driften.

Allerede samme år, altså i 1852, fik Rigsdagen forelagt et lovudkast om etablering af en organiseret redningstjeneste på Bornholm, fem redningsraket-stationer, hvoraf den ene, Snogebæk, desuden skulle forsynes med en redningsbåd. Lovudkastet blev behandlet og tilføjet visse bestemmelser, “for at der saaledes kunne tilvejebringes et samlet Heelt, der kunne tjene som almindelig Lov for hele Riget”. Den 26. marts udkom så, som nævnt i indledningen, “Lov angaaende Redningsvæsenet paa de danske Kyster”. Justitsråd Claudi blev samtidig udnævnt til bestyrer



MRB 34 var en væsentlig nyskabelse, da den blev bygget i 1965. Efter planen skal båden renoveres i 1991 og blandt andet have nye motorer og en helt ny overbygning.

af Det nørrejske Redningsvæsen.

Som følge af Bornholms afsides beliggenhed, blev der her oprettet en tilsvarende selvstændig administration for kystredningstjenesten, og til bestyrer af Bornholm-Møens Redningsvæsen udnævntes kaptajn Koefoed med bopæl i Rønne.

Endelig besluttedes det, at Indenrigsministeriet skulle have det overordnede ansvar for kystredningstjenesten.

Besyderligt nok bestemtes det i 1896 at flytte ansvaret over på - Landbrugsministeriet. 1906 skiftede redningsvæsenet endnu engang ministerium - denne gang mere hensigtsmæssigt. Det blev Marineministeriet, der overtog ansvaret, og sen-

ere Forsvarsministeriet, hvorunder redningstjenesten sorterer, den dag i dag.

Farvandsvæsenet overtager roret

Fra oprettelsen og indtil 1909 havde Det nørrejske Redningsvæsen sit administrationskontor i Lemvig, og fra 1909 til

Hirtshals Ny Samlecentral ApS

Tlf. 98 94 39 19

Hirtshals Forvaltningskontor
Sydvestkajen 1, 1. sal - 9850 Hirtshals
Telefon 98 94 27 00

Døgnvagt: 98 94 39 19
Uffe Jensen, privat: 98 94 16 25
Sigurd Jensen, privat: 98 94 91 78



Hestene var en vigtig del af redningsvæsenets beredskab i gamle dage. Uden dem kunne man ikke få båden ned til stranden. Her er det redningsbåden fra Sønderho, der gøres klar til transport.

MOLLERUP
&
BROE
Kolonial og
Skibshandel

Thyborøn Havn
Tlf. 97 83 12 11



NORDSØVÆRFTET

(North Sea Shipyard Ltd.) Ringkøbing . Denmark

Tel. INT. 45 97 32 08 11 . Telex 60880 norsea dk . Telefax INT. 45 97 32 45 03

1928 var kontoret hjemmehørende i Ska-gen. I 1928 begyndte en centralisering af administrationen, Det nørrejske Redningsvæsen og Bornholm-Møns Redningsvæsen blev samlet til en fælles institution, med fælles ledelse. Samtidig flyttedes administrationskontoret i Ska-gen til København, og endnu i dag foregår ledelse og administration i hovedstaden. Redningsvæsenet forblev dog en selvstændig institution indtil udgangen af marts 1973, hvor de fire civile institutioner under Forsvarsministeriet, nemlig det daværende Fyrvæsen, Lødvæsen, Redningsvæsen og Søkort-arkiv blev samlet under een hat, nemlig under Farvandsdirektoratet - senere Farvandsvæsenet.

Op igennem årene skete der i skiftende tempo en videre udbygning af redningsvæsenet, både hvad angår antallet af stationer og materiel.

75 stationer på 75 år

I løbet af de første 75 år blev der oprettet 80 redningsstationer, hvoraf fem imidlertid blev nedlagt indenfor samme tidsrum, altså 75 stationer, og der blev knyttet såkaldte "bistationer" til nogle af dem. Bistationerne var ubemandede, men udstyret med materiel. Når situationen krævede det, betjentes disse bistationer af mandskab fra hovedstationen. Af de 75 stationer var de 24 forsynet med båd, 37 med båd og raketmateriel og 14 udelukkende med raketmateriel.

I denne periode oprettede og udbyggede redningsvæsenet også sin egen telefonlinje, den såkaldte "Redningstelefon", samt tilhørende telefonstationer, som fandtes dels på redningsstationerne, dels ved visse fyr og endelig i de såkaldte "alarmeringshuse" på kysten.

Det var et imponerende arrangement for sin tid. Med undtagelse af nogle få strækninger med "dykket" kabel (f.eks. under Thyborøn kanal), forløb telefonlinjen som luftledning. Da den var fuldt udbygget, forbandt den samtlige redningsstationer langs hele Jyllands vestkyst, og fandtes desuden på nogle af øerne, hvor det var påkrævet.

700 kilometer telefonledning

Telefonliniens samlede længde var på det tidspunkt ca. 700 km og med ca. 7.500 telefonmaster samt 193 telefonstationer, hvoraf de 66 fandtes i de nævnte alarmeringshuse.

Telefonlinjen blev passet og vedligeholdt af redningsvæsenet selv, og den forbandt administrationskontoret med de fleste af

redningsstationerne samt stationerne og alarmeringshusene indbyrdes. Det var et arrangement, der var af stor betydning for hurtig alarmering, idet kysterne var tyndt befolket på den tid, og der var meget langt mellem de offentlige telefoner. Redningstelefonen kunne endog på enkelte redningsstationer kobles ind på det offentlige telefonnet.

De mange redningstelefoner blev ikke mindst oprettet i forbindelse med en bestemmelse om, at der af hensyn til sikkerheden for menneskeliv på søen skulle udsendes vagter, stationære såvel som patruljerende. Det skulle ske "når vejret var usigtbart og af en sådan beskaffenhed, at strandinger kunne befrygtes, og søen skønnedes at være af en sådan styrke, at landing med almindelige skibsbåde eller fiskerbåde kunne være forbunden med fare".

Da et vagtdistrikts længde kunne strække sig op til ca. 7 km fra stationen, og det som oftest var i uvejsomt terræn og store klitformationer, var det af stor betydning, at den udsendte vagt om nødvendigt kunne benytte redningstelefonen i det nærmeste alarmeringshus, i stedet for at spilde tid med at gå tilbage til sin station for at slå alarm.

På Vestkysten påhvilede denne vagt- og patruljetjeneste oprindeligt strandfogederne, men det blev senere ændret, så strandfogederne skulle tage sig af vagttjenesten om dagen, året igennem, samt om natterne i månederne maj, juni, juli og august, mens redningsmændene skulle tage sig af tjenesten fra solnedgang til solopgang i de øvrige 8 måneder, når forholdene gjorde det nødvendigt.



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

Radioer - i stedet for telefoner

I løbet af 1960'erne blev denne vagttjeneste overhalet indenfor af udviklingen, og snart var telefonnet og strandvagter en saga blot. Skibene var blevet større og stærkere, radiokommunikationen var i rivende fremgang og navigationsudstyret mere og mere udviklet og pålideligt. Redningstelefonnet blev nedlagt med tilhørende installationer og alarmeringshuse, og strandvagter blev erstattet med udrykningspligt for stationerne til vagttjeneste på kysten, når de blev alarmeret til det. Radioerne holdt sit indtog også på landjorden og redningsstationerne kunne klare sig med at bruge det offentlige telefonnet.

De etablerede redningsveje og nedkørsler til kysten, der skulle gøre det muligt at komme hurtigt frem med redningsmateriel, er i stort omfang blevet sløjet. Dog er de nogle steder bevaret og bruges endnu. Firehjulstrukne biler besejrer nu terrænet, hvor det måtte være hensigtsmæssigt, og desuden er de allerfleste redningsbåde nu havnebaserede.

Første motorbåd i 1910

Den første motorredningsbåd blev taget i brug allerede i 1910, og den skulle følges af flere og til stadighed bedre fartøjer. Rækkevidden blev øget, og det blev muligt at nedlægge nogle stationer og i det

hele taget rationalisere arbejdet. I 1952 var antallet af stationer (incl. bistationer) faldet fra 75 til 58. Heraf var 12 forsynet med både, 30 med såvel båd som raketudstyr og 16 udelukkende med raketmateriel. 23 af de 42 bådstationer var udrustet med motorredningsbåd, men redningsvæsenet havde dog fortsat kun ro-redningsbåde på hele 19 stationer.

På grundlag af en kommissionsbetænkning i 1954 blev der gennemført yderligere ændringer. Blandt andet blev de fleste ro-redningsbåde afskaffet. Herved blev en del stationer enten nedlagt, eller omdannet til raketstationer.

I tiden derefter blev der gennemført en omfattende modernisering. Nogle af de ældre fartøjer blev ombygget, og de af og til problematiske benzinatorer blev erstattet af dieselmotorer. Der blev i muligt omfang installeret tidssvarende navigations- og radioudstyr m.m., og nogle af redningsmændene kunne glæde sig over den ufattelige luksus det var, at sejle ud med lukket styrehus på båden.

I 1967/69 Blev der udviklet en ny type motorredningsbåd, MRB 34, som foruden at være den hidtil største med et deplacement på 32 tons, og en samlet motorydelse på 300 HK, tillige var synkefri og selvrejsende i tilfælde af kæntring. Den blev udstyret med pumpe- og brandslukningsmateriel samt tidssvarende navigations- og radioudstyr m.m. Endnu et fartøj af denne type, nemlig MRB 35, blev tilført redningstjenesten i slutningen af 1973.

Året efter blev der foretaget en systema-



Der er kun bygget to både af Nordsø-typen, også kaldet type 20. Det er "Martha Lerche" i Thyborøn og "Emil Robin" i Hvide Sande, som ses her.

Spar på rente og provisionen og få ekstra penge på lommen

Landbobanken betaler du kun renter af dit lån! - Ingen løbende provision eller andre overraskelser.

Landbobanken



De lette og meget hurtige redningsbåde har givet redningsvæsenet helt nye muligheder. Her er det Thorups lette båd, der sættes ud fra kysten.

tisk gennemgang af stationernes aktivitet gennem de sidste forløbne ti år, og hvordan aktiviteten fordelte sig på de enkelte stationer og det anvendte materiel. Det viste sig, at en stor del af stationerne havde haft en så lille redningsmæssig funktion, at det måtte være forsvarligt, at foretage en gennemgribende rationalisering, uden at svække effektiviteten. Forudsat at man gennemførte en omfattende modernisering af materiellet, mente man at kunne nedskære antallet af stationer til ca. halvdelen. En af forbedringerne var at få raketmateriel læsset på terrængående biler, der kunne dække de aktuelle kyst-

strækninger på kortere tid og mere effektivt end hidtil. Efter forhandlinger med Foreningen af danske Redningsmænd og fiskeriets hovedorganisationer blev der udarbejdet en rationaliserings- og moderniseringsplan, som blev godkendt af folketingets finansudvalg i maj 1975.

De sidste robåde på museum

Planen blev ført ud i livet i 1975/76, hvor de sidste tilbageværende ro-redningsbåde

blev udrangeret og forvist til museer. Der blev kun 26 stationer tilbage, og det er dem, der findes i dag.

I 1979 blev "C. B. Claudi" bygget til Hanstholm. Det er den eneste danske redningsbåd, der er bygget som bugserbåd, og det sket på baggrund af erfaringerne fra et trawlerforlis i yderhavnen, hvor mange menneskeliv gik tabt. Havde man den gang haft en bugserbåd, som kunne redde skibet, havde man dermed også kunne redde menneskene.

Det viste sig at være en god og klog disposition at bygge en bugserbåd, som er tilpasset de særlige krav til en rednings-

båd. C. B. Claudi er et sødygtigt fartøj, som er velegnet til de barske forhold ved Hanstholm, og redningsmændene her vil ikke af med deres skib.

Den ulyksalige RF 2

Rundt om i verden begyndte man dog at lægge stadig større vægt på kravet om fart, og også i Danmark gik man nu den vej. Resultatet blev den ulyksalige RF 2, som allerede 1. december 1981 forliste ved Hirtshals. Båden var ikke god nok. Den havde negativ stabilitet, hvis den kæntrede, og det betød, at den blev liggende med bunden i vejret. Det kostede seks redningsmænd fra Hirtshals Livet. Ulykken gav anledning til udvikling af helt nye redningsfartøjer, og resultatet er blevet to fartøjer af den nye Nordsø-type og fire fartøjer af Kattegat-typen. Samtidig er et projekt sat i gang for at udvikle et helt nyt og meget hurtigt redningsfartøj, som skal kunne sejle 40 knob.

