

05985 ARC 545 000
 LEMVIG BIBLIOTEK
 SKOLEGADE 3
 7620 LEMVIG 7620 o 2/ 3 1

NV NordVest proviant
 Bredgade 1 · 7680 Thyborøn
 Tlf. 97 83 14 00
 Fax 97 83 22 92


THYBORØN SKIBS & MOTOR A/S
 7680 THYBORØN HAVN · TLF. 97 83 11 11 · FAX 97 83 19 82

TSR THYBORØN SKIBSRADIO

MARITIM ELEKTRONIK
 Nordsøkaj 36 · DK-7680 Thyborøn
 Telefon 97 83 10 11 · Telefax 97 83 24 54

AGGER SKIBSVÆRFT A/S 
 HAVNEVEJ 6 · AGGER · 7770 VESTERVIG · TLF. 97 94 15 55



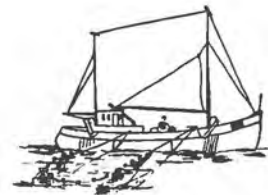
Jydsk Dykker-firma ApS

v/ Gert Normann Andersen
 Nybovej 8 · 7500 Holstebro
 Telefon 97 42 63 11 · Fax 97 41 19 22

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

Harald Iversen & Søn

Tlf. 97 83 13 00
 Fiskeeksport · 7680 Thyborøn Havn



THYBORØN TRAWLBINDERI

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

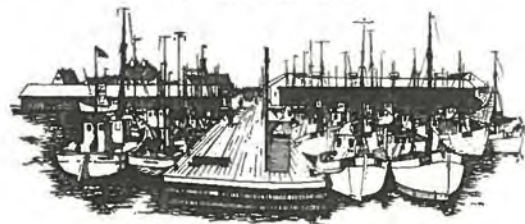


THYBORØN ISVÆRK

Rødspættevej, 7680 Thyborøn, tlf. 97 83 10 03

THYBORØN FISKEAUKTION

v/ Sten Rønn Steen



Havnegade 30 · Postboks 13 · 7680 Thyborøn
 Telefon 97 83 14 11 · Fax 97 83 23 12
 Telefon privat 97 83 16 63



Thyborøn Andels Fiskeindustri

Fiskemel og fiskeolie
 Telefon 97 83 14 44 · Telex 60774 anmel



Tidsskrift for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 1

FEBRUAR 1998

ÅRG. 65



Hirtshals kystredningsstation har her ved årsskiftet fået et flydende bådhus til deres LRB 12. Bådhuset, der er konstrueret i England har koster 1,3 mio kroner, og det ventes at station Esbjerg skal have et tilsvarende næste år. Øverst ses LRB 12 på vej ind i bådhuset og på det nederste billede ses det lukkede hus. (Se endvidere side 14-15).



Hvide Sande gensidige Skibsforsikring

Stormgade 8 - 6960 Hvide Sande - Tlf. 97 31 10 12

Formand Jørn Andersen
Privat 97 31 16 75

Forretningsfører Kr. Knudsen
Privat 97 31 14 18



S.Å. Leth Jensen

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

uni-safe

- MOB and boarding boats
- Life-rafts
- Inflatable life-jackets
- Service stations
- General safety appliances
- GMDSS equipment
- COM/NAV equipment
- Salinometer

Amager Strandvej 124 · 2300 København S
Tlf. 31 58 16 15 · fax 31 58 13 30

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
Lemvig	Tlf. 97 82 02 93
Skagen	Tlf. 98 44 55 88
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)
TOWÆRK
BLOKKE
BESLAG
VANTSKRUER
RIGNING
PRESENNINGER
BÅDKALECHER
SPRAYHOOD
BOMTELTE

FRITIDSTØJ
SEJLERTØJ
ARBEJDSTØJ
SØMANDSTRØJER
FIBERPELS
COWBOYBUKSER
FLØJSBUKSER
OVERTRÆKSBLUSER
JAKKER
ANORAKKER

30 års erfaring i sejlsyning



Thyborøn Sejlmageri

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

HVIDE SANDE SAMLECENTRAL

v/ Astrid 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:
FINN BJØRNAGER JENSEN
Neptunvej 68, 6710 Esbjerg V
Tlf. 75 15 10 75 · Fax 75 15 14 56
MOB (GSM) 2168 7411

I redaktionen:
ARNE BALTESEN
Vesterhavsgade 136, Nr. Vorupør,
7700 Thisted. Tlf. 97 93 82 30

JACOB J. PEDERSEN
Skovfyrvej 21, 9850 Hirtshals
Tlf. 98 97 78 60

HENNING SØRENSEN
Plantagevej 14, 8500 Grenå
Tlf. 86 32 30 05

STEEN-ERIK RASMUSSEN
Peter Ipsensvej 88, 3700 Rønne
Telefon 56910207

NIELS MANØ
Juvrevej 60, 6792 Rømø
Tlf. 74 75 52 76

Ekspedition og tryk:
THYBORØN BOGTRYKKERI
Ærøvej 5A, 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 19 33 · Fax 97 83 24 30

ISSN 0900-3207

FORENINGEN AF DANSKE REDNINGSMÆND

Bestyrelsen:

Formand:
JACOB J. PEDERSEN
Skovfyrvej 21, 9850 Hirtshals
Tlf. 98 97 78 60

Næstformand:
BJARKE S. KRISTENSEN
Strømmen, 6791 Kongsmark, Rømø
Tlf. 74 75 55 03

Kasserer:
OLE B. JAKOBSSGAARD
Drejervej 41, 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 20 18

JOHN M. J. MEYER
Kathinkavej 2, Klintholm Havn, 4791 Borre
Tlf. 55 81 90 58

CLAUS H. JACOBSEN
K.H. Kofodsgade 2a, 3730 Nekso
Tlf. 56 49 30 43

HERLUF HØJ
Vesterhavsgade 138A, 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 17 76

HENNING SØRENSEN
Plantagevej 14, 8500 Grenå
Tlf. 86 32 30 05

BIRGER ISAKSEN
Hattemagervej 29, 9300 Sæby
Tlf. 98 46 36 80

GENERALFORSAMLING

Foreningen af Danske Redningsmænd indbyder
herved til ordinær generalforsamling på
hotel Pejsegården i Brædstrup
lørdag den 4. april 1998 kl. 13,00

DAGSORDEN:

1. Valg af ordstyrer
2. Formandens beretning
3. Regnskab fremlægges
4. Indkomne forslag
5. Præsentation af bestyrelsen
6. Valg af formand
7. Eventuelt

Forslag, der ønsker behandlet på generalforsamlingen skal være formanden i hænde senest 14 dage før generalforsamlingens afholdelse.

Foreningen opfordrer medlemmerne til at tage damerne med, ligesom afgående kystredningsmænd med fruer er velkomne.

Med venlig hilsen
p.b.v.
Jacob Pedersen
formand

Tilmelding til generalforsamlingen bør ske senest 30. marts på telefon 9894 1306.

Der er igen i år, mulighed for overnatning fra lørdag til søndag til rimelige priser.

NORDVESTBANK

- den lokale bank



THYBORØN SKIBSSMEDIE A/S

Sydhalevej 8 · 7680 Thyborøn

Tlf. 97 83 19 22 · Telex 60342 tydoor dk · Fax 97 83 23 13

- alt i skibsinstallationer...



T. & W. El-Service ApS

7680 Thyborøn - Tlf. 97 83 12 22

JENS LYSHOLDTS EFTF. A/S

ESBJERG SKIBSHANDEL INC. SKIBSPROVIANTERING
Fiskebrogade 8, 6700 Esbjerg
Telefon 75 12 10 22 · Telex 54 148 JLE DK · Telefax 75 12 60 96



**SKIBSSTORES - SKIBSMALING - TOVVÆRK
PROVIANT - KØD - GRØNT - BONDED STORES**

Agent og lager for:
**HEMPEL MARINE PAINTS
& CHESTERTON PACKINGS**

Leverandør til søens folk...

Grenaa gensidige Forsikring for Fiskefartøjer

Havet 86, Bønnerup strand, 8585 Glesborg
Tlf. 86 38 61 39 · Fax 86 38 64 77

HIRTSHALS FISKEAUKTION

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

THYBORØN HAVNS FISKERIFORENING

Havnegade 16, 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 18 44 · Fax 97 83 22 88

Kontortid: daglig kl. 09.00-12.00
Auktionshallen: 97 83 19 88



Lemvig Skibsforsikring

Bredgade 14 · 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 13 53



HVIDE SANDE FISKEAUKTION

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

Regionsmødet i Aalborg

Lørdag den 7. februar afviklede region nord regionsmøde på Sømandshjemmet i Aalborg. Mødet startede klokken 13 og der var mødt repræsentanter fra kystredningsstationerne: Skagen, Hanstholm, Hirtshals, Grenå, Sæby, Torup Strand, Slettestrand og Østerby. Den eneste station, der ikke havde en repræsentant med var Anholt

Henning Sørensen, Grenå startede mødet med en velkomst til alle fremmødte og udbad sig forslag til dirigent. Evald Harbo, Hanstholm blev omgående valgt til denne opgave og han indledte med at oplæse dagsordenen, der lød som følgende: 1. Velkomst/Valg af dirigent 2. Orientering. 3. LRB status 5. MRB status 6. Flydende bådhuse 7. Valg til bestyrelsen 8. Eventuelt 9. Indkomne forslag. De indkomne forslag er til efterretning, da de kræver stemmeafgivning er de sat som sidste punkt.

BERETNING

Vi har siden sidste regionsmøde indgået en ny to-årig lønoverenskomst med Farsvandsvæsenet. Overenskomsten blev underskrevet den 17. september 1997 og det væsentligste i den er at de vederlagslønnede har fået forhøjet deres pointsum med 40 point, således at de nu er oppe på 52 point, fortalte Henning Sørensen og fortsatte: For de heltidsansatte er det mest væsentligste, at de har fået en gruppelevs-forsikring, således at de nu også er dækket i fritiden og ved sygdom. Ved dødsfald udbetales 200.000 kr, og er der efterladte børn under 21 år udbetales der yderligere 15.000 kr. for hvert barn

Henning Sørensen kunne personligt godt lide at få at vide hvorfor der i den indgåede overenskomst flere steder står

niveau 84. Hvorfor er niveauet ikke det samme som årstallet hvori overenskomsten er underskrevet, spurgte han.

Henning kom herefter ind på at redningsmændene har indgået en fire-årig aftale i et forsøg på en hel ny opdelingen af lønnen. FRV ønsker et mere tidssvarende lønsystem, og det nye system vil i første omgang være møntet på nye medlemmer af kystredningstjenesten. Birger, Sæby supplerede her med en udarbejdet skitse på det nye lønsystem. Den nuværende løn består af elementerne timeløn og belastningstillæg. Dette ændres til en grundløn+funktionsstillæg+kvalifikationsstillæg. Da man ikke kan gå ned i løn tildeles de nuværende et udligningstillæg så lønnen forbliver som hidtil. Nyansatte får grundløn+funktionsstillæg+kvalifikationsstillæg. De vil altså få mindre i løn i starten, men når den krævede uddannelse er opnået vil kvalifikationsstillægget øges og når tjenestefunktionen er godt indarbejdet vil også funktionsstillægget kunne øges. Dette vil som slutresultat give en højere løn end den nuværende.