Sideløbende med anskaffelsen af nye store fartøjer er der siden 1983 indført en helt ny fartøjstype, nemlig den lette redningsbåd, og det er en type, som er under fortsat udvikling. Den er lige så stor som de gamle roredningsbåde og de første motorredningsbåde, men den kan langt mere. Bådene har stor motorkraft og en fart på 25-30 knob, og med en dygtig fører klarer de selv meget hårdt vejr. Det er en bådtype som har fået stor betydning, og som allerede har reddet mange menneskeliv. Sideløbende hermed er de gamle stationshuse blevet renoveret, eller er ved at blive det. Der er anskaffet nye og bedre redningskøretøjer med nyt raketmateriel, og redningsmændene har udskiftet olietøjet og søstøvlerne med moderne redningsdragter.

1980'erne har været en af de vanskeligste perioder i redningsvæsenets historie, og selvom der altid er nye mål og nye opgaver, som skal løses, så er det danske redningsvæsen kommet igennem denne vanskelige periode uden alt for store skrammer. Det skyldes ikke mindst redningsmændenes egen indsats. En overvejende del af det danske redningsvæsen må i dag betragtes som tidssvarende, og redningsmændene er som altid parat til at rykke ud, når mennesker er i nød.



51 har mistet livet

Siden redningsvæsenets oprettelse i 1852 har 51 danske redningsmænd sat livet til under redningsaktioner eller øvelser. Samtidigt har i alt 12 skibbrudne, som var optaget i redningsbåden, mistet livet. Oversigten over ulykkerne i redningsvæsenet ser således ud:

År	Station	Omstændighed	Omkomne redningsmænd	Omkomne skibbrudne der var optaget i redningsbåden
1856	Blokhus	Øvelse	5	-
1860	Flyvholm	Redningsaktion	1	2
1862	Skagen	Redningsaktion	8	1
1863	Rindby	Øvelse	2	-
1870	Nymdegab	Redningsaktion	-	-
1873	Løkken	Redningsaktion	2	1
1876	Hanstholm	Øvelse	1	-
1884	Flyvholm	Øvelse	-	-
1885	Nr. Vorupør	Redningsaktion	-	8
1887	Vester Agger	Øvelse	-	-
1888	Vejers	Øvelse	1	-
1890	Thorsminde	Øvelse	1	-
1896	Stenbjerg	Øvelse	-	-
1897	Liløre	Redningsaktion	12	-
1907	Klitmøller	Øvelse	-	-
1907	Vester Agger	Øvelse	-	-
1929	Løkken	Redningsaktion	3	-
1935	Esbjerg	Redningsaktion	1	-
1948	Slettestrand	Redningsaktion	1	-
1951	Hvide Sande	Redningsaktion	5	-
1970	Thorup Strand	Redningsaktion	2	-
1981	Hirtshals	Redningsaktion	6	-
1989	Skagen	Redningsaktion	-	-
I alt			51	12

Ved 7 af ulykkerne var der ingen omkomne.



Heldigvis gik det godt, da den lette redningsbåd fra Skagen kæntrede i 1989 og drev i land med bunden i vejret. De tre ombordværende slap godt fra uheldet. De er fra venstre Niels Chr. Nielsen, Peter Hansen og Henrik Larsen.



Unibank
THYBORØN



THYBORØN SKIBSSMEDIE A/s

Sydhalevej 8 · 7680 Thyborøn

Tlf. 97 83 19 22 · Telex 60342 tydoor dk · Fax 97 83 23 13

Grenaa gensidige Forsikring for fiskefartøjer

Tlf. 86 32 16 22 - 86 38 60 50

FISKERNES SAMLECENTRAL I GRENÅ ApS

Strandgade 6 . 8500 Grenå . Tlf. 86 32 17 35

SKIBSELEKTRONIK - SALG - SERVICE



HIRTSHALS SKIBSRADIO I/S
SYDVESTKAJEN 1-3 . 9850 HIRTSHALS

Tlf. 98 94 11 52 - 98 94 36 78 - 98 94 12 11



Alt i skibsinstallationer...



T. & W. El-Service ApS
7680 Thyborøn . Tlf. 97 83 12 22

THYBORØN HAVNS FISKERIFORENING

Havnegade 14, 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 18 44

Kontortid:
Daglig kl. 9.00 - 12.00
Auktionshallens tlf. 97 83 19 88



Hvide Sande Fiskeriforening

Stormgade 8 - 6960 Hvide Sande
Tlf. 97 31 19 35
Kontortid: Daglig fra 9-12



Lemvig Skibsforsikring

Bredgade 14 . 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 13 53 . Privat: 97 83 10 73



HVIDE SANDE FISKEAUKTION

v/ Leo Rønn
Telefon 97 31 10 44 - 97 31 10 89
Privat tlf. 97 31 17 26

VI KENDER
FORHOLDENE
TIL BUNDS

Frydendahl tlf. 97 31 13 11

“Jeg lå under båden - som lå med kølen i vejret”

- en gammel fisker og redningsmands fortælling om sit eget liv.

Fisker Anders Jensen, Harboøre, blev født i Vrist 1837. Han var som frivillig med til at redde besætningen fra dampskibet “Arctic”, som strandede ud for Harboøre i 1860. Hele den faste besætning på nær en mand nægtede at gå ud med Flyvholms redningsbåd. Der var så megen sø, at de mente, de blot ville sætte livet til forgæves - og man skal i den forbindelse lige huske, at de alle var familieforsørgere. Det lykkedes dog at skaffe frivillige til at gå ud med båden, og en af dem var Anders Jensen. Den faste besætning blev senere afskediget på gråt papir.

Anders Jensen blev efter sin dåd ansat som redningsmand, og han var med til at redde 507 skibbrudne. Han blev belønnet med Dannebrogsmændenes Hæderstegn, og han skulle derfor aflevere en levnedsbekrivelse til Ordenskapitlet. Den fortalte han på sit dødsleje i 1904 til Laust Olesen Møllerup, som skrev den ned.

“Jeg er født d. 2. december 1837 i Vrist på Harboøre af fattige fiskerforældre og har nydt en tarvelig undervisning i den daværende kommuneskole. I en del år tjente jeg som hyrde drenge. Ved mit syttende år begyndte jeg på fiskeriet sammen med en kammerat, Jens Møllerup Christensen. 1859 blev jeg indkaldt til at aftjene min værnepligt, jeg var inde i ca. 9 måneder og var på et togt i England og Østersøen med fregatten “Thetis”.

Om efteråret 1860 d. 4. oktober strandede et engelsk dampskib “Arctic” med ca. 25 mands besætning ud for Knopper på Harboøre med storm og meget oprørt sø. Redningsbåden og raketapparaterne var på strandingsstedet, de fleste af bådens mandskab havde forladt den, da jeg og min førromtalte kammerat kom gående langs ad stranden til strandingsstedet, hvor daværende bestyrer, justitsråd Claudi mødte os, og opfordrede os til at gå ud med redningsbåden i stedet for dem, som var gået fra. Vi talte så lidt sammen herom, jeg var ugift, min kammerat derimod var gift, havde hustru og børn. Vi blev så enige om, jeg skulle gå ud med båden, og han skulle så have et vågent øje med mig, hvis der indtraf noget.

Vi begyndte så at arbejde på at komme ud med redningsbåden, hvilket også efter megen besvær lykkedes, og vi nåede det

sunkne vrage, hvor besætningen havde søgt tilflugt i rigningen, fik 14 mand i båden og kom lykkeligt i land med dem. Vi arbejdede så på at komme ud igen, hvilket også denne gang lykkedes. Vi fik 6 mand i båden, men ved landingen denne gang kæntrede vi, og nogle druknede - jeg husker ikke mere hvor mange.



Anders Jensen

Min kammerat J. M. Chr. havde jo hele tiden holdt øje med mig, og skønt jeg lå under båden, som lå med kølen i vejret, havde han dog på fornemmelsen, hvor jeg lå, og da båden vuggede lidt, eftersom søen gik ud eller ind, passede han et belejligt øjeblik og fik fat i mig. Mændene dannede en kæde, hver enkelt mand var et led, min kammerat yderst, og med virkelig livsfare lykkedes det at hale mig i land, hvad jeg ellers umuligt havde kunnet komme. Jeg var bevidstløs, da jeg blev

halet op, men ved kraftige oplivningsforsøg kom jeg snart til bevidsthed og liv igen, og fra den tid har jeg været fast ansat som båd- og betjeningsmand ved Flyvholm Redningsstation.

I vinteren 1861 blev jeg igen indkaldt til tjeneste i marinen og her modtog jeg en engelsk redningsmedalje for det førromtalte redningsarbejde. Jeg var samtidig tilbudt en dansk redningsmedalje, men da jeg havde valget imellem at få den eller også 16 Rigsdaler, foretrak jeg at tage pengene, da jeg syntes at have mest brug for dem. I 1864 blev jeg igen indkaldt til tjeneste, og derfra modtog jeg senere en medalje for deltagelsen i denne krig.

Om mit mere private liv må jeg endnu tilføje, at jeg blev gift 1861. Og i vort ægteskab havde vi ni børn, hvoraf de tre er døde, og de øvrige seks bosiddende her på Harboøre.

Og at jeg for ca. 14 år siden blev en “ny skabning i Kristus Jesus”. Guds helligånd og ord kom til at arbejde i min sjæl, og jeg så, at jeg havde levet i al synd og verdens væsen borte fra Gud i de mange år. Jeg blev meget bange, jeg bad til Gud og Jesus om nåde, og jeg fik virkelig fred i min sjæl i troen på alle mine synders nådige forladelse og har så derfra indtil i dag været en lykkelig mand.

Beretningen blev nedskrevet af Laust Olesen Møllerup, dagen før Anders Jensens død, den 4. april 1905, og sønnen, Jens Peder Jensen, har for eftertiden bekræftet, at der er tale om en korrekt gengivelse.

Efter beretningen har Laust Olesen Møllerup for egen regning tilføjet følgende: “Såvidt Anders Jensen, som nu er død. Et lille træk til belysning af mandens karakter må det være mig tilladt at vedføje. Han gik hjem fra sit arbejde en dag, og da mødte han en mand, som sagde til ham, du går så sært og humper Anders.

- Ja, svarede han, jeg siger også til mig selv, når jeg har arbejdet en dag, og jeg så ikke om aftenen, når jeg går hjem, har værk i mine lemmer: “I dag har du skulket Anders”.

(Kilde: “Hædersmænd - 45 Dannebrogsmænds levnedskildringer”, ved Tage Kaarsted. Udgivet på Poul Christensens forlag, 1986.)

DANTRAWL A/S

Telefon 98 94 17 11

LEGAT

Af »Fhv. farmer Christian Mumme Bondo og hustru Christiane, f. Hartmann's legat« vil der den 6. marts 1991 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 auditør Ib Scheel Thomsen, postboks 99, 7000 Fredericia, til hvem skemaet må tilbagesendes i udfyldt stand inden 15. januar 1991.



Den gamle roredningsbåd fra Nymindegab sættes ud. Læg mærke til, at en enkelt redningsmand bærer blød hat.

JUBILÆUMSKRUS & -ASKEBÆGER

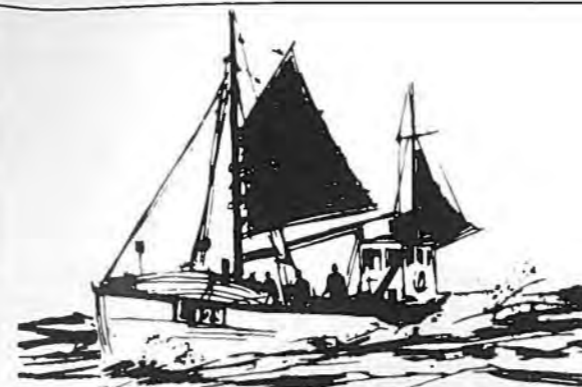


PRIS:

Askebæger 100,-
Krus 130,-

HENVENDELSE:

Robert Iversen
Morsøvej 12a, 7680 Thyborøn
Telefon 97 83 13 23



Fiskerne lander selvfølgelig hos:

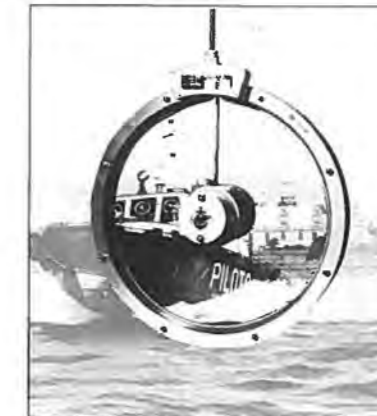
Fiskernes Samlecentral I/S

Thyborøn

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

Telefon kontor 97 83 14 48
Pakhus 97 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. 33 13 59 27 Fax 33 93 59 27

HANSTHOLM FISKEAUKTION

Auktionsmester IB HOLM SØRENSEN
(statsautoriseret)



AUKTIONSGADE 11
7730 HANSTHOLM
Tlf. 97 96 11 66
Telex 60 857



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
Telefon 98 94 23 22
Lager og indkøbsafd. 98 94 24 35

Thyborøn Dykker- og Frømandstjeneste



v/ Verner Nielsen
Lærkevej 37 - Thyborøn
Tlf. 97 83 13 19



**Thyborøn
Skibsproviantering**

v/ Birte og Søren Pedersen
Havnegade 22 . 7680 Thyborøn . Tlf. 97 83 10 05 - 97 83 13 20



THYBORØN SKIBSRADIO

MARITIMT ELEKTRONISK UDSTYR
Henning Byskov . Havn 7680 Thyborøn . Tlf. 97 83 11 60 . B. 97 83 54 66



**THYBORØN SKIBS- &
MOTORREPARATION ApS**

Tlf. 97 83 15 50 - 97 83 11 11

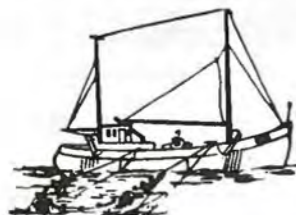


SØREN EMTKJÆR

SHELL SERVICE
ALT I AUTOTILBEHØR
7680 Thyborøn . Tlf. 97 83 11 74

HARALD IVERSEN & SØN

FISKEEKSPORT - FILETFABRIK
Tlf. 97 83 13 00 - 97 83 17 40
7680 Thyborøn Havn



THYBORØN TRAWLBINDERI I/S

Havnegade 42 . 7680 Thyborøn
Telefon 97 83 15 00 . Telefax 97 83 15 22

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

**A/S Thyborøn Isværk
&
Kølehus**

Tlf. 97 83 10 03

7680 Thyborøn Havn



THYBORØN FISKEAUKTION

v/ Jens Steen



7680 Thyborøn . Tlf. 97 83 14 44



Medlemsblad for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 5

DECEMBER 1990

57. ÅRG.