Birger fortalte, at man kunne betragte grundlønnen som en fremmedegodtgørelse og minimumsløn medens funktionsløn der ydes ud over grundlønnen, er knyttet til den funktion redningsmanden er udpeget til. Det kan være stationsleder, motormand, bådfører osv. Der er altså her tale om funktioner ud over den almindelige stationsmandskabs-tjeneste. Om kvalifikationsstillæg eller -løn, sagde Birger: Det tillæg gives i forhold til uddannelseserfaring. D.v.s. bl.a. gennemførte kurser som FRV ønsker knyttet til stationstjenesten, og det gælder alt personel. Nyt personel vil ikke i fremtiden kunne forvente at blive ansat hvis de ikke er indstillet på at

tage de nødvendige kurser som skønnes nødvendigt for stationens effektivitet, sagde Birger.

Det er navigatoriske uddannelser for de større redningsfartøjer, det er LRB og MRB-kurser, VHF certifikater og personaleledelse og førstehjælpsuddannelse, der her tænkes på.

Kvalifikationsløn ydes ud over grundløn og eventuelt funktionsløn, og den er baseret på den enkelte redningsmands kvalifikationer. Kriterierne for kvalifikationer tager udgangspunkt i objektive forhold som eksempelvis uddannelse og erfaring.

Henning supplerede med at sige, at det er under udarbejdelse hvilke erhvervede kurser der resulterer i udlønning af et løntrin op. Henning kom derefter ind på tøjpointssystemet. De vederlagslønnede vil fremover få samme bestillingsliste som gælder for de fastansatte, og Henning fortalte, at man også havde drøftet problemer, når nogle stationer, uden om det aftalte pointsystem vil bestille manufaktur til redningsmændene, såsom huer, vanter og sikkerhedssko. Et enigt U-rom fandt det hensigtsmæssigt, at der fra huses side ved at et udvalg med bl.a. vores redningsinspektør, vurderer behovet for udarbejdelse af klare retningslinjer på området, Henning var af den mening, at f.eks. sikkerhedssko ikke skulle gå ud over vores point.

Mødet blev kortvarigt stoppet ved ankomsten af smørrebød og kaffe, og denne pause benyttede Birger, Henning, Åge Venø og Jacob sig af til et fyre et par vittigheder af.

Efter indtagelsen af det meste smørrebød blev mødet genoptaget af dirigenten Evald Harbo.

BRUG BRUGSEN ANHOLT

Tlf. 86 31 90 20



BORNHOLMS SKIBSFORSIKRING · G/F
Munch Petersensvej 9 · 3700 Rønne · Tlf. 56 95 18 72 · Fax 56 95 60 72

PEDER OG THOMAS NØRGAARD FISKEEXPORT A/S

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



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



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

Svend i Hanstholm kom ind på de førstehjælpskurser der afvikles på AMU centrene.

Birger fortalte, at ASF, der har kørt flere førstehjælps kurser ved forskellige redningsstationer, har udarbejdet to forslag til øvelsesundervisning, og henvendt til Svend, der havde antydnet frygt for at man ville stille for store krav til uddannelse af redningsmændene, svarede Birger, at det lå helt klar fra FRVs side at uddannelsesniveaet skal op på tidens behov for kystredningsmænd og det betyder, at alle redningsmænd skal tage de nødvendige kurser og vil man ikke det må FRV tage op til revision om stedet kan have en kystredningsstation overhovedet. Det er altså ikke mere nok at have lokal farvandskendskab. Man skal også kunne handle og kunne yde førstehjælp ombord og på land, sagde Birger. Han fortalte også, at han var med i et personaleudvalg, men ikke vidste hvad det egentligt gik ud på. Uddannelsesudvalget som han jo var medlem af, fungerede betydeligt bedre sagde han.

Jacob Pedersen kom ind på symstemomlægningen vedrørende lønnen, og det var hans overbevisning at det ville betyde en klar forbedring af de frivilliges lønninger. På årsbasis er årslønnen mellem de frivillige og de fast ansatte ikke særlig stor, men der kan blive stor forskel mellem de enkeltes årslønninger alt efter de opnåede tillæg, men det er jo noget man kan gøre noget for selv. Han sagde også, at det ikke var hensigten at få ansat folk med stor teoretisk viden men nul lokal farvandskendskab.

Svend, Hanstholm kom ind på Løn kontra uddannelseskrav, hvortil Jacob replicerede, at vi har været med til at stille krav til vort materiel, derfor er det vel også rimeligt, at FRV stiller krav til vor uddannelse. Vi hverken eller vil bremse udviklingen. Vi må følge den ellers ender det med fastansatte over hele linien.

Jacob sammenlignede lønforholdene hos de frivillige brandmænd, falck-folk og kystredningsmændene.

Åge Venø: Nye skal på forhånd acceptere de uddannelseskrav der er stillet til tjenesten inden de ansættes.

Birger: Det er lige det det nye system bygger på og han supplerede, at prøvetiden skal vise pågældendes kvalifikationer og samarbejdsvilje så gensidig tillid kan opbygges.

BYGGERI

Henning redegjorde herefter for byggeri og nyanskaffelser indenfor region nord. Han henholdt sig til en opdateret liste af 15. januar plus hvad han havde fået oplyst inde i huset.

Anholt vil i løbet af året 1998 få en ny garage til deres redningskøretøj. Desuden skal der laves en del tekniske installationer der.

Grenå har fået en tilbygning lavet til lodserne. Det har medført, at stationens vagtlokale er flyttet til 1. Sal med de diverse tekniske installationer.

Hirtshals har fået et flydende bådhus (Se andet steds i dette blad).

Slettestrand har bedt om at få opstillet en håndvask med varmt og koldt vand. Det vil ske i første kvartal af dette år.

Sæby har fugtproblemer i de bærende limtræskonstruktioner. Der er nu foretaget en inddækning og man følger løbende problemet.

Østerby har fået opført en træbro mellem de eksisterende broer, samt har fået landtilslutning til MRB færdigt.

I forlængelse af redegørelse for byggeaktiviteterne oplyste farvandsdirektøren på et møde, at der var behov for yderligere overvejelser/vurderinger før farvandsvæsenet kaster sig ud større byggeprojekter og at han ville genindkalde gruppen vedrørende revidering af den blå plan. Det vil blive Erik Monnerup, der vil få hvervet som projektleder og formand for den-

ne revision af den blå plan, sagde Henning Sørensen.

UDSÆTNING OVER STRAND

Fire personer - to fra foreningen og to fra "huset" - har været i Holland for at se på udsætningsarrangementer af lette redningsbåde fra den åbne strand. FRV har planer om vor nye type LRB udsat fra strande som ved stationerne: Slettestrand, Torup Strand, Nørre Vorupør og Sønderho, sagde Henning og fortsatte:

På redningsstation De Cockdorp så man en type udsætningsarrangement, der hed "Roodberg" til en pris af 500.000 gulden, og en bådtrailer til 75.000 gulden så den samlede pris her var 575.000 gulden

På redningsstation Egmond an Zee var det en "Catepillar Challenger" til en pris af 460.000 gulden. 200.000 for en brugt traktor, modifikation: 100.000 gulden og en bådtrailer til 160.000 gulden.

På station Zandvoort rådede man over en "Seatrac 3" som et kombineret sammenbygget søsætningsarrangement til en samlet pris af 600.000 gulden. Dette køretøj vurderer man er bedst egnet til vore forhold. Tidsskrift for Redningsvæsen vil forsøge at få yderligere oplysninger om dette projekt til næste nr. af bladet.

Der er nedsat en arbejdsgruppe bestående af de fire der var med i Holland Jacob Petersen, Bjarke Stenrøj, Ole Skovgård, Michael Jensen samt Frits Omar Erikson. Sidstnævnte skal undersøge de relevante søsætningsmuligheder over stranden med en ny type XRB 11-klasse. Typen er som vore nye LRBere, men evt. med forstærket bund, ændret kølevandssystem osv så den kan tåle at sejle op på land på en sandstrand.

Projektgruppen har afholdt tre møder og man venter en rapport udarbejdet til omkring 1. marts i år. Det hollandske firma her givet tilsagn om at de gerne vil komme til Danmark og på de udvalgte steder

give deres mening til kende om mulighederne. Bladet her håber som sagt at kunne bringe mere om dette spændende fremtids-projekt i næste nummer.

Henning Sørensen kom herefter ind på den arbejdsgruppe der skulle lave en oversigt over timeforbrug ved forskellige handlinger ved kystredningsstationerne. Det er FRV der ønsker en sådan opgørelse og det relaterer til ønsket om større overblik, materielbehov osv. Hvad der ikke skal indgå i timeforbrug-oversigten er timeforbruget ved redningsopgaver, bugseringer, fremvisning af stationen (PR virksomhed) og andet som FRV i forvejen har rapporter om

Jacob: En god ide ville være at notere op alle de timer man havde i kystredningstjenesten. Det er flere end man umiddelbart ville tro, sagde han. Der er nedsatte udvalg skal kigge på timeforbruget og på grundlag heraf fastsætte en norm, der også tager hensyn til materiellets tilstand ved stationerne. Timetallene vil kunne anvendes i forbindelse med anskueliggørelse af den nødvendige vedligeholdelsestid, klargøringstid m.v ved de enkelte stationer, og det kan godt være meget forskelligt fra sted til sted.

Henning kom herefter ind på afprøvningen af sommer-redningsdragter. To dragter har været afprøvet ved stationerne Hirtshals, Rømø, Neksø og Grenå og fra alle stationer var der kommet positive tilkendegivelser om dragtens egnethed. Station Grenå havde afholdt to undersøgelser af dragten ved vandtemperaturer på hhv. 19 og 16 grader og udarbejdet en vurdering og en konklusion herpå (Se andet steds i dette blad) Dragterne vil i sommer blive afprøvet ved andre stationer og redaktionen af Tidsskriftet håber, at alle stationer der afprøver dragten vil give en vurdering af deres opfattelse af dragtens egnethed til dette blad.

Kystredningsstationerne Thyborøn, Hanstholm, Hvide Sande og Thorsminde har også givet en foreløbig positiv melding om dragterne. Henning understregede, at det er Søfartsstyrelsen, der sætter betingelserne for hvornår dragterne må anvendes.

Henning var derefter inde på de nye regler for medicinkister, og han sagde, at det endnu ikke var afklaret hvordan Farvandsvæsenet skulle forholde sig med hensyn til medicinkister på redningsbådene. Der har været kontakt til Søfartsstyrelsen og til Sundhedsskolen på Fanø, der er center for maritim sundhedsuddannelse. Henning understregede, at redningsbådene i mange forhold er en slags havets ambulancer.