100 år fejres med ny hånd til Hirtshals

**LEMVIG BIBLIOTEK
1990**

1. oktober kunne redningsstationer båd, "M. Gaardbo", der er det tred Båden er opkaldt efter fiskerenke redningsstation, og ingen kunne d Gaardbo skrev derfor til Dronning om jubilæet inde i bladet.

LEMVIG BIBLIOTEK
7620 LEMVIG
SKOLEGADE 3
05672
190
00

ed præsentation af stationens nye Hirtshals havde dengang ingen noget ved sagen, og Margrethe ik sin redningsstation. Læs mere



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



S.Å. Leth Jensen

Statsautoriseret væjer og måler
Østhavnen i Hirtshals
Telefon 98 94 13 12

THORSMINDE FISKEAUKTION

v/ Johannes Dahl Knudsen
Spovevej 7 . Thorsminde . 6990 Ulfborg

Tlf. 97 49 71 23

STATOIL KYSTSALG

Brændstof • Smøremidler

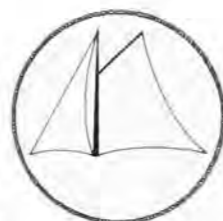
Esbjerg	Tlf. 75 12 84 78
Frederikshavn	Tlf. 98 42 11 57 - 98 42 27 23
Grønå	Tlf. 96 32 13 99
Hanstholm	Tlf. 97 96 18 90 - 97 96 13 35
Hirtshals	Tlf. 98 94 14 64 - 98 94 94 72 - 98 94 19 27
Hvide Sande	Tlf. 97 31 11 21 - 97 31 11 29
Lømvig	Tlf. 97 82 02 93
Skøgen	Tlf. 98 44 11 00
Strandby	Tlf. 98 48 12 01
Thorsminde	Tlf. 97 49 70 90
Thyborøn	Tlf. 97 83 10 41 - 97 83 12 35

Leverandør
til den danske
kystrednings-
tjeneste...

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. 97 83 11 25

HVIDE SANDE SAMLECENTRAL

v/ Bent Jørgensen
6960 Hvide Sande
Telefon 97 31 12 88 . Kontor: 97 31 14 86
Døgnvagt: 97 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 . Fax. 97 83 24 30

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

JACOB J. PEDERSEN
Skovfyrvej 21, 9850 Hirtshals
Tlf. 98 97 78 60

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

Du er dansk - du er kristen

Du er født

Du er dansk, fordi du er født i Danmark. Det er logik for begyndere. Ingen kan tage din fødselsret fra dig, ingen må gøre det.

I Danmark har vi ikke tradition for at smide landsmænd ud, når de ikke opfører sig som lov og skik byder. I dette er både en tryghed og en forpligtelse.

Jeg bliver ikke dansker, når jeg behersker sproget, eller når jeg er tilpas uddannet til at gøre en indsats. Jeg er dansker fordi jeg er født i Danmark - slet og ret. Det kan aldrig laves om.

Du er døbt

På akkurat samme måde argumenterer vi, når vi taler kristendom. Jeg er kristen fordi jeg er født ud af dåbens vand. Kort tid efter min fødsel blev jeg født ind i et langt større rige, Guds rige. Der kræves ikke et bestemt sprog af mig for at være borger i det rige, så jeg kan forstå alt mellem himmel og jord. Jeg er borger i Guds rige, fordi jeg er døbt. I det er der en vældig tryghed.

Som dansker kan vi være uenige om alt, men det fratager os ikke vor ret til at være danskere.

Som kristen kan vi ligeså være uenige om mangt og meget, men ingen kan af den grund fratage os vor dåbsret, - retten til at være hjemme hos Gud vor fader.

Så vær, hvad du er

Du er dansker, derfor skal du lære dansk, så du kan glæde dig i samtale med dine landsmænd, så du med dine ord og dine handlinger kan gavne dit folk og dermed dig selv.

Du er kristen, derfor skal du lære det kristne sprog, så du kan glæde dig over, at være et Guds barn, - så du med ord og handling kan færdes som Kristus gjorde.

Vort borgerskab

I julens evangelium forkyndes vort borgerskab hos Gud, vor borgerret. Det bygger på Guds trofasthed og nåde. Lad os, hvor forskellige vi end er, sætte Lysets vagt omkring vort borgerskab i Himlen og på Jorden.

*"Lad Verden ej med al sin magt,
os rokke fra vor dåbes pagt,"*

Glædelig jul.

Jens Hvas

A/S Vestjydsk Krystal-Isværk

Ny Fiskerihavn . 6700 Esbjerg

Tlf. 75 12 00 66

THORFISK

GRENAA - THYBORØN

FURUNO

FURUNO radar og alkohol
SP og SKANTI radiotelefoner
ROBERTSON autopiloter
Elektriske skibeanslag

VIGGO Jensen

Grenaa Havn Aps
Strandgade 14
8500 Grenaa
Tlf. 86 32 06 83 - 86 32 36 83

H.P. PETERSENS BAADEVÆRFT

Dyrehaven . Nyborg

Tlf. 65 31 06 58

kattegat værft a/s, Grenaa

Nordhavnsvej 15, DK-8500 Grenaa
Telefon 86 32 08 66
Telefax 86 32 03 08
Bank: Bikuben

kattegat
værft a/s



NV NordVest proviant

Bredgade 1
7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 14 00

HSR Skibselektronik

97 31 12 57

Otto Pedersvej 3

6960 Hvide Sande

BRUG BRUGSEN

ANHOLT

TLF. 86 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

Havnevagtvej
Postbox 164 • 9990 Skagen
Telefax 98 45 02 11 • Telex 67 523
Telefon 98 44 11 00

Josefs Samlecentral

Kontortid 9-12 og 14-16
Thyborøn . Tlf. 97 83 18 00

Tilmelding af fisk fra søen

Døgnvagt:
Tlf. 97 83 14 50



Redningsmand var med til at hente sine omkomne kammerater

For en redningsmand er livet godt og meningsfyldt, når en redningsopgave lykkes, men når opgaven består i at bringe omkomne i land, er det svært.

Og særligt svært er det, hvis de omkomne er ens egne kammerater. Den situation kom bådfører Villy Ringgaard fra Hanstholm i, få dage efter at han var blevet fast ansat som bådfører på "C. B. Claudi".

Fredag 9. november om eftermiddagen var der klart solskin over det meste af landet, men over Hanstholm var der hængende tæt tåge. Alt ændede dog fred og ro, men ved godt 16-tiden blev der slået alarm over radioen. Det store svenske tankskib "Miro", der er på 10.500 tons, udsendte nødmelding. Tankskibet havde påsejlet en kutter, og den var sunket.

"Claudi" afgik omgående mod ulykkesstedet, der lå knap seks sømil nord-nordøst af Hanstholm. Over radioen kunne redningsmændene følge de svenske søfolks forsøg på at redde fiskerne, og det fremgik snart, at den påsejlede kutter var T 381 "Alex" af Hanstholm.

Dermed blev det den sværeste redningsaktion, som Villy Ringgaard har været med til. Kutteren var hans egen, og de fire mand ombord var hans kammerater. Han har selv sejlet med kutteren indtil for nylig, men valgte at gå i land og blive fast ansat som bådfører i redningsvæsenet, da muligheden bød sig. De fire mand ombord på "Alex" havde han selv sejlet med - et par af dem endda i flere år.

Da "Claudi" nåede frem, var der ingen spor af "Alex". Den var blevet påsejlet i bagbord side, og var blevet slået midt over, og de fire mand var alle endt i vandet. De svenske søfolk kastede redningskranse ud, og det lykkedes to af fiskerne at få fat på en krans og holde sig oppe, til svenskerne fik taget farten af det store skib og fik sat en båd i vandet. Det tog sin tid, og i den tætte tåge havde tankskibets redningsbåd besvær med at finde tilbage til ulykkesstedet.

De to overlevende var den 21-årige Ivan Nørgaard Kristensen fra Hanstholm og den 28-årige Finn Kristiansen fra Roslev.

De forsøgte at hjælpe deres to kammerater, men forgæves. Den ene drev livløs i vandet, og den anden måtte efter kort tids forløb slippe de bøjer, som han havde fået fat på, og som holdt ham oppe. Begge mistede livet.

De to omkomne er den 36-årige skipper Jørgen Nystrup Andersen, Stenbjerg, og den 44-årige Verner Olsen, Thorup Strand.

Det lykkedes søfolkene fra "Miro" at bjerge de to overlevende og de to omkomne, og da "Claudi" nåede frem, blev overlevende og omkomne overført hertil og sejlet til Hanstholm. For alle ombord var det en tung tur tilbage til havnen.



Hjertelig tak for venlig opmærksomhed i anledning af Foreningen af Danske Redningsmænds 75 års jubilæum

Med venlig hilsen
Robert Iversen



Glædelig jul og godt nytår

Thyborøn i december 1990

Til alle i Forsvarsministeriet og 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

Stationsledermøde skabte bedre forståelse mellem SOK og redningsmænd

Der har flere gange været kurrer på tråden mellem redningsmændene og Søværnets Operative Kommando - og det har især været efter situationer, hvor SOK har undladt at tilkalde redningsvæsenet.

Derfor valgte Farvandsvæsenet i år at henlægge stationsledermødet til Århus, hvor SOK var vært.

Formålet var at skabe en bedre dialog, og man nåede ihvertfald et godt stykke af vejen. Stabschef P. Schriver bød velkommen, og senere fortalte chefen for operationssektionen, orlogskaptajn Palle Cortes, om SOKs opgaver og arbejdet i øvrigt.

Cortes fortalte blandt andet, at det ikke altid har været SOKs skyld, hvis redningsvæsenet ikke er blevet tilkaldt. SOK har selv det problem, at nogle redningsaktioner startes, uden at SOK er involveret. Det sker f. eks. i tilfælde, hvor folk drejer tre

gange nul, så de får politiets alarmcentral. Derefter er det sket, at politiet har ladet alarmen gå direkte videre til Falck, selv om det måske havde været rigtigst at lade alarmen gå til redningsvæsenet, enten direkte eller via SOK.

I enkelte tilfælde har SOK endda været ude for, at Falck selv har rekvireret helikopter hos RCC i Karup, og så er der for alvor gået forvirring i det.

Cortes fortalte også, at SOK i en periode har fået skiftet en del af vagtcheferne så tit, at de ikke nåede at få den nødvendige rutine. SOK betragter selv et år som "læretid", før en vagtchef kan betragtes som fuldt uddannet. Det er utroligt krævede at lede en stor redningsaktion, og somme tider kører der endda flere aktioner på en gang.

Trods stor travlhed hos SOK netop på dette tidspunkt, hvor udsendelsen af

"Olfert Fischer" til Golfen blev forberedt, blev der også tid til en rundvisning i O-rummet. Det er herfra blandt andet redningsaktionerne ledes.

Besøget hos SOK gav stationslederne et bedre indblik i og bedre forståelse for SOKS arbejde. Efter besøget måtte Farvandsvæsenet dog konkludere, at programmet blev for sammenpresset. Til selve stationsledermødet, hvor redningsvæsenets egne forhold debatteres, kan der uden vanskelighed bruges en hel dag, og besøget hos SOK kunne også godt lægge beslag på en hel dag. Nu blev det kun en halv dag til hver af de to ting, og det var for lidt.



Redningsmænd rasende på Farvandsvæsenets revision

På stationsledermødet, der i år blev holdt hos SOK i Århus, var der ikke den helt store debat - bortset fra et punkt. Samtlige stationsledere var rent ud sagt rasende på Farvandsvæsenets interne revision.

De føler deres ære gået for nær, fordi Farvandsvæsenet har sendt en revisor på rejse rundt i landet for at kontrollere stationsledernes kassebeholdning på 2.000 kr. Indtil for et par år siden skulle samtlige regninger - om det så var en regning for en pose pudsetwist - sendes til Farvandsvæsenet, som så skulle udbetale pengene.

Det var dyrt, besværligt og kostede megen administration, og derfor blev man enige om, at hver stationsleder skulle have udbetalt et beløb på 2000 kr. Disse penge skal bruges til betaling af småregninger, og når måneden er gået, skal regningerne sendes ind til Farvandsvæsenets økonomiafdeling, som så supplerer kassebeholdningen op igen.

Et fint system, som hidtil har virket til alles tilfredshed, og som har sparet mange megen administration.

Men så kommer Farvandsvæsenets revision ind i billedet. På stationsledermødet fortalte flere stationsledere, hvordan de havde fået besøg af en revisor, som skulle kontrollere kassebeholdningen, og det var alt andet end blide ord, der blev sagt i den forbindelse.

Chr. Mose Enevoldsen, Hvide Sande, som ellers ikke er ynder af de store ord, sagde, at han ikke ville finde sig at blive behandlet som forbryder, og han sagde, at Farvandsvæsenet ikke kunne være det bekendt.

Vagn Fischer, Sønderho, gjorde opmærksom på det urimelige i, at en revisor skal rejse fra København til Fanø og bo på et dyrt hotel til 750 kr. i døgnet for at revidere en kassebeholdning på 2.000 kr.

Jakob Pedersen, Hirtshals, fortalte, at han var blevet betragtet som noget nær en forbryder, fordi han havde haft for mange penge i kassen, nemlig 54 kroner i overskud. Revisionen har endnu ikke fundet ud af, hvordan det problem skal løses.

Formanden for Foreningen af danske Redningsmænd, Robert Iversen, Thyborøn, talte også med store bogstaver.

- Da vi indgik aftalen om de 2000 kr., var det en helt klar forudsætning, at vi ikke skulle have revision på beløbet, og da vi modtog pengene, kvitterede vi for dem. Vi hæfter altså selv for dem, og hvad er der så at holde revision på. Jeg har ikke haft besøg af revisoren endnu, og han skal heller ikke komme til Thyborøn. Hvis han kommer alligevel, får han ikke lov at se så meget som en femøre.

Per Christensen, Thorsminde, udtrykte det, som alle følte: - Hvis ikke de stoler på os, kan de få pengene igen.

Den interne revision var ikke selv repræsenteret på mødet og kunne således ikke svare for sig, men budskabet fra stationslederne gik ihvertfald klart og tydeligt igennem.

Alustål i Rudkøbing skal formentlig bygge begge nye redningsbåde

Kontrakt med SMC i Nakskov annulleret efter at firmaet gik konkurs

Alt tyder på at det bliver Alustål i Rudkøbing, som kommer til at bygge de to nye redningsbåde til det danske redningsvæsen.

Det drejer sig dels om den meget hurtige HRL-båd, som skal kunne gå 40 knob, og den nye lette redningsbåd, som skal kunne holde en fart på 30 knob.

Farvandsvæsenet havde ellers skrevet kontrakt med SMC - Skibs- og Maskin Consult - i Nakskov om bygning af en HRL-prototype, men firmaet er gået konkurs.

- Der er senere dannet et nyt firma, men det ønskede ikke at fortsætte med kontrakten, siger lederen af Farvandsvæsenets afdeling for teknisk udvikling, ingeniør Nikolaj Hansen.

- Konkursen har forsinket bygningen af prototypen, men Farvandsvæsenet har ikke sat penge til på den, og der er ingen problemer med at overføre bevillingen til det følgende regnskabsår, siger han.

- Efter den uheldige udvikling i Nakskov har Alustål i Ringkøbing tilbudt at overtage projektet, og da vi har gode erfaringer fra det hidtidige samarbejde med værftet, nærer vi ikke de store betænkeligheder, siger han.

Alustål har skabt sig et godt navn som producent af redningsbåde ved at bygge de fire store redningsbåde af Kattegattypen, hvoraf den sidste netop er blevet søsat. De er bygget i stål og aluminium, og

det er helt andre materialer, som de to nye redningsbåde skal bygges i. De skal fremstilles af glasfiber, kevlar og epoxy, og for at kunne påtage sig denne opgave er Alustål ved at overtage et glasfiber-bådeværft.

- Vi har endnu ikke afsluttet forhandlingerne med Alustål om HRL-projektet, men jeg tror, det går i orden, siger Nikolaj Hansen.

Hvis kontrakten skrives under, skal Alustål starte helt forfra med projektet. De stumper, der ligger i Nakskov, kan det ikke betale sig at overtage, og det er også et spørgsmål, om de kan klare en transport, siger han.

Let redningsbåd blev for dyr i første omgang

Det andet store projekt, som efterhånden har taget meget lang tid, er bygning af en ny let redningsbåd, en LRB.

I samarbejde med redningsmændene blev der udarbejdet et projekt, som tidligere har været præsenteret her i bladet. Det er meget skrappe krav, der stilles, og da det blev udbudt i licitation, var der kun en lille håndfuld firmaer, som turde give et reelt bud. Flere andre kom i stedet med alternative forslag, som ikke svarer til specifikationerne.

- Det billigste tilbud, som opfyldte specifikationerne, var på over 4 mio. kroner for

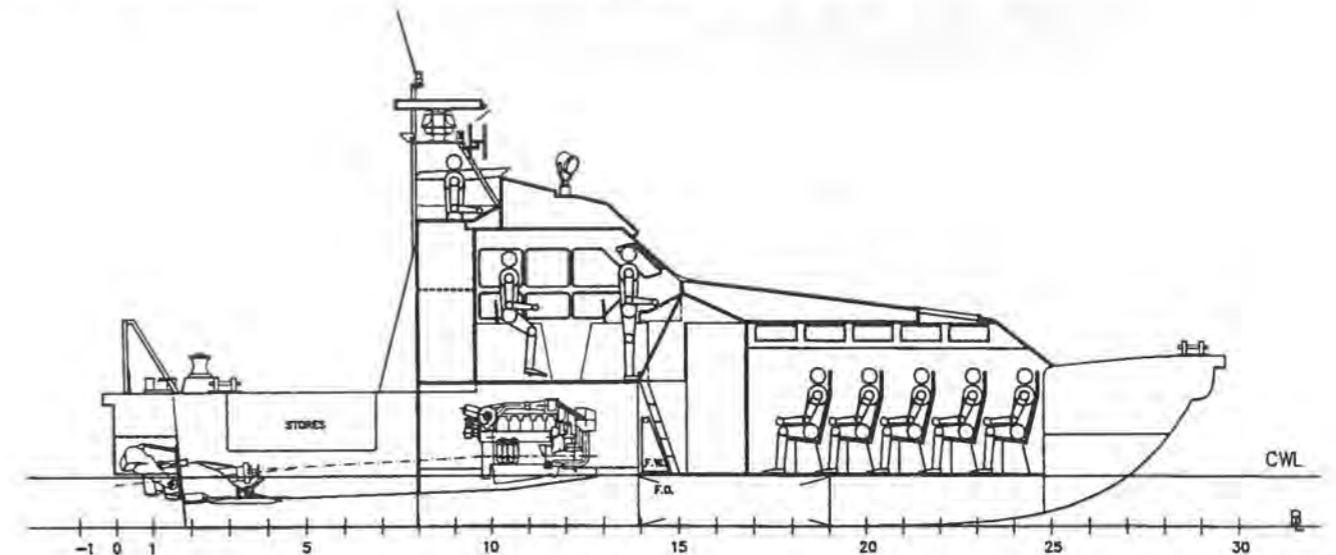
en prototype, og det er faktisk mange penge for en let redningsbåd. Prisen var for høj, siger Nikolaj Hansen.

- Senere har Alustål gennem forskellige forhandlinger med underleverandører fået prisen for en prototype ned under 3 mio. kr., og vi forhandler nu med Alustål om også at bygge LRB-prototypen. Der er heller ikke her de store problemer tilbage, og jeg regner med, at vi kan skrive kontrakt inden jul.

- Aluståls projekt opfylder de specifikationer, vi opstillede, og det gælder båd vægt og fart. Indretningen er dog ændret på visse områder, men kun til det bedre. Det er lykkedes Alustål at få plads til de to motorer side om side, hvor vi oprindeligt havde lagt dem forskudt for hinanden. Det løser nogle problemer med overførsel af kraft til waterjettene, og det skulle samtidig give en væsentlig forbedring af sejlens egenskaberne.

- Motorerne bliver to styk 300 HK Cummins med Solas-godkendelse, og waterjettene skal leveres af Hamilton. Firmaet har 25 års erfaring på området og betragtes som det førende. Vi har ikke før brugt Hamilton-jets i danske redningsbåde, men de skulle være de bedste, vi kan få.

- Hvis alt går efter planen, skulle den lette redningsbåd gerne være klar til prøvesejlads i forsommeren 1991, siger Nikolaj Hansen.



HRL-båden, der skal kunne sejle 40 knob, ses her i gennemskåret udgave. Den skal formentlig bygges af Alustål. Det for øvrigt gået op for eksperterne, at pullerten skal flyttes frem, hvis båden også skal kunne bugseres.

Flere hundrede er reddet i Hirtshals, men med store menneskelige omkostninger

Redningsstation Hirtshals fejrede 1. oktober sit 100 års jubilæum, og det skete med maner. Der blev holdt fest på stationen for hele mandskabet og indbudte gæster, og om eftermiddagen var der åbent hus, hvor en stor del af befolkningen i Hirtshals mødte op. Gaver var der så mange af, at stationsleder Jacob Pedersen var helt overvældet.

Farvandsdirektør Torsten Kruise deltog i festen, og i en tale understregede han den fantastiske historie, der ligger bag oprettelsen af redningsstationen. Fisker-enken Margrethe Gaardbo, som selv havde mistet sin mand på havet, fik gennem et personligt brev til landets Dronning åbnet for forståelsen af, at der nødvendigvis måtte tilvejebringes et redningsberedskab ved Lilleheden, det senere Hirtshals.

- Den 1. oktober 1890 kunne den ny redningsstation indvies, og siden den dag har stationen kunnet bemannes med frivillige redningsmænd, der med det formål at redde mennesker i nød på havet ofte har sat deres eget liv på spil, sagde Torsten Kruise.

- Således er gennem årene flere hundrede reddet ind fra havet, men det har ikke været uden store menneskelige omkostninger. Her tænker jeg naturligvis på tabet af RF 2's besætning.

- I løbet af de 100 år har der været flere redningshuse i Hirtshals, det første var i brug fra 1890 til 1930, hvor et nyt hus blev taget i brug til motorredningsbåden. Dette hus blev forladt i 1979 og efter et midlertidigt ophold i et mindre træhus er redningsfolkene nu flyttet ind i Danmarks største redningsstation.

- Det er dog ikke kun redningshusene, der har udviklet sig, - det har fartøjerne også, fra roredningsbåd over motorredningsbåd til det nye redningsskib "M. Gaardbo". Jeg tror alle gode kræfter har været sat ind på, at "M. Gaardbo" skulle blive det bedste mulige fartøj til Hirtshals, det er bygget på de erfaringer - nogle dyrekøbte - og ønsker, der har været hos redningsmændene, hos Farvandsvæsenet og hos myndighederne. Prøveturene og indøvningsperioden giver os håb om, at vore fælles forventninger vil blive indfriet, når "M.

Gaardbo" tager over fra den veltjente MRB 33.

- Mens vi er ved fartøjerne vil jeg også nævne LRB'en, som jo i talrige situationer har vist sin berettigelse. Også her arbejder vi på at finde en egnet afløser, der både kan forøge sikkerheden og effektiviteten. - På landsiden har udviklingen af redningsbiler med radar og kommunikation vist sig som et værdifuldt led mellem opgaverne på søen og det der foregår i land og langs kysten.

- Men hele dette materielberedskab var intet værd, hvis ikke bemanningen var i orden, og vi har i Hirtshals en veltrænet og stærkt motiveret besætning under dygtig ledelse af Jacob Pedersen. Antallet af operationer er oppe på over 70 om året, og dermed er Hirtshals en af de hårdest belastede stationer i landet, sagde Torsten Kruise.