Ønske fra tidligere årsmøde om et form for legitimation på at man var ansat ved Kystredningstjenesten skulle nu være fremme ved alle stationer. I udvalget har man også drøftet problemerne omkring kommunikationen hvor støj fra f. eks. vindsus ofte forvrængede muligheden for at forstå informationerne. Der har været drøftet en sikkerhedshjælp med indbygget kommunikation, høresnegl og andre muligheder og en arbejdsgruppe arbejder nu på at løse disse problemer. Det sorterer under materiel-afdelingen ved Frits Omar Erikson.

OLIEFORURENINGSOPGAVER

Henning havde på et U-roms møde rejst spørgsmålet om hvordan redningsfolkene skulle forholde sig når vore fartøjer blev sendt ud for at konstatere olieforurening og ilandbringe prøver heraf. Vi har jo intet materiale til at opsamle prøverne i. Grenå havde prøvet med en alm. spand med det resultat, at al olie sad på siderne af spanden. Man havde så fundet på at bruge et syltetøjsglas. Ved et besøg på Søværnets Operative Kommando havde Henning forespurgt til hvordan Søværnet tog olieprøver osv., og var blevet meget overrasket over svaret. At det faktisk ikke tjente nogen formål for dansk lov gav ikke hjemmel for analysering af olien med henblik på en retsforfølgelse af det skib, der havde forårsaget miljøsviniet. Der har siden været afholdt et møde i Hanstholm, har jeg læst i vort udmærkede blad, hvor miljøminister Sven Auken har udtalt, at der er handlinger på vej, men at man måtte have en international opbakning for at kunne gennemføre en effektiv kontrol og ansvarsplacering. År 2000 bliver måske vendepunktet på det område. Henning nævnte også, at der ville komme en miljøstyring på vort ISO system og at der fra de store kystredningsstationer skal der uddannes en person på et paragraf 16 kursus - et sikkerhedskursus, der forudsætter, at man har gennemgået søfartsstyrelsens miljøkursus.

PC baseret navigationsudstyr

På U-roms mødet blev også drøftet muligheden for installering af PC baseret navigationsudstyr i de store redningsbåde samt i de nye mellemklassefartøjer. Man drøftede de fordele og de ulemper dette kunne medføre. Man enedes om at undersøge systemerne nøjere inden der blev taget stilling hertil. Muligvis vil "Leopold Rosenfeldt" få systemet til afprøvning

Henning Sørensen afsluttede sin lange indlæg med at meddele, at foreningen

mangeårige kasserer Robert Iversen nu var blevet afløst af Ole B. Jacobsen, Thyborøn på posten som kasserer for Foreningen af Danske Redningsmænd, og Henning rettede en varm tak til Robert for hans mangeårige indsats.

LRB/MRB status

Som bekendt har der været en del problematik omkring udliciteringen af bygningen af anden serie af de nye LRBere. Det skyldes EU-retslige udbudsregler som medførte at FRV måtte ud efter nye tilbud. Det er nu afsluttet og man har modtaget et tilbud fra Mathis Værft i Aalborg, der også lavede 1. Serie, fortalte Henning Sørensen, og fortsatte. FRV regner med at kunne underskrive kontrakt med det danske værft sidst i marts måned og man regner med en produktionstid på 110 arbejdsdage. Det skulle betyde, at LRB 15 skulle kunne ventes leveret i august 1998 og de følgende i 1999. Erfaringerne fra 1. Serie kommer naturligvis 2. Serie til gode, men det er små ændringer.

Henning fortalte derefter at vi alle skulle ud til Aalborg-værftet for at bese bygningen af den første mellemklassebåd, og han ville derfor ikke redegøre nærmere herfor. Det ville han overlade til værftdirektøren. Dog sagde han, at den første er blevet 10 uger forsinket p.g.a. af uventede problemer. Den skulle have været leveret til station Østerby i februar i år.

FLYDENDE REDNINGSHUS I HIRTSHALS

Jacob Pedersen redegjorde her for den nye flydende bådhus til deres LRB af XRB 10 klassen. Bådhuset har kostet 1,3 mio kroner og stationen havde fundet det velegnet med visse ændringer. Huset skal nu bese af de stationer, der kan komme på tale med et sådant flydende bådhus. Det er især stationer med stor tidevandsforskul såsom de sydvestlige kystredningsstationer og i første omgang er det station Esbjerg, der jo også skal have en af de nye LRB-både af XRB 10-klassen. Det geniale ved det flydende bådhus er at LRBeren sejler direkte ind i huset på en slette. Denne hæves hydraulisk båden fri af vandet og fra en indbygget gangbro kan mandskabet rengøre fartøjet efter endt sejlads, samtidig er båden overdækket og ikke udsat for vind og vejr. Det hele skulle gerne medføre en forøgelse af bådens levetid. Se billedserien fra Hirtshals redningsstation.

KOMMUNIKATIONSPROBLEMER

Fra tid til anden dukker kommunikationsproblemer op - mangel på samarbejde og

 **Havens EL-forretning A/S**

Nordhavnsvej 11 . 8500 Grenaa . 86 32 50 66

Alle handler i...

Thorsminde Fiskernes Indkøbsforening

Vesthavnen · Thorsminde · 6990 Ulfborg
Telefon 97 49 70 55

Specialister i garn

 **FSØ RØNNE A/S**

Fiskervej 11, DK-3700 Rønne
Telf.: +45 · 56 95 19 06 - Fax: +45 · 56 95 19 07



A/S Hvide Sande Skibs- og Baadebyggeri

Tlf. 97 31 25 11

Nybygning, reparation og ombygning udføres.
Bedding indtil 150 BRT.

oplysninger til orientering. Sidst havde station Hanstholm problemstillingen omkring en eventuel søulykke. To redningsmænd havde observeret dels hvide og dels grønne raketter ved havet nord for Hanstholm, og politiet kendte ikke noget til dem. De to redningsmænd kom i tvivl om det kunne være nødsignal fra et mindre fartøj, der ikke havde de røde raketter ombord. Man kontaktede SOK, der heller ikke kendte noget til raketopsendelser, og herfra anbefalede man at iværksætte en eftersøgning. Inden den egentlig kom i gang havde politiet undersøgt sagen og fundet ud af at det var militærpolitipersonel der havde en øvelse nord for Hanstholm og at signallysene var afsendt fra stranden. Ingen havde tænkt på, at lysene ved havet kunne misforstås.

Valg til bestyrelse

Det kom man nemt om, for der var kun opstillet én og det var Henning Sørensen fra station Grenå. Han blev valgt med stor majoritet og dirigenten Evald Harbo gjorde opmærksom på, at der skulle vælges en suppleant hvad der ikke fremgik af dagsordenen. Det blev Peter Rasmussen, station Sæby.

Herefter gik man over til eventuelt hvor Henning lagde en afsluttende bemærkning om at der fremover i redningsbladet skulle refereres om drøftelser i de forskellige udvalg hvor redningsmænd er med. Det har vi fra tid til anden hørt ønsker om fra forskellige stationer og nu har farvandsdirektøren givet grønt lys for at U-roms møde må refereres i bladet så mon ikke også vi kan få referater fra LSU og HSU møderne i bladet. Han ville i hvert fald her og nu kraftig opfordre stationerne til at sende redaktøren eller ham informationer om hvad der sker rundt om på stationerne. Vi har jo alle mere eller mindre adgang til en Pc'er eller en fax så det må kunne lade sig gøre. Henning sluttede med at opfordre Jacob Pedersen til at

genopstille som formand ved årsmødet i Brødstrup.

Hastigt opbrud og alle kørte ud til Mathis Værft i Aalborg, hvor Åge Venø ud over Limfjordens vande demonstrerede en hel ny rakettype RESTECH, der fremdrives med lufttryk i stedet for krudtgas. Typen forhandles af Vest Marine i Esbjerg og sælges meget til fiskerflåden hvor den bruges til at skyde en fangline fra fartøj til fartøj. Systemet er norsk og har været anvendt i knap 8 år. Ved afprøvningen i Aalborg revnede spidsen af demonstrationsmodellen, der var af plastic, men til trods herfor var der stor interesse for typen, der var nem at betjene. En nærmere præsentation i næste nummer af bladet.

ET TRAVLT VÆRFT

Efter raketdemonstrationen samledes vi alle inde i Mathis Værfts kantine, hvor vi blev trakteret med en rigtig forfriskning. Direktøren Niels Mathis fortalte om de mange problemer, der havde været på det sidste og som nu forsinker projektet med 10 uger. Det betyder at man først venter den første mellemklassebåd færdig til sommer. Problematikken omkring fartbegrænsning af LRBerne har medført at der er blevet foretaget prøvemålinger med Hirtshals LRB. Man ønsker disse fartbegrænsninger afskaffet ved bygningen af 2. Serie fra redningsmændenes side. Ændringer af detaljer i fartøjet har for lang sagsbehandling og der er mange involveret. Det er Dwinger Marineconsult med skibskonstruktør-firmaet Carl Bro a/s, der har tegnet skibet, der sammen med Farvandsvæsenets egne tilsynsførende løbende skal orienteres om ændringer af større eller mindre omfang. Det er klart, at der ved fremstillingen af prototypen i et pilotprojekt vil der være mange til at "give gode råd", og det vil også være udmærket hvis slutresultatet bliver

af de følgende skibe kan serie-produceres uden væsentlige større ændringer.

Under rundvisninger i skibsbygningshallerne stillede kystredningsmændene mange spørgsmål og der var stor interesse for agterenden af de nye fartøjer hvor en bulp skal udnytte skruvand. Fartøjet syntes fantastisk stort, men de to separate maskinrum bliver utrolig snævre at arbejde i. Ja, det kan endog synes umuligt når man ser den maskinrums-modul værftet har lavet. Motoren isættes forude ved opholdsrum og føres på skinner agterud til deres pladser, men på grund af deres adskillelse med vandtætte skodder, der bliver fastmonteret og ikke som jeg tidligere har skrevet, kan fjernes, bliver pladsforholdene i maskinrummene meget trange. En meget stor åbning i lønningen overraskede også redningsmændene. Åbningen skal bl.a. anvendes ved ombordtagning af skibbrudne, men en åbning lagt over 1 1/2 meter kunne være mere til fare end til hjælp, mente man.

Det meget solide og svære gods, der kommer på skibet giver det et vægtproblem, som værftet skal have løst.