- Samarbejde med omverdenen er forbilligt. I arbejder ikke alene og på egen hånd, men I koordinerer indsatsen med de lokale myndigheder og andre deltagere i redningsarbejdet. Samtidig har I en god kontakt til SOK og KGM, der jo har den overordnede ledelse af operationerne.

- Jeg tror, at hvis Margrethe Gaardbo havde været her i dag, ville hun sammen med os have kunnet glæde sig over, at Lillehedens redningsstation har udviklet sig, så Hirtshals har landets mest udbyggede redningsstation, samt - og ikke mindst - en dygtig og motiveret besætning, som omverdenen stoler på og i høj grad benytter, når nøden melder sig.

- Jeg vil ønske alle på Hirtshals redningsstation tillykke med de første 100 år, sagde Torsten Kruise.



LOKALBANKEN
HIRTSHALS

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

HIRTSHALS
SKIBSELEKTRONIK A/S
Nordvestkajen - Tlf. 98 94 18 44 - 98 94 12 56

Hirtshals Fiskeriforening

LOSSEAFD. - ØSTHAVNEN
9850 HIRTSHALS



Den første besætning ved RST Hirtshals.

Redningsmændene er helt uundværlige for fiskerne

En stor sorg, at vi mistede seks af vore kammerater ved RF 2-ulykken, sagde formanden for Hirtshals Fiskeriforening.

- Redningsstationen er i sagens natur uundværlig for os fiskere, sagde formanden for Hirtshals Fiskeriforening, Mogens Larsen, da han ønskede redningsmændene i Hirtshals tillykke med 100 års jubilæet.

- Det er en stor betryggelse for os at vide, at vi kan tilkalde vore redningsmænd, når vi er i nød, og at vi kan gøre det i fuld forventning om, at vi så er på den sikre side.

- Vore redningsmænd har i mange år været rede til at ofre deres liv for at redde søfolk og fiskere.

- De har også tit været rost for deres heroiske indsats. Alle i Danmark har set billeder af barske redningsmænd, som roede ud i redningsbåde i al slags vejr. Det er ikke for meget at sige, at det var helte.

- Vor tids redningsmænd er ikke længere iført olietøj og sydvest, og de har heldigvis helt andre redskaber til at redde liv med. Men de har den samme ånd og styrke som redningsmændene havde før i tiden, og som redningsmænd skal have. Vi har da også i nyere tid set, at trods al moderne teknik, er det fortsat livsfarligt at udøve redningsarbejde.

- For få år siden havde vi den store sorg at miste seks af vore kammerater, og det er en stor skam, de ikke kunne være med til at opleve denne store dag. Æret være deres minde, sagde Mogens Larsen og tilføjede, at de seks omkomne fra RF 2 satte livet til for at redde andre. Hvad mere kan et menneske gøre, spurgte han. - Trods denne uheldige hændelse var der stadig mennesker, der stod klar til at

overtage pladserne. Det er vi fiskere taknemmelige for, og vi skal ikke glemme redningsmændenes familier i denne sammenhæng. Dem er vi også tak skyldig. De må også være af en særlig støbning, at de kan ofre sig ved at afgive deres mænd til så farligt et hverd.

- Det er fiskeriforeningen en glæde at ønske redningsstationen, og ikke mindst dens mandskab til lykke. Vi er dem stor tak skyldig, sagde Mogens Larsen.

Hirtshals Ny Samlecentral ApS

Tlf. 98 94 39 19

Hirtshals Forvaltningskontor
Sydvestkajen 1, 1. sal - 9850 Hirtshals
Telefon 98 94 27 00

Døgnvagt: 98 94 39 19
Uffe Jensen, privat: 98 94 16 25
Sigurd Jensen, privat: 98 94 91 78

Fiskerenken skrev til dronningen og fik oprettet redningsstation

Margrethe Gaardbo har lagt navn til den nye store redningsbåd i Hirtshals.

Den 8. marts 1878 druknede Thomas Gaardbo og fire andre fiskere ud for Hirtshals. Ingen redning var mulig, for der eksisterede ikke nogen redningsstation på stedet, til trods for at ikke færre end 160 fiskere sejlede ud fra Lilleheden, som det hed dengang.

Fiskernes familier kunne intet gøre - udover at vente med angst i sjælen i uendelige timer. Denne dag i det begyndende forår sluttede med, at det tunge budskab om mændenes skæbne blev bragt ud til fem familier, der nu udover det menneskelige tab, også stod uden forsørgere.

Men nu gik fiskernes koner i kamp. 140 fiskerkoner skrev et fælles brev til Indenrigsministeriet, hvor de argumenterede for oprettelse af en redningsstation ved Lilleheden. Indenrigsministeriet nedlod sig end ikke til at svare dem.

Så tog Thomas Gaardbos enke, Margrethe, sig af sagen. Hun skrev et brev til Dronning Louise, gift med Kong Christian den Niende, og forklarede med få velvalgte, jævne og klare ord, hvordan situationen var.

Hun fortalte majestæten, hvordan hendes mand var druknet på søen, just som fremtiden lå lyst for dem. Hun fortalte, hvordan hun i lange nætter havde gået vagt i klitterne og på stranden og havde spejdet derud efter ham, og hun fortalte om den angst, som fiskerkonerne altid måtte leve

med, "fordi her ikke engang findes en redningsbåd, der ville være til stor gavn for en befolkning på 160 fiskere med 80 pramme.

Dronning Louise, der var meget vellidt på grund af sit store velgørenhedsarbejde, tog sig af sagen.

Margrethe Gaardbo fik meget hurtigt et svar fra det førhen så tavse Indenrigsministerium. Nu oplyste man, at ministeren ville sørge for at få afsat midler til opførelsen af en redningsstation i Hirtshals på finansloven.

Brevet efterfulgtes få dage senere af et personligt brev fra Dronningens kabinetssekretær.

Margrethe Gaardbo fik at vide, at dronningen fuldtud forstod ønsket om en redningsstation, og at majestæten havde taget skridt til at få opført stationen hurtigst muligt.

Majestæten stod fast på sit ord. Allerede to år efter Thomas Gaardbos død startede byggeriet af redningsstationen, der blev færdig 5. september 1890. Godt og vel en uge senere ankom stationens første båd, og Hirtshals indviede redningsstationen den 1. oktober. Siden den dag er hundreder af sømænd og fiskere reddet i land af redningsmænd fra stationen.

Den første redningsbåd var naturligvis en roredningsbåd, der under store strabadser måtte transporteres med heste ned til



Margrethe Gaardbo.

kysten, og søsættes fra den åbne strand. Der er stor afstand herfra og så til den bedste gave, redningsmændene har fået i jubilæumsåret, nemlig et nyt stort redningsfartøj af Kattegat-typen. Da det skulle navngives, var redningsmændene i Hirtshals ikke i tvivl. Det skulle naturligvis opkaldes efter den kvinde, der for 100 år siden fik oprettet stationen, og derfor hedder skibet nu "M. Gaardbo".

HIRTSHALS EL-MOTORSERVICE ApS

HIRTSHALS . ØSTHAVNEN . TLF. 98 94 15 95

Elektromekanisk værksted

Salg og service af generatorer, motorer og pumper



NY HAVNS
TRAWLBINDERI
9850 HIRTSHALS
TLF. 98 94 10 44

HIRTSHALS FISKEAUKTION

Knud Damgaard - Stataut.
Kontor: 98 94 12 33 - Privat: 98 94 11 14
9850 Hirtshals



Ophalerbedding indtil 200 tons
Hydraulik- og Maskinværksted
Tømrerværksted
Malerværksted

Hans Svendsens Skibsbyggeri

Havnen . 9850 Hirtshals . Tlf. 98 94 17 77

Havet er vor ven men også en fjende

- I Hirtshals har vi altid betragtet havet som vor ven, men vi glemmer ikke, at det også kan være vores fjende. Derfor har vi behov for tryghed, og den giver redningsstationen os, sagde borgmester Knud Størup, da han ønskede redningsmændene tillykke med jubilæet.

- I Hirtshals har vi altid haft redningsmænd med lyst til at gøre noget for andre, og de har ikke gjort det for pengenes skyld. Men vi skal heller ikke glemme, at redningsmændene har kone og børn derhjemme, og at dette bagland er vigtigt for redningsmændene. Vi skylder derfor både redningsmænd og deres familier en stor tak, sagde han.

- En gang imellem kan det også være på sin plads at sige tak til staten, og jeg synes nok vi har grund til det i dag. Redningsstationen i Hirtshals er den største og bedst udrustede i Danmark, og jeg vil bede embedsmændene tage en tak herfor med hjem til forsvarsminister Knud Enggaard, sagde Knud Størup.

Hilsen fra ministeren

En af embedsmændene var departementschef i Forsvarsministeriet, Michael Christiansen, som overbragte en hilsen fra forsvarsministeren.

- Han har bedt mig bringe sin varmeste hilsen, og jeg ved den er velment, sagde Michael Christiansen. Ministerens hjerte ligger i høj grad i Vestjylland. Han er selvyjde og er særlig knyttet til denne egn.

- I redningsvæsenet kombineres professionalisme, frivillighed og traditioner, og det er måske noget nær det bedste, vi kan præstere i Danmark. Jeg har selv glædet mig over at se jeres nye skib, men det har først og fremmest glædet mig at møde de mennesker, der skal sejle med det. Det er menneskene, der er de vigtigste, sagde Michael Christiansen.

Dem vi mangler

Forhenværende stationsleder Jørgen Hejlesen, der selv har været redningsmand i 40 år, var en tur ude med "M. Gaardbo", og han var tilpas imponeret af alt udstyret. - I min tid havde vi ikke så meget som et

kompas, men vi havde folk, der kunne rykke i årene. Jeg er dog glad for at se, at redningsvæsenet er fulgt med tiden, og havde vi haft den nye båd i 1981, var ulykken dengang nok ikke sket, sagde han.

- For det kan ikke være andet, end at det er med en vis vemod, vi fejrer jubilæet. På sådan en dag går tankerne tilbage til de seks redningsmænd, som vi mangler i dag.

- I den forbindelse vil jeg bede borgmester Knud Størup om at tage sig af en sag, som jeg synes alt for længe er blevet forsømt.

Det undrer mig, at der endnu ikke er blevet sat et mindesmærke for de seks mand, som omkom ved RF 2s forlis. Jeg ved, at der har været holdt et møde, og at sagen blev lagt i hænderne på en mand fra kommunen. Kan du ikke som borgmester gøre en indsats for at bringe den sag i orden, sagde Jørgen Hejlesen.

Der var mange andre talere ved jubilæet, og bl. a. bragte formanden for Foreningen af danske Redningsmænd, Robert Iversen, foreningens hilsen til redningsmændene i Hirtshals.



Mandskabet ved RST Hirtshals ved 100 års jubilæet.

DAN TRAWL A/S

Telefon 98 94 17 11

Ny redningsbåd til Hirtshals

Af stationsleder Jacob Pedersen, Hirtshals

Samtidig med at RST Hirtshals havde 100 års jubilæum, kunne den nye redningsbåd "M.Gaardbo" tages i brug.

Efter en indkøringsperiode på ca. 7 uger blev "M. Gaardbo" den 2. december meldt til tjeneste. Der har ikke i indkøringsperioden været de store problemer, men det skal så siges, at vi har haft folk til at gå i Rudkøbing under det meste af byggeperioden. Kurt og Frede har siden februar på skift været i Rudkøbing og været med under opbygningen, desuden var vi fire mand i Rudkøbing den sidste uge, inden vi sejlede hjem til Hirtshals. Her fik vi så undervisning i betjening af maskineri, instrumenter og i sejlads.

"M.Gaardbo" skiller sig noget ud fra de andre af type 23, f.eks. er der kommet bovpropel, og de små redningskraner på hver side af styrehuset, er erstattet med en stor kran, der kan svinges ud tværs af styrehuset i begge sider, og kranen kan bruges på hele agterskibet. Desuden er de fleste af instrumenterne af mærket Furuno, f. eks. er radarerne af type Furuno

1505, hvoraf den ene er med videoplot. Der er også kommet GPS-navigatør ombord. Bugser- og ankerspil, som er placeret under dæk, er blevet TV-overvåget, så alt kan ses og styres fra styrehuset. "M.Gaardbo" er blevet lidt tungere end de andre af type 23, således at den har en lidt anden dybdegang, den trimmer også lidt mere agterover, hvad vi mener kun er en fordel.

Vi har endnu kun en enkelt gang prøvet den i rigtigt dårligt vejr. Fra denne tur kan nævnes, at vinden var fra morgenstunden af NV, og op til 28 m/sek. Over middag, da vi havde fået samlet nogle folk, var vinden flovet lidt, nemlig op til 24 m/sek. Søen havde ikke taget af, så her mente vi, at der var en god mulighed for at prøve båden af.