Et var alle redningsmænd enige om. Det bliver interessant at opleve skibet i rum sø, hvordan agterbulpen virker på skibets stabilitet og fart gennem vandet og i medløbende sø, ligesom man er spændt på om der kan skaffes tilstrækkelig udsugning fra de to maskinrum. Kan man komme til de vitale dele af motorerne osv. Den store redningskran, der kan skyde fire meter ud over skibssiden og hente en skibbruden ind på dækket vakte også stor opmærksomhed. Er der snæver plads i maskinrummet bliver der til gengæld god plads i styrehuset. Her har værftet også opbygget en modul så redningsmændene kan medvirke i instrumentplaceringen. Det er jo vigtigt, at mest muligt bliver rigtigt placeret fra starten. *fbj*

Regionsmødet i Hvide Sande

Region Vest afholdte regionsmøde den 17. januar på Sømandhjemmet i Hvide Sande. Der var mødt 23 kystredningsmænd fordelt som følgende: 1 fra Nørre Vorupør, 1 fra Agger, 4 fra Thyborøn, 1 fra Thorsminde, 8 fra Hvide Sande. OKSBØL og Sønderho havde ingen deltagere med. Der var 3 fra Esbjerg, 4 fra Rømø og foreningens formand Jacob Pedersen fra Hirtshals.

Chr. Mose bød velkommen og blev derefter valgt til ordstyrer. Han gav straks ordet til Bjarke S. Kristensen, der aflagde beretning. Han fortalte om bygningen af mellemklassebåden ved Mathis Værft i Aalborg. Skroget er næsten færdig, men mangler maskininstallationen som skal laves inden styrehuset monteres. Der har været en del problemer med sammenbygning af motor og gear som har forsinket byggeriet en del, men problemerne er nu løst.

Der er lavet et "mock up" af styrehus som nu er færdigindrettet og man er i gang med "muck up" af maskinrummene. I forbindelse med mit besøg på værftet blev der sagt, at hvis redningsfolk havde et ærinde i Aalborg var de velkomne til at kigge ind på værftet. Værftet er beliggende på Bådebyggervej ikke langt fra marinemuseet.

Om LRBerne sagde Bjarke, at der endnu ikke er skrevet kontrakt på den næste serie, man afventer nogle G-målinger der er udført med LRB 12 i Hirtshals den 16. januar 1998, men det forventes at der bliver skrevet kontrakt med Mathis Værft i marts måned og der skal bruges godt 100 dage til hver båd. 2 serie består bygning af fire

LRBerne og ventes afsluttet i første halvår af 1999.

Fra syd til nord

RØMØ: 26 rapporter indsendt
Garagetilbygning færdig samt ny MOB båd

SØNDERHO: Ikke mødt

Ny traktor

ESBJERG: 12 aktioner

Forventer bygning af bådhus og modtagelse af ny LRB

OKSBØL: Ikke mødt

HVIDE SANDE: 112 aktioner

Ny MOB båd i 1997

THORSMINDE: 39 aktioner

Alt OK

THYBORØN: 56 rapporter indsendt

AGGER: 14 rapporter indsendt

Ny MOB båd

NØRRE VORUPØR: 26 rapporter indsendt

Ny traktor - ny MOB båd

VALG TIL BESTYRELSE

Bjarke blev genvalgt til bestyrelsen og Per Kristensen, Thorsminde til suppleant.

Under eventuelt spurgte Verner Sohn, Hvide Sande til Hundestedmødet angående samarbejdet i og med "huset". Hertil svarede Bjarke at det endnu ikke var tilfredsstillende, men dog blevet bedre.

Jacob Pedersen meddelte, at der var nedsat en arbejdsgruppe der skulle kikke på timeforbruger ved vedligehold, uddannelse m.v. men dog ikke ved aktioner og fremvisninger (PR). FRV ønskede et overblik over timeforbruget ved stationer med hhv. nyt og gammelt materiel.

Chr. Mose mente at meget nyt materiel

var for dårligt. Han henviste her til at både Thyborøn og Rømø havde haft problemer med lyd-potten på de nye LRBer.

Bjarke foreslog genvalg af foreningens formand. Det kunne forsamlingen tilslutte sig.

Jacob meddelte at problematikken omkring efterlønnernes 200 timers regel var løst. Der er dispenseret herfor.

Desuden fortalte han, at der er afprøvet nogle sommerredningsdragter ved en del stationer, og fra de fleste steder har man fundet dragterne velegnede. Man vil dog gerne have dem forsynet med lommer og lys.

Nyhedsbrev fra farvandsdirektøren: Der skal spares, men hvor???

Næste års regionsmøde skal afholdes i Thyborøn

Mødet sluttede med en kraftig opfordring til at møde til generalforsamlingen i Brødstrup den 4. april 1998.

HUSK!

DØGNVAGT PÅ TIDSSKRIFT
FOR REDNINGDVÆSEN
TELEFAX 7515 1456

KANSAS SEA



Vi henviser til nærmeste forhandler!



CARL BACKS A/S en gros
Postbox 3049
Malervej 10 . Sædding
DK-6710 Esbjerg V
Tel. 75 15 11 77

 **Grenaa Fiskeauktion**
v/ Leif Hansen
Søndre Kajgade 13 · 8500 Grenaa
Tlf. 86 32 12 03 · Fax 86 32 34 01

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

 **HSR Skibselektronik**
97 31 12 57
Otto Pedersvej 3 6960 Hvide Sande

 **ELLING & EJSING A/S**
Maskinværksted · Skibssmedie
Nordvestkajen · 9850 Hirtshals
Telefon 98 94 23 22
Lager og indkøbsafd. 98 94 24 35

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

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

 **EGSNBANK HAN HERRED**

Regionsmødet i Rønne

Region Øst afholdte den 25. januar regionsmøde på redningsstation Rønne. Der var mødt 8 mand fra station Nexø og syv mand fra station Rønne. Chr. Ø havde ingen med. Herudover deltog foreningens formand Jacob Pedersen. Mødet startede klokken 10.00, hvor Jacob Pedersen fik en særlig velkomst. Herefter blev dagsordenen oplæst og godkendt. Ved valg af referent og ordstyrer blev Sten-Erik valgt.

På pkt 3 stod: Nyt fra foreningen og farvandsvæsenet og her blev meddelt, at der ville blive afholdt to repetitions kurser i førstehjælp samt et opsamlings kursus i førstehjælp.

Der fremkom ønske om mere psykisk førstehjælp på LRB 2.

Der vil blive afholdt et MOB/MRB kursus. Kursus for fem stationer.

Der vil blive afholdt to SAR kurser og et repetitions SAR-kursus for dem, der har taget det for fem-seks år siden.

Der bliver afholdt køre kurser ved de stationer, der har behov herfor.

Alle redningsmænd, der måtte ønske at tage uddannelse på radio eller tage duellighedsprøve. FRV vil udrede kursusomkostningerne. Men der er ingen timeløn.

Der vil fremover blive sat uddannelseskursus til nye redningsmænd for at kunne komme op i et højere løntrin. Det er under udarbejdelse hvilke kurser, der tæller løn trin.

Alle store kystredningsstationer med fire faste redningsmænd skal have en mand på arbejds-miljø-kursus.

De nye MRBere er under bygning. Der har været problemer med diverse småting, så tidsplanen er rykket to måneder.

Kontraktunderskrivelsen af de nye LRBere er forsinket, men det vides ikke hvem der er skyld i det.

Der har været foretaget G målinger af LRB 12 i Hirtshals med henblik på bygningen af 2. Serie.

Der er ved at komme godt styr på materiel afdelingen

Referater fra U-roms, LSU og HSU møder kommer nu i Redningsbladet

INDKOMNE FORSLAG

Der var indkommet forslag/spørgsmål til regionsmødet som følgende:

1. Tøjmærker - Hvor bliver de af og hvornår kan vi regne med dem?
2. Regionsmøder. Forslag om, at der kun afholdes et årligt regionsmøde (Claus)
3. Gaver ved besøg. Er der mulighed for at foreningen kan afse et vist antal krus og askebægere om året som stati-

onerne kan anvende ved gæstebesøg eller ved receptioner.

4. Kommentar. Redaktøren af Redningsbladet har i den sidste leder brokket sig lidt, men vi mener at han kan få alle rapporterne tilsendt til bladet.
5. LRB. Hvordan går det med den nye LRB og den blå plan?

Formand

Der er udbredt ønske om at Jacob Pedersen fortsætter som formand.

Claus Jacobsen

Til spørgsmålet om tøjmærker blev der svaret at der er 52 point pr. år og at der kommer tøjliste ud her til april. Efter indsendt bestilling kommer tøjet så til oktober. Der vil blive lavet et skuldermærke.

Vedrørende regionsmøde én gang om året så var der flertal for fortsat to regionsmøder om året.

Om gaver blev der sagt, at hvis der ikke snart kommer et udspil fra FRV vil det komme op på generalforsamlingen.

Om redningsbladet blev der sagt: Se nu at få skrivemaskinen støvet af, så der kan komme gang i bladet.

Formand. Alle fremmødte ønskede Jacob skulle blive på posten som formand.

Næste års regionsmøde bliver torsdag den 3. September i Nexø.

Valg til suppleant til bestyrelsen blev Sten-Erik.

Regionsmødet indstiller til generalforsamlingen, at Jacob Pedersen, Hirtshals fortsætter som formand af danske Redningsmænd. Denne indstilling er fremsendt til generalforsamlingen i Brødstrup i april sammen med et forslag om, at der fra foreningens side ydes økonomisk færebilletstøtte til medlemmer fra Bornholm, der ønsker at deltage i generalforsamlingen som en ligestillelse af de rejseudgifter medlemmerne har.

FORSLAG TIL GENERALFORSAMLINGEN

til Foreningen af Danske Redningsmænd:

"Foreningen betaler færebilletter fra øerne til fastlandet for de, der ønsker at deltage ved generalforsamlingen så alle bliver ligestillet.

Pkt. 2. Jacob Pedersen ønskes fortsat som formand."

Generalforsamlingen 1998

Generalforsamlingen her i 1998 nærmer sig, og forberedelserne er i gang. Der er faktisk meget, der skal sættes på plads og ordnes.

At der er masser af forberedelser før et sådant arrangement løber af staben er også helt fint, men selvfølgelig forventes der så også, at der vises interesse og opbakning for det. Interessen fra medlemmernes side måtte vi desværre i 1997 sige ikke var der, da der kun var få der mødte. At der ikke blev udvist større interesse var bestyrelsen meget uforstående overfor.

For få år siden var der kun generalforsamling hvert andet år, men da der så skete en hel masse bl.a. med bygning af de store redningsbåde, ansættelse af faste folk m.m., blev der afholdt generalforsamling hvert år.

Da der så ligesom var ved at falde ro omkring dette fremkom bestyrelsen med forslag om kun at afholde generalforsamling hvert andet år igen vakte dette stor modstand blandt de fremmødte medlemmer. De fastholdt, at det var vigtigt, at der blev afholdt generalforsamling hvert år.

Hvorfor kommer der så ikke flere?

Bestyrelsen har efter ønske sat mødetidspunktet til klokken 13, for så mener vi at alle kunne nå frem betids. Desuden er tidspunktet for generalforsamlingen sat en måned tidligere så vi ikke kommer i problemer med konfirmationer m.v., haven, lystbåden eller hvad der nu kunne være årsagen til svigtende mødedeltagelse i maj måned. Bestyrelsen er nu meget spændte på hvor mange vi bliver i år.

Der vil igen i år for de, der ønsker det være mulighed for overnatning fra lørdag til søndag middag til fornuftige priser. Foreningen har sat sig på et begrænset antal værelser.

Jacob Pedersen, formand

Rapport fra kystredningsstationerne

ÅRSRAPPORT FRA KYSTREDNINGSSTATION THORSMINDE

01 JAN: Fiskerkutter "Tulle" påsejlet af fragtskibet "Feedermand" af Bremen 9 mil NV af Thorsminde. Fiskerkutteren blev en del beskadiget og blev fulgt i havn af vort redningsskib.

04 JAN: Eftersøgning af kutter "Anette Helle", som ikke var ankommet til havn som ventet. Skipper astma ramt. Kutteren blev fundet i gpd behold af fiskerkutter "Sofus Bar".

05 JAN: Forgæves møde. Kutteren "Nordkap" strandede syd for indsejlingen i tæt tåge, men kom fri ved egen kraft netop som redningsbåden var klargjort til aktion.

21 JAN: "Conja" bugseret i havn med maskinskade 12 mil NV af Thorsminde.

31 JAN: Overvågning. Fiskerkutter "Susan Betina" og "Birgitte" ankommer i hård kuling med stærk sø og strøm.

18 FEB: Overvågning. Fiskerkutter "Thorsvig" ankommer i stiv kuling og megen sø.

19 FEB: Øvelse med MRB 35 og MOB-båd.

08 APR: Bugsering. Kutter "Milano" bugseres i havn. Overtages af "Nord-søen".

11 APR: Overvågning af fiskerkutter "Svalbard" og "Biscayen" som kommer i havn i stormende kuling med vindstød op til 32 m/sek.

14 APR: Øvelse med MRB 35 og Unimog redningsbil.

21 APR: Overvågning. To mindre kuttere anløber Thorsminde i stiv kuling.

22 APR: Overvågning af fiskerkutter "Winnie"s ankomst i kuling og høj sø.

25 APR: Lokal fisker fundet druknet i strandkanten lige nord for indsejlingen.

30 MAJ: Kutter "Conja" i brand 18 mil V af Thorsminde. Skipper gik i flåden og blev samlet op af coaster "Elisabeth Boye". Redningsbåden henter fiskeskibperen og hans gummiflåde. Fiskerkutteren udbændte og sank.

10 JUN: Eftersøgning af selvmorder i Felsted Kog ved Store Å's udmunding. Hun blev fundet af politiet i åen ved Holstedbro.

24 JUN: Øvelse med MRB 35 og MOB-båd.

24 JUN: Overvågning af kutter "Birgitte"s ankomst.

22 JUL: Hjælp til sælunge på anmodning af Holstedbro politi.

30 JUL: Fulgte fiskerkutter "Delfinen" i havn, der havde maskinproblemer og nær var drevet ind mod molen.

01 AUG: Drukneulykke. Tysk turist druknede efter at havde reddet sine to børn fra druknedøden ved Husby Klit.

01 AUG: Unimog. Advarsel til feriegæster ved stranden mod den farlige understrøm

18 AUG: Kutter "Lagunen" bugseres i havn med maskinskade.

06 SEP: Hentede tomt surfbræt med sejl.

10 SEP: Øvelse med MRB 35, MOB-båd og Unimog redningsbil

14 SEP: Overvågning af kutter "Biscayens" ankomst.

26 SEP: Eftersøgning. Fire røde raketter observeret vest af Thorsminde. Set fra fly. Fejlmelding. Stedet var vest for Hvide Sande.

01 OKT: Overvågning af kutter "Birgitte"s ankomst i stormende kuling.

02 OKT: Overvågning af kutter "Sally"s ankomst

04 OKT: Øvelse med MOB-båd og redningsbil

07 OKT: Kutter "Lagunen" bugseres i havn med maskinskade 7 mil vest af Thorsminde.

12 OKT: Overvågning af kutter "Yvonne"s ankomst i hård kulingsvej.

12 OKT: Overvågning af kutter "Sally"s ankomst.

12 OKT: Overvågning tre kutteres ankomst, der har måtte efterlade grejet på havet p.g.a. af den tiltagende vind.

14 OKT: Bugseret kutter Yvonne" i havn. Fik grej i skruen 10 mil NV af Thorsminde.

28 OKT: Overvågning af tre fiskerkutters ankomst i kulingsvej.

04 NOV: Eftersøgning. Rød raket observeret. Sejlede efter et stilleliggende skib, som dog pludselig fik fart på og sejlede sydovert med en fart vi ikke kunne følge.

10 DEC: Øvelse med MOB-båd og redningsbil.

11 DEC: Eftersøgning - Rød raket - Intet at finde.

Per Kristensen, stationsleder

KRS RØNNE

Skipperen på RI 51 "Silverfjord" kontaktede den 2. januar en af stationens redningsmænd. Han havde fået en del vand i maskinrummet og kunne måske få brug for assistance. Han varskoede bådformanden, der igen underrettede stationslederen som besluttede at sende LRBeren ud til fiskerbåden der lå ca. 4 sømil vest af Rønne. Meldingen indkom klokken 16.40 og aktionen var afsluttet klokken 17.35, og stationen redningsbåd fulgte kutteren i havn.

KRS RØMØ

Kystredningsstation Rømmø Unimog reddede i begyndelsen af december to kvinder, der var faret vild under en spadsere-tur langs strandkanten på Sønderstranden ved Rømmø. De to kvinder havde gået orienteringsløst omkring i otte timer inden de blev lokaliseret på redningsstationens radar i Unimoggen. Det var politiassistent Erik Nielsen, der satte redningsstationen i gang med eftersøgningen. Oprindeligt var de tre kvinder, der i fællesskab gik på strandvandring trods megen nedsat sigtbarhed. Kvinderne havde forinden aftalt, at hvis de skulle komme fra hinanden



**HVIDE SANDE
FISKERIFORENING**

Stormgade 8 · 6960 Hvide Sande
Telefon 97 31 19 35 · Telefax 97 31 26 21
Kontortid: Daglig 9-15

Kommunikation eller hva'

Kaptajnen til overstyrmanden:

I morgen kl. 09,00 vil vi kunne iagttage en solformørkelse, hvad der som bekendt ikke er tilfældet hver dag. Sig til besætningen, at de skal stille an på fordækket, som ved en brandøvelse, i arbejdstøj og gummistøvler, så de kan se dette sjældne fænomen, som de vil få nærmere forklaret. Regner det vil vi intet kunne se, og så kan vi lave redningsøvelse i stedet.

Overstyrmanden til hovmesteren:

Efter kaptajnens ordre vil der i morgen være solformørkelse. I tilfælde af regn vil man ikke kunne se den fra fordækket, hvorfor solformørkelsen vil blive arrangeret i messen - i arbejdstøj og gummistøvler - noget der ikke er tilfældet hver dag.

Hovmester til stewardessen:

Skipper har - i arbejdstøj og gummistøvler - givet ordre til indvielse af solformørkelsen kl.0900 i messen. I tilfælde af regn vil skipperen selv ordne sagen - noget, der ikke sker hver dag.

Stewardessen til 1. mester

I morgen kl. 0900 vil kaptajnen - i arbejdstøj og gummistøvler - formørke solen i messen, noget der ikke sker hver dag, når solen skinner - i tilfælde af regn på fordækket.

Mester til matros:

Kl. 0900 i morgen vil skipper formørkes i arbejdstøj ved hjælp af solen. Hvis det regner i messen, noget der ikke sker hver dag, skal vi møde i gummistøvler på fordækket.

Matrosen til aspiranten:

Hvis det regner i morgen vil solen formørkes skipper i messen. Det er ærgeligt det ikke sker hver dag.

Klip modtaget fra RST Rønne

skulle de hver især søge tilbage til parkeringspladsen ved Sønderstranden og vente der. Den ene søster kom efter kun 20 minutters travetur væk fra de to andre og hun vendte resolut tilbage til parkeringspladsen ved at følge sit eget fodspor tilbage. Hun ventede i over tre timer på de to søstre på hhv. 40 og 48 år. Hun tog herefter op til deres sommerhus i lakolk for at se om søstrene var nået hertil, men det var de ikke og hun kørte straks tilbage til stranden og ventede yderligere et par timer hvorefter hun slog alarm til landpolitibetjenten, der straks kontaktede redningsstationen klokken 18,20. Knap en halv time efter var de to kvinder indfanget på Unimoggens radar og noget forkommen kunne de bringes til deres sommerhus. De var gået efter noget lys (fyret på øen Sild) men kunne ikke forstå, at de mødte vand hele tiden.

Kystredningsstation Rømø har i januar været stærkt involveret i et forsøg på at redde kaskelothvaler. Se særlig artikel herom. Også ved de tyske vadehavsværter drev der nogle hvaler ind. Tyske myndigheder bad Rømø redningsstation om hjælp til at trække nogle hvaler ud ved Sct. Peter Ordning. De havde ikke selv så kraftige lette redningsbåde der kunne gå ind på så lægt vand som der var hvor hvalerne lå. Men opgaven blev klar af station Rømø efter aftale med FRV.

KRS GRENÅ

Skipperen på fiskerfartøjet AS 19 "Vikares" faldt besvimmeligt om på dækket, men fik dog kaldt hjælp over radioen til Lyngby Radio. Vi fik alarmen klokken 12,05 og sendte straks vor LRB7 afsted med tre mand. Vi underrettede SOK om aktionen. Datoen var 6. januar og stedet 4 sømil syd for Grenå havn. Fartøjet en 10 tons fiskerkutter. Vi fik båden på slæb og den 39-årige skipper blev pakket ind i plastpose og ambulance rekvireret fra stationen. Han blev ved ankomster kørt til sygehuset, men blev dog udskrevet dagen efter.

KUTTER STRANDET

Tirsdag den 6. januar (samme dag som ved ovenstående aktion) blev vi klokken

17,35 af KGM anmodet om at hjælpe en fiskerkutter, som var strandet på Hatter Rev. Vi afgik fra Grenå med både "Anna E. Rørbye" og vor LRB7. Den lette redningsbåd skulle føre trossen ind til det strandede skib. Den 20 tons store kutter sad hårdt på revet og det tog os en god halv time at trække ham fri. Kutteren L199 "Edith" blev ført af ejeren Jan Christiansen fra Thyholm. Der var klart vejr, og der blæste en vestlig vind af 6-10 m/sek. Da kutteren var trukket fri og undersøgt for lækager fortsatte den sin sejlads mod Østersøen og vi returnerede til base, som vi nåede klokken 21,45.