Der blev sejlet nogle gange ud og ind af havnen, og også mere til havs, både op i søen, tværs i søen og agten for tværs gik den enormt fint, og vi kunne f.eks. op i søen holde op til 15 mil, tværs i var vi oppe på 18 mil, agten for tværs kunne vi faktisk

også køre som vi ville. Så var der det med medløbende sø. Det var vi meget spændte på, og der må det siges, at vi blev positivt overrasket. Vi kan selvfølgelig ikke køre med fuld regulator, men bliver der sejlet ordentligt, tror vi ikke, der bliver problemer. Ellers har vi vort bådsløb, vi kan smide ud. Det er lavet sådan, at vi kan sjækle det i slæbespillet, hvorefter vi kan fire det ud fra styrehuset. Når vi så er kommet ind i yderhavnen, kan vi hive det hjem, og det sker også fra styrehuset.

Det skal nævnes, at under nævnte prøvetur var det overhovedet ikke på tale, at bådsløbet skulle ud, men det er der, hvis der skal blive brug for det.

Efter prøveturen sad vi i opholdsrummet og fik en kop kaffe. Her udtalte alle redningsmænd, at de er meget positive overfor vort nye båd.

I skrivende stund har vi nu brugt "M.Gaardbo" på en del aktioner, og den har vist sig at være et særdeles fint og handy fartøj.

Jacob Pedersen



Redningsmændene i Hirtshals er tilfredse med "M. Gaardbo", der her er på vej ind i havnen.

Nyt redningshus i Sæby prisbelønnet

Der er bygget mange nye redningshuse i de senere år, og skal man være ærlig, er det kun de færreste, der kan betragtes som arkitektoniske nyskabelser. De fleste er først og fremmest bygget for at opfylde et formål.

De to ting kan dog godt forenes, og det er blevet bevist i Sæby, hvor det nye redningshus er blevet tildelt Sæby Kommunes bygningspris.

Den blev i forbindelse med et byrådsmøde på Sæby Rådhus overrakt til stationsleder Jens Martin Rasmussen og divisionschef Herluf Rasmussen, som tog imod på Farvandsvæsenets vegne, og til arkitekterne

Henrik Berthelsen og Ole Søndergaard Jepsen.

Det nye stationshus har sin egen historie. Oprindeligt var det Farvandsvæsenets hensigt at bygge et traditionelt moderne redningshus af form som en firkantet blok.

En tegning blev sendt til godkendelse i Sæby Havneråd, og her fik byarkitekt Henrik Berthelsen kig på den.

- Hvorfor gøre det så traditionelt, spurgte han, og så kom han med sit eget forslag, nemlig at bygge redningshuset af form som en pyramide med et lille udsigtstårn i toppen. Farvandsvæsenet var med på

ideen, og sådan blev det.

I præmieringsudvalgets beskrivelse af det nye redningshus hedder det:

"Redningshuset er en markant, anderledes bygning, som i sin dristige udformning er blevet et vartegn for Sæby havn. Selvom det er en utraditionel bygning, er man ikke i tvivl om bygningens funktion, idet de historiske porte ikke lader nogen i tvivl.

Bygningen har endvidere en ydre fremtoning, som man i fantasien let forbinder med et landplaceret sømærke, en såkaldt båke.

Funktionelt er bygningen ideel, idet den logiske indretning tilgodeser samtlige arbejdsfunktioner optimalt. I toppen af "kransekagen" er placeret et udsigtsplateau, hvorfra man i klart vejr kan overskue redningsstationens operationsområde. Alt i alt en smuk og anderledes bygning."

THYBORØN BOGTRYKKERI

Ærøvej 5a . 7680 Thyborøn
Telefon 97 83 19 33



A/S Hvide Sande Skibs- og Baadebyggeri

Tlf. 97 31 25 11
Nybygning, reparation og ombygning udføres.
Bedding indtil 150 BRT.



Thorsminde Revisionskontor

Verner Nørkjand
Havnevej 2 . Thorsminde . 6990 Ulfborg
Tlf. 97 49 70 25 - 97 49 71 44 . Fax 97 49 71 96



Fiskesalgforeningen ØSTBORNHOLM A.m.b.a.

Sdr. Hammer 2 • Postbox 13
3730 Neksø • Tlf. 53 99 21 99



BORNHOLM KONSERVESFABRIK A/S

LEVERANDØR TIL DET KGL. DANSKE HOF
3730 NEKSØ - BORNHOLM

Alle handler i...

Thorsminde Fiskernes Indkøbsforening

Vesthavnen . Thorsminde . 6990 Ulfborg
Telefon 97 49 70 55

Specialister i garn



- også godkendte
redningsflåder

Vibevej 7 • 2400 København NV
Tlf. 38 34 01 22 • Fax 38 34 01 74

- anviser nærmeste forhandler



Jydsk Dykker-firma

v/ Gert Norman Andersen
Broagervej 5 - 7500 Holstebro
Telefon 97 42 63 51

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

AGGER SKIBSVÆRFT

Nybygninger og reparationer.
Smede- og Maskinværksted

Agger, 7770 Vestervig
Tlf. 97 94 15 55

MRB 31 snart klar efter påsat brand

Redningsmændene i Nr. Vorupør måtte i nødsituation gennemføre redningsaktion med egen kutter.

I over et år har det lille fiskerleje i Nr. Vorupør ikke været sig selv. 16. december 1989 blev Vorupørs redningsbåd ødelagt ved en påsat brand, som også raserede redningshuset. Siden har stationen været uden redningsbåd, som kunne gå ud i hårdt vejr, og det har skabt utryghed. Havboerne ved, at søen kan rejse sig på kort tid, og de ved også, at det er farligt at lande med høj sø på revlerne. De tager sig derfor i agt, men kan alligevel blive overrasket af dårligt vejr. Så er der brug for redningsbåden, og MRB 31 har altid været betragtet som den bedste redningsbåd, Vorupør nogen sinde har haft. Stor var sorgen derfor, da båden blev ødelagt ved den påsatte brand, som for øvrigt aldrig er blevet opklaret. Hurtigt blev det i stedet til en række

problemer, som måtte overvindes. MRB 31, som er bygget i 1963, var den eneste tilbageværende redningsbåd af sin art, der kunne udsættes fra åben kyst, og derfor var der ingen mulighed for at skaffe en reservebåd. Det britiske redningsvæsen har helt nye både, som er bygget til samme formål, men de kan ikke opfylde de danske krav, og derfor blev de på forhånd afskrevet. At bygge en ny dansk båd kom heller ikke på tale. Formentligt kan det slet ikke lade sig gøre at bygge en redningsbåd af denne type og størrelse, som kan lande på kysten - og som samtidig kan opfylde de danske krav til en redningsbåd. Alene problemet med at få plads til to separate motorrum vil være næsten uløseligt. Tilbage var derfor ikke anden mulighed

end at genopbygge MRB 31, men det er redningsmændene i Nr. Vorupør heller ikke kede af. De vil gerne have den tilbage. De forberedende øvelser tog lang tid, og det tog lang tid at få en bevilling igennem, og det gjaldt for øvrigt også en bevilling til genopbygning af redningshuset. Det stive statslige system tager ikke højde for en brand, som naturligvis ikke er planlagt og derfor heller ikke med på finansloven. Langt om længe faldt alle brikkerne dog på plads, og stationsleder Arne Baltesen venter, at MRB 31 kommer tilbage først i det nye år. Arbejdet med stationshuset er samtidig så langt fremme, at det ventes klart til aflevering i februar måned. I det år, der nu er gået, har Vorupør i en periode haft en let redningsbåd - en GTC - til låns, men den har kun kunnet bruges under moderate vejrforhold, og de seneste to måneder har stationen været uden andet redningsmateriel end raketudstyr. - Det har ikke været spor rart, og især har vi været bekymret for de cirka 30 joller, som fritidsfiskere bruger fra Nr. Vorupør. Lørdag 1. december var det ved at gå galt. Der var nogle joller, der ikke kunne

komme ind på grund af høj sø på revlerne, og da måtte vi gå ud med vores egen kutter for at hjælpe dem ind. Der var ikke tid til at vente på en helikopter, og så havde vi ikke anden mulighed. Det kunne lige så godt være gået galt, men det gik heldigvis godt, siger han.

Moderniseret skib

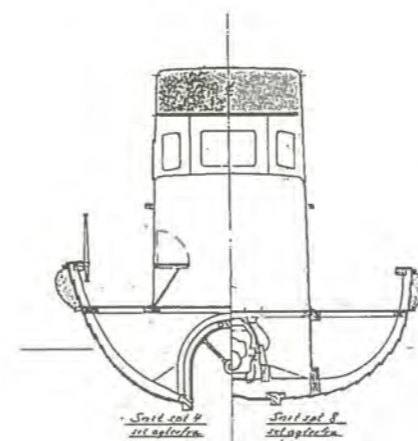
Når MRB 31 kommer tilbage til Vorupør er det næsten et nyt skib. Det er på grundlag af specifikationer, udarbejdet af ingeniørfirmaet Knud E. Hansen, blevet genopbygget på Mathiesens Bådeværft i Ålborg, som fik arbejdet efter licitation. Ikke mindre end 150 løbende meter klædningsplanke skulle udskiftes efter branden, og skroget er i det hele taget blevet gået igennem fra a til z. Utroligt meget er blevet fornyet eller har været udtaget for renoivering.



Arbejdet med genopbygning af MRB 31 skrider godt fremad, og båden ventes færdig først i det nye år.

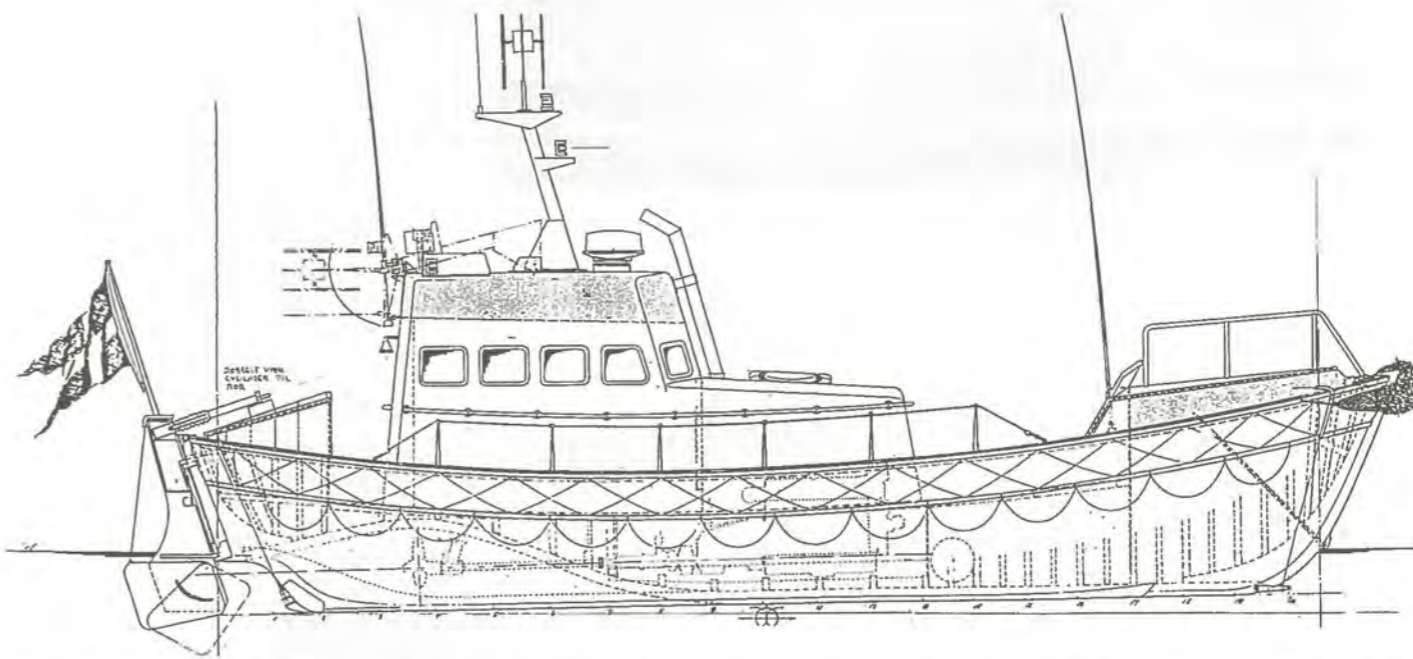


MRB 31, som Arne Baltesen her ses ved, var et sørgeligt syn efter den påsatte brand sidste år. (Foto: Klaus Madsen)



Den gamle motor, en 130 HK Scania Vabis, er kasseret, og i stedet er der installeret en ny Scania Vabis på 182 HK. Det er efter redningsmændenes eget ønske en "konservativ" motor uden turbo eller andre dikkedarer. Hovedvægten er lagt på en høj driftsikkerhed. Den gamle overbygning af aluminium smeltede ved branden, og en helt ny og større overbygning er fremstillet i en sandwichkonstruktion med et GUP-laminat på begge sider af en PVC-kærne. Kærnematerialet har en tykkelse på 40

mm, og det giver overbygningen en stor opdrift i sig selv. Hertil kommer, at der i styrehustaget er indbygget en betydelig mængde opdriftsmateriale, og det vil alt sammen sige, at båden fremover vil være selvoprettende, også selvom styrehuset bliver fyldt med vand.