SKIBSKOLLISION ØST FOR ANHOLT

Tirsdag den 13. januar klokken 11.50 opfangede vi nødsignalet "Mayday" på vor radio i vagtstuen på redningsstationen. En norsk ejet båd "Atnes" var kollideret med det cypriotiske skib "Shannon". Kort efter fik vi alarmen fra hhv. SOK og KGM, der bad os om at sejle til kollisionsstedet der lå 7 sømil østen for Anholt. Klokken 12,03 afgik "Anna E. Rørbye" med kurs mod kollisionsstedet. Undervejs fik vi oplysninger om, at det norske skib var en bulkcarrier på 4000 bruttotons. Det lå nu i vandte med bunden i vejret og dets besætning på 17 mand var taget om bord på det cypriotiske skib "Shannon", der var på 9000 bruttotons.

Vi var fremme ved de to fartøjer klokken 14,10. Ved det norske skib, der lå med bunden i vejret, lå begge Anholts redningsstations fartøjer. Vi fik besked fra SOK om at tage de skibbrudne fra det norske skib ombord fra det cypriotiske skib og afvente dette fartøjs opstart. Da to svenske kystvagt-både ankom og det cypriotiske skib var klar til at fortsætte sejladsen, der nu skulle til Fredericia for beddings-eftersyn. Vi måtte låne det cypriotiske skib søkort til Fredericia havn og vi fulgte det på vej. Der var nu efterhånden mange fartøjer i området og de skibbrudne ombord hos os var noget forundret over, at redningsskibet ikke endnu var påbegyndt sejlads til havn med de reddede søfolk. Vi kontaktede SOK, der bad os om at sejle dem til Århus, hvad vi stod helt uforstående over eftersom der var 70 sømil til Århus havn i modsætning til Grenå med 32 sømil. 10 minutter senere blev vi kontaktet af KGM, der skulle spørge fra SOK om hvornår vi kunne forvente at være i havn i Grenå. Vi meddelte ret kontant, at vi havde ordre til at sejle til Århus, hvad vi også fandt helt forkert disponeret. Det endte da også med, at vi fik kontraordre fra SOK om at sejle til Grenå hvorfra de



Besætningen på det norske skib "Atnes", der sank ved påsejlingen ved Anholt, går her i land fra redningsfartøjet "Anna E. Rørbye". FOTO: Fl. Højer 13.1.98

skibbrudne så skulle transporteres med bus til Århus. Det norsk-ejede skib var hjemskrevet i Kingston på Jamaica og dets besætning bestod hovedsageligt af Philipinere.

Der var meget tæt tåge i området og det skønnes, at årsagen til kollisionen skyldtes dårlig vagt på radarerne.

Klokken 18,10 nåede vi havn hvor Grenå Politi tog imod samt et opbud af pressefolk.

15 minutter efter at vi var kommet i havn måtte vi ud og hjælpe en fiskerkutter fra Grenå, der havde kørt sit grej op i skruen.

GREJ I SKRUEN

Fiskerkutter AS97 fik 10 sømil sydøst af Grenå havn sit eget grej viklet ind i skruen og anmodede om hjælp. Vi afgik straks med "Anna E. Rørbye", der allerede var godt varm efter aktionen ved Anholt. Der var to mand ombord på fartøjet. Vi fik meldingen klokken 19,15 og var fremme ved havaristen klokken 20,00, hvor vi hurtigt fik en trosse sat ombord og fik kutteren på slæb til Grenå, der nåedes klokken 20,55.

759 AKTIVITETER

Henning Sørensen, der er bladets østkystredaktør, har haft kontakt med landets 24 kystredningsstationer i et forsøg på at lave en optegnelse over afholdte egentlige aktioner og øvelser, og det har foreløbig resulteret i følgende tal: 714 redningsaktioner samt 35 sygekørsler (Læsø) i alt 759 aktiviteter samt 236 øvelser på landsplan. Også Henning beklager, at vi ikke længere får 1/2 års rapporter fra SOK eller FRV.

REFERATER FRA U-ROMS MØDER

Med tilladelse fra Farvandsdirektøren vil Henning Sørensen fremover bringe referater fra U-ROMs møder her i Tidsskrift for Redningsvæsen. Dermed imødekommes et ønske fra flere redningsmænd, der gerne vil høre om hvad der diskuteres på de forskellige udvalgsmøder hvor foreningsmedlemmer er med.



Samarbejde med strandfogederne

Rønne kystredningsstation har indledt et samarbejde med øens 23 strandfogeder. Stationens Unimog personel vil gerne have et godt lokalkendskab til strandfogedernes arbejdsområde med henblik på kystredningsopgaver. Man indledte den 19. januar med et besøg hos strandfoged Mogens A. Christensen ved Hammeren og med redningsbilen med strandfogeden som gæst "ombord" blev terrænet grundigt afprøvet for veje og stier, og meget a pro pos formålet, så strandede det tyske fragtskib, coasteren "Thamesis" lige neden for Hammerhus i nogle få timer, medens redningsmændene var til stede. Skibet kom ved egen hjælp fri nogle få timer efter grundstødningen.

Hirtshals Fiskeriforening

LOSSEAFD. - ØSTHAVNEN
9850 HIRTSHALS

Spændende nyt bådhus ved Rst. Hirtshals

Efter lang tid er der nu fundet en løsning til opbevaring og rengøring af vor LRB 12 skriver kystredningsstation Hirtshals til medlemsbladet: "Tidsskrift for Redningsvæsenet".

Ved flere danske kystredningsstationer har man skinner, der går direkte ned i havnebassinet, og herfra kan man let optage og udsætte de nye store lette redningsbåde. Den mulighed havde vi ikke i Hirtshals så vi måtte finde andre muligheder. Flere forslag kom frem, men det der syntes mest lovende var et engelsk flydende bådhus, hvor redningsfartøjet efter endt aktion blev løftet fri af vandet og fra gangbro kunne man arbejde med fartøjet i læ af vind og vejr. Farvandsdirektøren, Michael Jensen og vor stationsleder Jacob Pedersen rejste til England for at bese det flydende bådhus som de indtil da havde bygget to af. Vi var hurtigt enige om, at det måtte noget i den retning, og det blev besluttet at bygge et



Det flydende bådhus under opbygningen. Her ses slidsken i hævet tilstand og gangbroen hvorfra man kan arbejde med fartøjet i det overdækkede hus.



Slidsken er sænket ned under vandet og den lette redningsbåd kan sejle ind



Det flydende bådhus næsten færdigmonteret



Sådan præsenterer det færdige bådhus sig i Hirtshals havn.

sådan i Hirtshals, dog med en del ændringer.

Efter kontraheringen, hvor den engelske konstruktør var med, blev det sat i licitation og det blev firmaet NCC Rasmussen & Schiøtz, der fik opgaven. Placeringen her i Hirtshals er nok ikke den mest optimale, for det er ud til yderhavnen og her kan der ved visse vindretninger komme en del sø, men vi håber på det ikke giver problemer. Gør det ikke det vil andre kystredningsstationer kunne få stor gevinst af et flydende bådhus til LRBERen. Først og fremmest Esbjerg, der har samme problemer som vi har haft. Vi skal have foretaget nogle små ændringer, men ellers er vi godt tilfredse med dette flydende bådhus.

Kystredningsstation Hirtshals

TAK TIL FORENINGEN

Til: Foreningen af Danske Redningsmænd.

Med hjertelig tak for de venlige hilsener og de gode ønsker for julen og det nye år ønsker min kone og jeg hermed foreningen og dens medlemmer et i alle måder godt nytår 1998 såvel i privatlivet som i redningstjenesten og de vilkår, hvorunder denne udføres.

Jeg ønsker godt sammenhold og god trivsel i foreningen, og at dens virke må forløbe tilfredsstillende.

Med venlig hilsen og tak for foreningens betænksomhed, herunder bl.a. tilsendelsen af det smukke interessante "Tidsskrift for Redningsvæsen".

G. Aaskov Petersen
B. Louiselund 20, 5700 Svendborg

MOLLERUP & BROE

Kolonial og skibshandel

Thyborøn Havn
Telefon 97 83 12 11

Rømø og hvalerne

I perioden fra ca. år 1650 til ca. 1810 levede en stor del af Røms befolkning af hvalfangst. Der var dengang, da det var bedst, ca. 450 personer fra øen, der deltog i hvalfangsten deraf 45 kommandører (kaptajner). Denne historiske indledning er indgangsvinkel i Rømø redningsstationens beskrivelse af en usædvanlig redningsaktion i år.



Thyge Jensen, Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg ved en af hvalerne vi slæbte til Lakolk. I baggrunden stationens Unimog.

Den 27. marts 1996 strandede 16 store kaskelothvaler ved Røms nordvestkyst og på bankerne ud for nordenden af øen.

Den 4. december 1997 strandede 13 store kaskelothvaler på samme position. Egentlig startede det dagen før, idet vi fik informationer fra nabooen Sild om, at der var set en flok hvaler ud for Westerland. 12-15 stykker. To af hvalerne havde været strandet, men var kommet fri ved egen hjælp ved højvande.

Vi blev kontaktet af Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg om vi ville tage Svend Tougaard med ud og prøve at lokalisere hvalerne. Også en redningshelikopter blev sat ind på eftersøgningen af hvalerne, men ingen os fandt dem, og vi snakkede en del om hvor mon de vil blive set næste gang og eftersom deres sidste kurs var SW satsede vi på, at det i hvert fald ikke blev ved Rømø en stranding ville ske. Men vi blev klogere.

Næste morgen den 4. december lå der 13 hvaler på Sønder Banke ved Juvre

Dyb. Samme sted hvor de 16 hvaler sidste år strandede. Vi gik straks ud med LRB 14 og med ombord havde vi Svend Tougaard og Thyge Jensen fra Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg samt vildtforvaltningskonsulent Jeppe Ebdrup. Af kystredningsmænd var bådfører Niels Manø, Oluf Stenrøjl og Lars P. Petersen.

Da vi nåede frem til hvalerne kunne vi

flyttet lidt rundt på hvalerne så der nu også lå et par på Koresand. Vi gik i gang med at få sat slæbetrosse på halen af den ene, men da vi skulle til at trække opdagede vi at den stadig var levende. Den slog med halen så vor LRB blev kastet rundt som en anden lille robåd. Vor LRB vejer ca. 6 tons og har 600 HK, men det var helt uden betydning for en hval af denne størrelse. Vi måtte skyndsomt kappe slæbetrossen og gik i stedet i gang med at trække de stendøde hvaler fra sandbankerne ved Juvre Dyb fri og få dem slæbt til kysten ud for Lakolk.

Næste dag gik ligeledes med at bugsere hvaler, men nu måtte vi have hjælp af dels nogle "gummigeder" og vor egen Unimog. Hvalerne på bl.a. Koresand lå nu så højt oppe på sandbankerne at vi ikke fra søsiden kunne komme tæt nok på. Vi måtte have hjælp af et par "gummigeder" til at trille hvalerne i til renden. Vor Unimog var vejviser for "gummigederne" der foregik i bælgmørke og til tider i vand og blød havbund. Unimogens radar var til stor hjælp, men vi savnede en GPS plotter i bilen. Opgaven blev klar inden højvandet tog til og det var en smal sag for vor LRB 14 at "tage over" og få slæbt hvalerne til stranden ved Lakolk. Turen ud gennem smalle render til åbent hav med tre hvaler på slæb gik fantastisk godt, og vi syntes selv - en flot præstation.

Den 13. december begyndte man opskæringen af hvalerne ud for Lakolk og man stoppede med dette den 18. december for at holde juleferie. Den 25. december fik vi en frisk vind med en del sø. Det bevirkede at tre hvaler blev taget med ud af tidevandet fra stranden ved Lakolk.

Skov- og Naturstyrelsen lejede en helikopter og jeg blev taget med ombord på græsplænen ud for Kommandørgården. Efter en times flyvning havde vi fundet de tre hvaler igen, en ved Rejsby og to ved Mandø. De blev parteret på stedet i perioden mellem jul og nytår og de resterende ved Lakolk blev parteret først i januar og frem til 15. januar og vi var færdige med hvaler for denne gang. Troede vi da.

FLERE HVALER PÅ VEJ

Den 22. januar fik vi melding om, at der var set 6 kaskelothvaler ud for halvøen Eiderstedt ca. 90 km syd for Rømø. Dagen efter var hvalerne strandet ud for byen Sct. Peter Ording på Eiderstedt. Det lykkedes de tyske myndigheder at drive de tre hvaler til havs igen. De resterende tre kaskelothvaler skulle ud hurtigst muligt. Man ville ikke risikere en dansk hvalturisme-reaktion, med pølsevogn,

berørings- og smagsprøver på stranden. Det brød tyskerne sig ikke om, så de strandede hvaler skulle hurtigst muligt fjernes uden for megen PR.

Da der var gået en uge og hvalerne ikke var blevet flyttet så meget som en centimeter kontaktede de tyske myndigheder os og bad om hjælp. Vi kontaktede Farvandsvæsenet og fik tilladelse til at hjælpe med at få hvalerne fjernet. Vi afgik fra Rømø klokken 0815 og var fremme ved Sct. Peter Ording ved 10,30-tiden. Her blev vi kontaktet af to store tyske redningskrydsere og fra den ene "Vorman Leeis" søsattes deres boardingbåd, som skulle lede os ind til hvalerne. Boardingbåden, der åbenbart stikker dybere end vor LRB tog grunden et par gange og da vi nu selv kunne øjne hvalerne overtog vi selv navigeringen. Vi gik til den første hval, der næsten helt tørt. Fik sat strop og gaj på og sejlede til hval nr. 2 der lå en 1/2 sømil derfra. Den lå på kanten af renden og vi fik den hurtigt fri og slæbt ud til den tyske boardingbåd. Nu var tidevandet ved at komme ind og vi begyndte at trække den første hval fri, med det grej vi havde sat på hvalen tidligere. Det tog dog en 1/2 time at få den fri hvorefter vi slæbte den ud til det tyske kystvagtsskib "Oland". Derefter gik vi på siden af miljøskibet "Saibling" hvor vi fik vore termokander fyldt op samt brændstoftanke. Vi satte derefter kursen hjemover og basen blev nået et par timer senere. Den tredje hval havde tyskerne selv klaret dagen før og de to hvaler vi slæbte fri blev overtaget af "Vorman Leeis", der slæbte dem til øen Nordstrand hvor de blev skåret op.

PS! Om lørdagen kørte jeg som turist til Nordstrand. Vi var mange der og vi var tæt på hvalerne og pølserne smagte også godt.

Niels Chr. Manø



En død hval tages på slæb. Til venstre redningsmand Oluf Stenrøjl, Svend Tougaard og Thyge Jensen, Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg.



5 hvaler på kanten af Sønder Banke ved Juvre Dyb.



Pokalvinder

Mandskabet ved kystredningsstation Nexø er gode til at skyde. Her tænkes ikke på raketline-skydning, men firmaskydning "Kooperationsskydning 1997". Mandskabet vandt pokal igen - for tredje gang - og den er nu deres ejendom. På billedet ses fra venstre: Jan Hansen, Stig Rasmussen, Finn Kofoed, Uffe Rebsdorf og Anders Koch som var fraværende ved fotograferingen.

VADEHAVET *facinerende og farligt*

Rapport fra station Esbjerg

En ulykkelig hændelse i Ho bugt, hvor en strandjæger forsvandt den 2. januar 1998, og som nu må formodes druknet, viser at Vadehavet - trods sin skønhed - er et dødens farligt sted at færdes, selv for folk, der kender forholdene godt.

Stationslederen for Kystredningsstation Esbjerg fik lørdag den 3. januar 1998 klokken 20,48 fra KGM melding om en savnet strandjæger, der formentligt dagen før ved ebbe, var taget ud på jagt på flakkerne i Ho Bugt, ud for den nordlige del af Esbjerg.

Der var tale om en 48-årig mand, der som rutineret strandjæger, var kendt med forholdene i Vadehavet. Den første melding lød på at den savnede medbragte en gummibåd.

KGM alarmerede samtidig kystredningsstation Sønderho og Oksbøl.

Baggrunden for alarmeringen var, at nogle jagtkammerater og pårørende til den sav-

nede ikke havde set eller hørt noget til den savnede i mere end et døgn. Jagtkammeraterne og den savnede havde aftalt en jagttur den pågældende dag, men turen var imidlertid blevet aflyst. Den savnede havde dog givet udtryk for, at han måske ville tage på strandjagt alene. Tiden gik og man blev bekymret for den 48-årige strandjæger. Jagtkammeraterne indledte en undersøgelse, og de fandt hans bil og sko ved stranden på det sted hvorfra han plejer at sejle ud. I hjemmet konstaterede man, at den savnedes jagttøj, våben og gummibåd var væk, hvorefter man henvendte sig til Politiet i Esbjerg, der straks satte SOK ind på sagen.

Efter udkaldet var mandskabet fra station Esbjerg kun 10 minutter om at være fremme på redningsstationen, og med fire mand i LRB'eren gik turen mod Ho Bugt. Eftersøgningen var etableret. Sam-

tidig var mandskabet fra station Sønderho på vej over land til Nordby hvorfra de udsatte deres LRB og station Oksbøl kørte direkte til den nordlige del af Ho Bugt, hvor deres LRB blev udsat. Tre hurtiggående lette redningsbåde var nu i gang med at lede efter den forsvundne strandjæger. Vejret var ikke det ideelle. Der var en let krap sø, diset og med enkelte kraftige byger, men værst var, at tussmørket hastigt tog til, og det nedsatte sigtbarheden betydeligt. Det at se en person liggende i vandet eller i en lille lavtliggende gummibåd var vanskeligt, og da tiden var krav på grund af mørkets fremmarch, måtte der tænkes på de mulige steder den savnede kunne befinde sig ved. KGM's grundlag for at vælge eftersøgningsområdet var formentligt, at såfremt den savnede - af en eller anden grund - drev rundt i den lille gummibåd, kunne man på grundlag af den fremherskende vind i det forudgående døgn forvente, at den savne-

de ville været drevet mod nord, og at eftersøgningen derfor skulle koncentreres om dette område først.

Hvis den savnede derimod lå i vandet var situationen straks betydelig vanskeligere, idet tidspunktet for over bord faldet har stor betydning for i hvilken retning den forulykkede kan blive ført med strømmen, der er meget stærk. Det sted hvor den savnede formodedes forulykkede, ligger tæt på, og lige nord for det sted på kysten ved Esbjerg, hvor strømmen går stærkest i retning mod land gennem Grådyb barre. På højde med nordøstspidsen af Fanø deler strømmen sig i to retninger, henholdsvis sig mod nord gennem Skallinge løb eller Hjerting løb til Ho Bugt og mod syd mod Esbjerg havn og Vadehavet nord for Manø.

Den savnede, ifølge jagtkammeraterne - plejer at jage fra en muslingebanke ca. 700 meter fra kysten og dermed meget tæt på løbet til Ho Bugt og spørgsmålet var: Hvornår den savnede forulykkede i forhold til tidevandet.

Hvis man antager, at den savnede var blevet overrasket af den ekstraordinære højvande, der var ved Esbjerg den pågældende dag (ca. 3 meter over DNN) og at han ikke var kommet op i sin gummibåd, ville han antagelig først været drevet mod nord op i Ho Bugt for ved ebbe at drive tilbage og måske til havs ud gennem Grådyb Barre.

Formentligt fordi man overordnet har været klar over, at eftersøgning i Grådyb Barre og på åbent hav i det dårlige vejr, der var næppe ville være formålsløst blev eftersøgningen ganske fornuftigt sat ind i Ho Bugt. Her burde i hvert fald den savnedes gummibåd være at finde.

Alle disse gisninger, som kun kunne blive rent gætteværk, da vi ikke kendte det nøjagtige ulykkestidspunkt - ikke engang tilnærmelsesvis - gjorde, at vi måtte sprede eftersøgningen over hele Ho Bugt, som rent faktisk er en ret stor vandoverflade, forholdene på eftersøgningstidspunktet taget i betragtning.

Ikke mindre vanskeligt er det at lave en effektiv søgning langs kystlinien i Ho Bugt. Det skyldes naturligvis, at da det jo er et vadehav, kan man kun få steder komme tættere på kysten end 50 meter, selv ved normal højvande.

At vandstanden på eftersøgningstidspunktet var ca. 2,40 meter over DNN med faldende vand, gør det i og for sig ikke bedre. Det skyldes kystlinien ved højvande strækker sig langt ind over markerne, især i nord og vestsiden af bugten.

Eftersøgningen blev iværksat på den måde, at Sønderho redningsbåd fik den ikke særlige behagelige opgave, at afsøge

vestsiden af øen Langli og vestover mod Skallingens østkyst.

Ud over det ubehagelige i risikoen for grundstødning ved faldende vand, er området ikke specielt nemt at afsøge, grunden mange lavvandede løb og render ind i den flade kyst på østsiden af Skallingen.

Værst er det dog at komme ind og ud i Skallingen løb idet enderne kun er farbare i god sigt og med normal vandstand. Med tilpas vind i en bestemt retning rejser sig søen sig voldsom her (vind og tidevand imod hinanden) og sådan var forholdene da Sønderho redningsbåd skulle forlade løbet på sydvestenden af Skallingen. Det gav stejle og brækkende søer på op til 5-6 meter i det forholdsvis lavvandede område. Kollegaerne fra Sønderho var med rette særlige nervøse for resterne af nogle gamle høfder, der står tilbage på østsiden af indsejlingen til løbet. De var ikke synlige på grund af vandstanden og man valgte at gå godt vestover for at holde sig klare af disse. Til gengæld fik man betydeligere voldsomme sø at sejle i og frygten gjaldt nu den lette redningsbåd skelet.