Sådan kommer MRB 31 til at se ud efter genopbygningen. Det er fortsat en udpræget kystbåd med en største dybgang agter på kun 0,65 meter. Bådens længde over alt er 12,22 meter og største bredde på klædningen er 3,70 meter. Topfart med den nye motor ventes at være uændret 8-9 knob.

Nyt redningsudstyr til større redningsfartøjer

Det er altid et problem at redde forulykkede op af vandet. Det er sværere, end de fleste forestiller sig, og der skal bruges mange kræfter, hvis det udelukkende foregår med håndkraft. Problemet vokser i takt med skibenes størrelse, og er fribordet højt, er det en særdeles vanskelig opgave.

Det norske firma Dacon Sub Sea A/S har sit eget bud på, hvordan problemet løses. Det har konstrueret et "redningsnet", som i Danmark forhandles af Raffel.

Redningsnettet kaldes "Dacon Rescue Scoop", og det opererer ved hjælp af en skibskran.

Scoopet er enkelt at montere på de fleste

skibe, og det tager ikke meget plads op, når det ikke er i brug.

Det består af en "måtte" af parallelle glasfiberstave forbundet med tværgående stofgjorde, således at nettet kan styres.

Den ene side er fæstnet ved fartøjets ræling, og i den modsatte side er der et løftejæ til kranen.

Udstyret danner en "fangarm" i vandet med en effektiv operationsbredde på 4-6 meter fra fartøjets side. Da det er monteret skråt mod fartretningen i vandet, er det nemt at bjerpe en flåde eller f. eks. en drivende person.

Dimension: 7 meter (langs skibssiden) x cirka 10 meter tilpasset. Kranens kapaci-



En forulykket reddes op af vandet med det norske redningsnet. Det er især velegnet til brug i større fartøjer med højt fribord.

tet skal være cirka 1500 kilo med en rækkevidde på 6-8 meter fra skibssiden, regnet fra midten af, hvor udstyret er placeret. Kranen bør kunne løfte cirka 12 meter over dæk.

Funktionsmåde

Når redningsnettet skal i brug, trækkes det ud af kranen, således at det hænger i beredskab over vandet, mens fartøjet manøvreres i position. Når man nærmer sig den forulykkede, sænkes nettet ned i vandet, og fartøjet fortsætter langsomt frem, så den forulykkede driver ind i det. Nettet hejses op, og den forulykkede rulles skånsomt op til dækket. Samme metode bruges, hvis en redningsflåde skal løftes op. Den får lov at drive ind i nettet. Flåden løftes klar af vandet, og de reddede går ombord i fartøjet.

Redningsnettet opbevares i en krybbe på indersiden af rælingen, hvor det optager et minimum af plads, og det skulle være så enkelt at bruge, at den nødvendige uddannelse kan gennemføres på få timer.

Til mindre fartøjer forhandler Raffel et tilsvarende net, som også kommer fra den norske virksomhed. Det sælges under navnet "Dacon Rescue Frame", og det er bl. a. leveret til det danske redningsvæsens lette både.

Nettet er 1,8 meter på den ene led, mens det på den anden led er tilpasset fribordshøjden. Når det ikke er i brug, er nettet rullet sammen indenfor rælingen og optager meget lidt plads.

Systemet er især velegnet til at redde nedkølede, skadede og svage mennesker. Erfaringen viser, at det er vigtigt at redde underafkølede personer i vandret stilling, fordi de dermed skånes for nogle af de belastninger, som ellers kan føre til blodtryksskud og cirkulationssvigt.

Nettet er enkelt og hurtigt i brug, og det gør det muligt at redde selv store mennesker, der flyder tungt i vandet.

Den gamle redningsbåd ved stationen i Hanstholm

Man skal ikke altid tro, hvad der står bag på gamle billeder, og det gjaldt altså også billedet på forsiden af det seneste nummer af redningsbladet, hvor man så MB 13 blive sat ud fra kysten i hårdt vejr.

Bag på fotografiet var der et håndskrevet notat om, at det var fra Læsø, men det er forkert.

Billedet er fra Hanstholm, og jeg kan endda huske, hvornår det blev taget, siger stationsleder Evald Harbo, Hanstholm. Det var i 1951, ganske kort tid efter at Hvide Sandes Redningsbåd kændrede, og fem mand omkom. Dagbladet Politiken ville lave en reportage om redningsvæsenet, og redningsmændene i Hanstholm indvilgede i at holde en øvelse og sætte båden ud, selvom det slet ikke var vejr til det.

Manden, som står op i agterstævnen, er min far, C. A. Harbo, og jeg kan også kende flere andre af redningsmændene på billedet. Blandt andre ses Carl Jepsen ved siden af båden. Den bliver bakket ud, for at skruen kan hjælpe med at få båden flot, og billedet er taget, lige da den sidste rulle bliver lagt under agterstævnen. Far står og holder i en trosse for at forhindre båden i at skære ud, når den kommer flot.

MB 13 blev bygget til Hanstholm, og den kom til stationen i 1935-36. Den var forsynet med en 32 HK Fordson benzomotor, fortæller Evald Harbo.

Den var i Hanstholm helt frem til 1967, bortset fra krigsårene, hvor hele befolkningen heroppe blev evakueret af tyskerne. MB 13 blev af redningsmændene sejlet gennem Limfjorden til Hals og blev af et af Fyr- og Vagervæsenets skibe taget med til København, hvor den lå under krigen. Først efter befrielsen fik vi den tilbage igen. Under krigen var stationen i Hanstholm reelt nedlagt, men redningsmændene blev midlertidigt overført til Lildstrand.

Jeg kom selv med i Redningsvæsenet i 1959 og blev oplært i MB 13. Det var efter sin tids forhold en sødygtig båd, som vi var meget trygge ved, men selvfølgelig havde den sin begrænsning. Bugsering var så godt som udelukket, og vi blev på det nærmeste arresteret, hvis vi så meget som forsøgte på det, fortæller Evald Harbo.

Båden blev ikke bygget om eller ændret på nogen måde i alle de år, vi havde den. Det skete første efter at vi i 1967 kom af med den. Jeg kan huske, at den blev sejlet

til Rantzausminde, hvorefter den, så vidt jeg ved, kom til Odden Havn, hvor den var til sine dages ende.

Vi fik i stedet Thorsminde-båden MRB 29, og jeg var med på den første tur, som fandt sted 27. februar 1967. Det russiske fragtskib "Tukan" forliste ved Hanstholm, og vi måtte samle mange omkomne op.

Allerede i september 67 fik vi ny båd igen. Det var Klitmøller-båden, og den havde vi indtil 1971, hvor vi fik Hvide Sandes gamle båd, MRB 33, som senere kom til Hirtshals.

Også disse senere både var gode og sødygtige, men de kom slet ikke op på siden af "C. B. Claudi", som vi fik i 1979. Den er bygget, så den også kan bruges som slæbebåd, og den har 800 HK. Claudi er bygget af 11 mm plade, og i stævnen er der endda dobbelt plade på 22 mm, så den kan holde til lidt af hvert. Uden vand og olie vejer den ikke mindre end 124 tons.

Det er den helt rigtige båd til os. Den er fantastisk sødygtig, den kan bugseres, og så er den solid. Vi har mange gange gange måttet lægge os på siden af store fragtskibe, og det kan Claudi holde til. Det er ikke os, der får bule, siger Evald Harbo.

FØR DE VÆLGER PENSIONSFØRM

Hvilken pensionsordning er mest fordelagtig?

Hvilke skattefordele opnår man?

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

HAN HERREDERS SPAREKASSE



ESBJERG GENSIDIGE SKIBSFORSIKRING

Havdigevej 31 . 6700 Esbjerg



MB 13 var Hansthølm's gamle redningsbåd.



— også anerkendte redningsnet

Vibevej 7 · 2400 København NV
Tlf. 38 34 01 22 · Fax 38 34 01 74

— anviser nærmeste forhandler

EDGAR MADSEN

Fiskeeksport & Filetfabrik
v/ K. Askholm Madsen

6960 Hvide Sande
Tlf. 97 31 14 33

Betjening af radar

Af stationsleder Ivar Holm, Rønne.

Jeg er blevet opfordret til at sætte Rønne Redningsstations interne betjeningsvejledning (fig.1) til Raytheon R 20 radar, i vores blad. Hvis denne følges fra top til bund, er der en god chance for at få et anvendeligt billede på radarskærmen. Det er med radar, som når man laver brød - resultatet kan opnås på mange måder, men det bliver oså derefter. Hvis en opskrift følges, kan man være nogenlunde sikker på, at produktet er "spiseligt". Opskriften for al radarbetjening hedder: først brilliance, så gain og til sidst tuning. Denne rækkefølge kan ikke fraviges. Indtil man er fortrolig med sit anlæg, er det en god ide kun at betjene en knap ad gangen (tag en hånd i lommen). Dernæst bør man vide, at knapperne på forsiden af et apparat ikke er farlige. De "farlige" knapper sidder et andet sted, og de skal betjenes med en skruetrækker. For den nævnete radartype er der det specielle, at PIL-OP/NED knapperne både betjener RANGE, GAIN, TUNE, SEA-CL,RAIN-CL, EBL, VRM og ALM. Den funktion, der kan justeres på i et bestemt øjeblik, angives ved, at "R", "G" eller "T" er omgivet af en lysende firkant i skærmens nederste venstre hjørne, at "R" eller "S" lyser i højre nederste hjørne, eller at "VRM" lyser i højre øverste hjørne. Supplerende til (Fig. 1) bør følgende forklares.

BRIL:

Gentagne tryk på denne knap regulerer trinvis lysterken på skærmen. Om natten behøver man f.eks. ikke så meget lys som om dagen.

Ved opstart af radaren må der ikke være specialeffekter tilkoblet, f.eks. "EXP", "IR", "SEA-CL" og "RAIN-CL". Dette er noget man "lægger oveni" i radarens grundindstilling.

GAIN:

Radaren udsender en effekt på 3 kilowatt, men det er kun ganske små energimængder, der kommer retur. Derfor skal disse forstærkes, inden de kan registreres på skærmen. Dette sker v.h.a. denne knap. Der trykkes: PIL-OP/NED, indtil skærmen har en let "grynet" baggrund. Disse "gryn" er forvrængning, og når "grynene" kan skimtes, er man sikker på, at selv de svageste ekkoer bliver registreret på skærmen.

TUNE:

Denne radar udsender en frekvens på ca. 10.000 MHz. Når der tunes v.h.a. PIL-OP/NED, stilles modtageren ind på sendefrekvensen, på samme måde som når skalaen drejes på en almindelig radiomodtager. Når radaren har været tændt et stykke tid, er den steget i temperatur, og frekvensen kan have ændret sig. I dette tilfælde er det nødvendigt at efterkontrollere tuningen.

Om tuning fortæller betjeningsvejledningen, at man kan skifte til mindste område f.eks. 0,25 sm., og trykke PIL-OP-NED indtil der er flest ekkoer omkring centrum af skærmen.

Når BRIL, GAIN, og TUNE er justeret, er radarens grundindstilling i orden. Vejret kan imidlertid forringe billedet.

SEA-CL:

Søstøj er altid omkring skærmens centrum. Den kan undertrykkes v.h.a. SEA-CL. Tryk PIL-OP/NED indtil de fleste søer er dæmpet ned. Man bør kunne følge f.eks. et sømærke ind gennem søstøjen, ellers er der dæmpet for meget. Man bør huske, at også de ekkoer, man ønsker at se, bliver dæmpet. SEA-CL virker fra centrum ud til ca. 3 sm.

RAIN-CL:

Regn/snebyger kan give skærmen et "mælket" område, der skjuler evt. interessante ekkoer. V.h.a. RAIN-CL og PIL-OP/NED kan regn/snebygerne splittes op, således at ekkoer, der skjules, kommer frem. RAIN-CL virker på hele skærmen og bør anvendes med forsigtighed.

EBL:

Når dette felt lyser op i venstre øverste hjørne af skærmen, kan man v.h.a. PIL-OP/NED få den elektroniske pejlestreg til at bevæge sig med eller mod uret på

skærmen. Når pejlestregen går gennem det aktuelle ekko, kan den relative pejlning aflæses. Dvs. vinklen til styrbord for radarens kurslinie. Skal retningen udsættes i et søkort, skal den laves om til en kompaspejlning. I et skib må man derfor aflæse skibets øjeblikkelige kurs, men i en redningsbil må man v.h.a. et pejlekompass opmåle bilens kurs. I begge tilfælde bliver kompaspejlningen - kurs plus styrbordvinkel.

VRM:

Radaren har to muligheder for at måle afstand. Enten de faste afstandsringe eller den variable VRM. Afstanden mellem de faste ringe kan aflæses i skærmens nederste venstre hjørne. Hvis VRM benyttes, kan den flyttes ud/ind v.h.a. PIL-OP/NED. Afstanden aflæses i skærmens øverste højre hjørne. Der er nogle få andre knapper på panelet.

SM:

Holdes denne knap nede, forsvinder kurslinien, og man kan se, om noget "gemmer" sig under linien.

SELECT:

Trykker man på denne, kommer bogstaverne F, I, E, L, T eller H frem i skærmens højre side - det ene efter det andet. Ønskes en af funktionerne tilkoblet radaren, trykkes der på SET.

F - betyder faste afstandsringe on eller off. I - betyder fjernelse af støj fra fremmed radar. Denne støj ses som "eger", der stråler ud fra skærmens centrum. "IR" vises på skærmen, når funktionen er tilkoblet.

E - "EXP" vises på skærmen, når den er tilkoblet. Funktionen forstørre alle ekkoerne på skærmen.

L & T Disse kan indsætte positionen fra decca/loran/satnav på skærmen. H - fastfryser billedet.

ALM:

Der kan indsættes en alarmzone v.h.a. PIL-OP/NED i en afstand på op til 6 sm. Placeringen af radarantennen på vore redningsbiler gør, at der kan være temmelig store døde vinkler. Dette kan der bødes på, ved at anbringe bilen med bredside til det område man ønsker at observere, eller at bakke bagenden af bilen op i en skrænt, således at bilen kommer til at stå på næsen.

I øvrigt gælder det, her som andre steder, at øvelse gør mester - så god fornøjelse!

Ivar Holm
RST - Rønne

KNAP	FUNKTION
ST-BY	Opvarmning i 90 sek. Derefter vises "READY".
X-MIT	Udsendelsen starter. (Automatisk på 2 sm.)
BRIL	"Step" indtil passende lysstryke. På knappen.
RANGE	Vælg passende område med ▲ eller ▼.
	Check at der ingen spc.funktioner er tilkoblet. F.eks. EXP / IR / SEA-CL / RAIN-CL.
GAIN	"Step" op til "grynet" baggrund. Derefter lidt ned. (▲ eller ▼).
TUNE	▲ eller ▼ til flest signaler omkring center.
	Radarens grundindstilling er nu OK. Hvis der er støj så fortsæt her:
SEA-CL	Bølgerne fjernes omkring center.
RAIN-CL	Regn fjernes over hele skærmen.
	Radaren kan måle afst. og pejlning.
EBL	Elektronisk pejlelinial. Brug ▲ eller ▼.
VRM	Variabel afstandsring. Brug ▲ eller ▼.
OFF+OFF	Standser radaren.

Fig. 1.

**MOLLERUP
&
BROE**
Kolonial og
Skibshandel

Thyborøn Havn
Tlf. 97 83 12 11

CALYPSO Krøys Seafood a/s

Rødspættevej 5 - 6960 Hvide Sande - Tlf. 97 31 13 55

Vi ses i den lokale bank!

NORDVESTBANK

HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals
Tlf. 98 94 12 27

Sejl • Presenninger • Tovværk



NORDSOVERFTET

(North Sea Shipyard Ltd.) Ringkøbing . Denmark

Tel. INT. 45 97 32 08 11 . Telex 60880 norsea dk . Telefax INT. 45 97 32 45 03

Spar på rente og provisionen og få ekstra penge på lommen

Landbobanken
betaler du kun renter af dit lån! - Ingen løbende provision eller andre overraskelser.

Landbobanken

Westjylandske BILLIGSTE bank

Grenaa gensidige Forsikring for fiskefartøjer

Tlf. 86 32 16 22 - 86 38 60 50

SKIBSELEKTRONIK - SALG - SERVICE



HIRTSHALS SKIBSRADIO I/S
SYDVESTKAJEN 1-3 . 9850 HIRTSHALS

Tlf. 98 94 11 52 - 98 94 36 78 - 98 94 12 11

Alt i skibsinstallationer...



T. & W. El-Service A/S
7680 Thyborøn . Tlf. 97 83 12 22



Hvide Sande Fiskeriforening

Stormgade 8 - 6960 Hvide Sande
Tlf. 97 31 19 35
Kontortid: Daglig fra 9-12



**VI KENDER
FORHOLDENE
TIL BUNDS**

Frydendahl tlf. 97 31 13 11

FISKERNES SAMLECENTRAL I GRENÅ ApS

Strandgade 6 . 8500 Grenå . Tlf. 86 32 17 35



THYBORØN HAVNS FISKERIFORENING

Havnegade 14, 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 18 44

Kontortid:
Daglig kl. 9.00 - 12.00
Auktionshallens tlf. 97 83 19 88



Lemvig Skibsforsikring

Bredgade 14 . 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 13 53 . Privat: 97 83 10 73



HVIDE SANDE FISKEAUKTION

v/ Leo Rønn
Telefon 97 31 10 44 - 97 31 10 89
Privat tlf. 97 31 17 26

Overenskomst og efterbetaling

Af stationsleder Jacob Pedersen

Langt om længe fik vi overenskomsterne til de vederlagslønnede, fastansatte og reserver sat på plads og underskrevet.

Før det kom så langt, var der i lønudvalget holdt ikke så få møder, hvor vi nogle gange havde folk udefra til at bistå os i at få lavet den så god som muligt, bl.a. har vores redaktør, Knud Jacobsen, været os til stor hjælp.

Efter at have lavet en hel del udkast til overenskomster, kom så de endelige forhandlinger med Forsvarsministeriet, hvor vi forhandlede med Allan Anholm og Flemming de Lichtenberg. Deviste sig at være nogle virkelig fine fyre, som forstod vores problemer og argumenter. Med dem blev vi også enige om, at der ikke skulle sættes tal på, hvor mange der skulle an-

sættes, dette måtte behovet vise. Så langt så godt.

Men så kom problemerne, som en del af jer erfarede på stationsledermødet i Århus, nemlig at visse personer i Færøerne, nemlig slavisk kører den samme linie, uanset om det er folk, der har et 7.00-16.00 job, eller det er redningsmænd, der normalt ikke kigger efter uret.

Det blev os fortalt på et møde i FRV, at de ville følge bemandingsreglerne, som Søfartsstyrelsen havde sat. Det vil sige 4 mand til de stationer, der har de store både, nemlig ialt 28 mand, hverken mere eller mindre, uanset at nogle stationer mener at have argumenter for en bemanding på fem mand, og andre tre mand.

Vi i lønudvalget ved, at der på nogle

stationer er en, måske to mand, der også burde ansættes efter de nye overenskomster.

Så kom der besked på, at den længe ventede efterbetaling ville komme til udbetaling. Da den så endelig kom, var der mange der blev noget målløse, for mere ulæselig og uoverskuelig lønseddel er ikke set. Der var en masse plusser og minusser, som ingen fattede noget af.

Jeg ved at flere har været på vej til deres fagorganisationer, hvad der også er forståeligt. Men efter nogle møder, er der lovet os, at der vil blive lavet en lønspecifikation til hver mand. Er der herefter stadig problemer har vores division lovet at hjælpe os.

Så også her, såvel som i mange telefon-samtaler, må vi desværre bede jer om at have tålmodighed.

Venligst
Jacob Pedersen



Fødselsdaglagkage til redningsmændene

Der var mange, der tænkte på redningsmændene i anledning af foreningens 75 års jubilæum. Søværnets Operative Kommando og Flyvevåbenets redningsskadille sendte hver sin våbenskjold, og også fra mange andre sider kom der gaver. Nordsøværftet i Ringkøbing forærede således en fødselsdaglagkage til redningsstationen i Thyborøn. På billedet er Villy Jacobsgaard ved at skære for, flankeret af Herluf Høj (til venstre) og Robert Iversen.



Unibank
THYBORØN



THYBORØN SKIBSSMEDIE A/S

Sydhalevej 8 · 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 19 22 · Telex 60342 tydoor dk · Fax 97 83 23 13

Tak til foreningen

Kære redningsmænd.

Det var med stor glæde, at Karen og jeg modtog en fin opmærksomhed fra jeres forening i anledning af foreningens 75 års jubilæum.

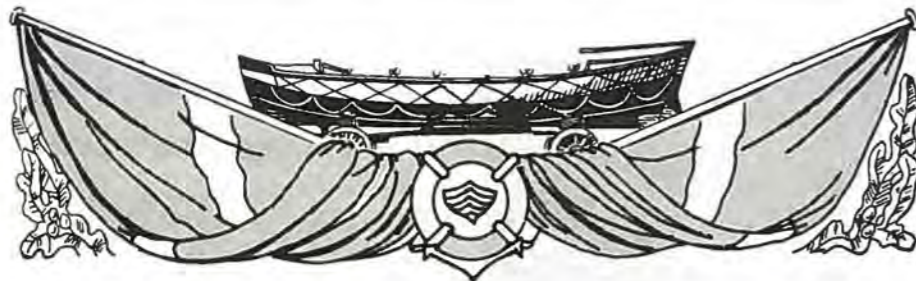
Vi vil derfor ad denne vej gerne sige jer alle hjertelig tak ikke alene for det smukke krus og askebæger, men også tak for de gode tanker, der ligger bag gaven, som nu pryder vores stue i alle årene fremover. Samtidig ønsker vi jer og jeres familier en rigtig glædelig jul samt et godt og lykkebringende nytår.

Venlig hilsen
Karen og Jørgen Ibsen
Esbjerg

Ønske fra bestyrelsesmedlemmerne i region Nord

Vi vil hermed opfordre alle medlemmer der måtte have problemer eller andet, vi kan drøfte på bestyrelsesmøder, om enten per telefon eller brev at underrette os. Vi er valgt af medlemmerne, og vil gerne hjælpe, hvis vi kan. Hovedparten af sagerne på bestyrelsesmøderne er ting, der kommer fra huset. Vi vil også gerne drøfte medlemmernes syn på tingene, jeres ønsker eller problemer. Så brug os - vi er valgt til det samme.

Venlig hilsen
Evald Harbo og Jacob Pedersen



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.



Hirtshals Sparekasse

Hvide Sande Skibssmedie

v/ H.F. Aaser

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

Telefon 97 31 10 36 - 97 31 18 22

MANDS MINDE

Runde fødselsdage

50 år

Bådfører Erik Vendelbo, Hanstholm, 2. marts 1991.

60 år

Bådmand Jens V. M. Kristensen, Hirtshals, 18. januar 1991.

Bådformand Erik Harry Hyttel, Sæby, 12. april 1991.

Bådmand Jørgen A. Christensen, Klintholm Havn, 26. april 1991.

65 år

Stationsleder Vagn Fischer, Sønderho, 5. april 1991.

70 år

Fhv. betjeningsmand Jørgen B. Jørgensen, Christiansø, 6. marts 1991.

Fhv. bådmand Harald Christensen, Hals, 2. april 1991.

Fhv. betjeningsmand Kristian V. Jensen, Fjand, 12. april 1991.

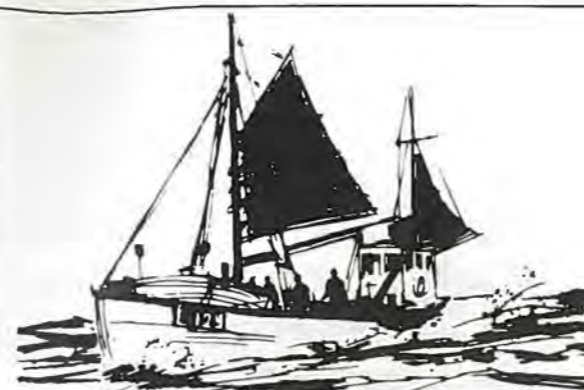
Fhv. betjeningsmand Svend Aage Petersen, Allinge, 22. april 1991.

80 år

Fhv. betjeningsmand Iver Nielsen Iversen, Lyngby, 17. marts 1991.

85 år

Fhv. stationsleder Niels Jørgensen Poulsen, Stenbjerg, 3. marts 1991.



Fiskerne lander selvfølgelig hos:

Fiskernes Samlecentral I/S Thyborøn

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

Telefon kontor 97 83 14 48
Pakhus 97 83 16 69

HANSTHOLM FISKEAUKTION

Auktionsmester IB HOLM SØRENSEN
(statsautoriseret)



AUKTIONSGADE 11
7730 HANSTHOLM
Tlf. 97 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 1253 København K
Tlf. 33 13 59 27 Fax 33 93 59 27

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
Telefon 98 94 23 22
Lager og Indkøbsafd. 98 94 24 35