Vi andre kunne godt høre på korrespondancen mellem Sønderho redningsbåd og kystredningsstation Esbjerg hvor stationslederen var koordinator mellem de tre redningsbåde. Det var ikke nogen rar tur for kollegaerne fra Sønderho, men de klarede det heldigvis.

De omtalte gamle høfder, der stammer fra krigens tid, er desværre ikke markeret på vore videoplottetkort, hvad vi finder meget uheldigt. De udgør en stor fare under en eftersøgning, især når vandstanden ikke tillader at vi kan få kending af dem.

Det var måske en opgave for Farvandsvæsenet at tage op?

Medens Sønderho kystredningsstation afsøgte sit område, afsøgte station Oksbøl den nordlige del af Ho Bugt, og vi fra Esbjerg afsøgte farvandet mellem sydden af Langli og stranden øst for, hvor den savnede formodedes at være gået ud fra. Her søgte vi nordover, og ind i Varde å's munding, så vi overlappede en del af Oksbøls søgeområde.

Eftersøgningen varede i alt ca. fire timer, hvorefter den blev indstillet for natten. Næste morgen genoptoges eftersøgningen. Station Oksbøl foretog en eftersøgning med bil på kyststrækningen i den nordlige del af Ho Bugt. Desuden blev der anmodet om helikopterassistance som vi fik, men alt sammen uden resultat, hvilket vi redningsfolk naturligvis beklager, ikke mindst for de pårørende til den savnede jæger.

I de efterfølgende to dage blev der søgt yderligere i området, stadig uden resultat.

I skrivende stund, det vil sige ti dage efter ulykken, er hverken den savnede ellers hans gummibåd fundet.

Da vinden på ulykkestidspunktet, og i de følgende dage kom fra sydlige retninger, burde den savnede gummibåd have været fundet inde i Ho Bugt. I hvert fald hvis den havde kunne drive frit oven på vandet.

Kystredningsstationen har senere fået oplysninger om en person, der var gået en tur langs stranden havde observeret en mindre gummibåd, men den var væk, da han senere gik tilbage, og det må formodes at en anden "hundelufter" har taget gummibåden til sig. Den omtalte "gummibåd" passer meget godt til den beskrivelse som den savnede strandjægers jagtkammerater gav til politiet. Der var tale om en meget lille børnegummibåd uden hverken ankre eller årer. Hvis det er rigtigt må man stille spørgsmål strandjægerens erfaringer m.h.t. vadehavsforholdene. En så lille båd kan på ingen måde være et "fartøj" for en voksen mand når han fra flak til flak skal over render og løb, men som jagtkammeraterne siger anvendes sådanne børnegummibåde mest til geværer, proviant og jagtudbytte, ikke som transportfartøj.

Esbjerg Redningsstation


Station Oksbøl, der kun har en stor MOB (mand-over-bord-båd), hvis dybdegang er meget lille, måtte som første båd opgive den videre eftersøgning om lørdagen. Det kan synes mærkeligt, men årsagen var den at båden ellers ikke ville kunne komme på land igen, og den kom endog nogle få minutter for sent til udsætningsstedet ved Ho. Der var da næsten ingen vand og båden led, som følge heraf, havari på en sten ved slæbestedet. Det var årsagen til at man dagen efter afpatrojlerede kyststrækningen med hhv. landrover og Unimok fra Marbæk til Skallingen.

At helikopter ikke blev indsat omgænderne skyldtes at mørket allerede havde sænket sig over eftersøgningsområdet. Derimod er det uvist hvorfor det var KGM (Kattegats Marinedistrikt) og ikke SOK, der iværksatte eftersøgningen i den nordlige HO Bugt område, ligesom det kan undre, at man ikke satte Marinehjemmeværnets store stålfartøj med deres store projektører ind i eftersøgningen i Esbjerg løbet og Grådyb Barre.

Den uheldige strandjæger blev aldrig fundet.

Red.

Carl Bro a|s
Industri & Marine
Dwinger Marineconsult



Skibsingeniører • Maskiningeniører • Skibsinspektører

Egeskoven 222 Telefon : 43 48 61 78
DK-2600 Glostrup Telefax : 43 48 66 88

Referat fra UROMs mødet

Af fuldmægtig Jørgen Busch Christensen, Farvandsvæsenet

Referat fra 76. Møde i UROM.

Hermed følger referat fra 76. møde i Udvalget for Redningsfartøjer og Materiel m.v. i kystredningstjenesten (UROM), torsdag den 15. januar 1998 i Søkvæsthuset.

I referatet er indarbejdet nogle mindre rettelser til det udsendte referatudkast. Disse rettelser er modtaget fra Henning Sørensen, Michael Jensen, Ole Skovgaard og S. Torp Petersen.

Deltagere fra Farvandsvæsenet:

Farvandsdirektør S. Torp Petersen.
Redningsinspektør Ole Skovgaard.
Afdelingsingeniør Ómar Frits Eriksson.
Overkonstruktør Michael Jensen.
Civilingeniør Lars Møller (pkt 1 og 2).
Overkonstruktør Søren Lange.
Fuldmægtig Jørgen B. Christensen (referent).

Deltagere fra Foreningen af Danske Redningsmænd:

Stationsleder Jacob J. Pedersen, Hirtshals.
Bådmand Henning R. Sørensen, Grenå havn.
Bådmand Claus H. Jacobsen, Nekso.
Stationsleder Bjarke S. Kristensen, Rømo.

DAGSORDEN:

1. Godkendelse af dagsorden.
2. Status vedrørende bygning og introduktion af MRB (1. Serie).
3. Status vedrørende anskaffelse af lette redningsbåde (2. Serie).
4. Status vedrørende byggeaktiviteter på redningsområdet.
5. Status i arbejdet med vurdering af søsætningsmuligheder over stranden.
6. Generel orientering af redningsinspektøren/materielafdelingen.
7. Eventuelt.
8. Dato for næste møde.

Ad. Pkt 1:

Farvandsdirektøren bød velkommen til det 76. Møde i UROM. Den udsendte dagsorden blev godkendt uden yderligere bemærkninger. Dagsordenen blev herefter anvendt ved det 76. møde i UROM.

Ad. Pkt 2:

Statusrapport nr. 5 var fordelt den 12. januar og **Lars Møller** orienterede om status vedrørende bygningen af den første MRB-redningsfartøj i 1. Serie hos Mathis

Værft i Aalborg, herude at man er i gang med at støbe skrogstrukturen, at udruste både uden for og i maskinrummet, taget fat på de elektriske installationer, ligesom værftet stadigvæk arbejder med "mock-up". Lars Møller oplyste endvidere, at der som et nyt punkt i statusrapporten medtages et punkt om hvor projektet befinder sig vægtmæssigt i forhold til de delvægte som ligger til grund for Carl Bro A/S - Dwinger Marineconsult's projektering.

Lars Møller oplyste desuden, at etableringen af maskineri uden for maskinrum, komponenter for hoved- og hjælpemaskineri og rørsystemer for maskineri endnu ikke er påbegyndt og at der som tidligere nævnt er opstået problemer med leveringen af støjfri fremdrivningsarrangement/gear til redningsfartøjet samt i sidste omgang også problemer med sluthærdning af overbygningen/styrehuset.

Lars Møller oplyste afslutningsvis at Mathis forventer at kunne levere det første redningsfartøj i 1. Serie primo juni 1998 (uge 23/1998). De fire første fartøjer planlægges stadigvæk leveret til Østerby, Skagen, Esbjerg og Anholt. Efter en kort drøftelse indstillede UROM, at fartøjstypen fremadrettet skulle benævnes type 16, og at de første 16 redningsfartøjer planlægges navngivet som følgende:

MRB 36 navngives *Morten Stage*.
MRB 37 navngives *Lars Kruse*.
MRB 38 navngives *Mads Jacobsen*.
MRB 39 navngives *Niels Iversen*.
MRB 40 navngives *Jens Rasmussen*.
MRB 41 navngives *Christian Langer*.
MRB 42 navngives *Mikkel Thomsen*.

I forbindelse hermed ville redningsinspektøren, i det omfang beskrivelser er tilgængelige og de kan fremskaffes, foranledige at der bliver udarbejdet levnedesbeskrivelser for ovennævnte tidligere redningsmænd.

UROM tilkendegav endvidere at spørgsmålet om farvevalg ikke var noget, der kunne drøftes, idet et dansk kystredningsfartøj har den farve et dansk redningsfartøj skal have (rød/hvid).

Farvandsdirektøren tilkendegav, at de "knaster" der er i MRB-projektet med nogle mindre hear- og hærdningsproblemer samt en udetaljeret tidsplan, i værste fald kan betyde, at vi hen ad vejen mister overblikket over byggeprogrammet.

Torp Petersen henstillede derfor til projekteringsgruppen og projektgruppen for MRB type 16, at de snarest gik i dialog med Mathis Værft i Aalborg for at få udarbejdet en detaljeret tidsplan samt fik værftet, søfartsstyrelsen og klassifikations-selskabet Lloyds i gang med prøveprogrammet for det første MRB type 16-redningsfartøj.

Farvandsdirektøren bad endvidere om at den af materielafdelingen udarbejdede hovedplan for MRB (1. Serie) med affødte delplaner blev opdateret og fordelt til såvel UROM's medlemmer som projekteringsgruppen som projekteringsgruppen medlemmer.

Ad. Pkt. 3:

I forlængelse med oplysningerne på de senere UROM's møder om anskaffelse af LRB (2. Serie) orienterede **Ómar Frits Eriksson** om at tilbud var modtaget. Bevillingsansøgning skal derefter behandles i ministeriet. Kontrahering samt afklaring af fartbegrænsningsproblematikken vil formentlig kunne ske inden udgangen af første kvartal af 1998.

Henning Sørensen, Rst Grenå, ønskede oplyst hvornår LRB 15 kunne forventes leveret.

Ómar Eriksson svarede hertil, at med en forventelig kontrahering med udgangen af marts måned og en produktionstid på 110 dage, ser det ud til med hensyn til takten og placeringen af LRB 2. Serie, at der vil ske en planlagt levering af LRB 15 til station Esbjerg medio august 1998.

Ad. Pkt. 4:

Søren Lange orienterede om nedenævnte gennemførte og planlagte byggeaktiviteter på kystredningsområdet:

Anholt: Projekt vedr. ny garage til redningskøretøj og etablering af diverse tekniske installationer forventes sendt i licitation i første halvdel af 1998 med henblik på at projektet kan gennemføres i løbet af 1998.

Christiansø: Pjoktering pågår, der udarbejdes en løsning i samråd med Forsvarets Bygningstjeneste (Ulrik Bugge), som er godkendt af bygningsfredningsmyndighederne. Projekterings-/udbudsmateriale færdiggøres i første kvartal af 1998.

Esbjerg: Der forventes opført et flydende bådhus i lighed med det der er opført i Hirtshals. Projektet startes op, når man

har indhøstet erfaringen med bådhuset i Hirtshals.

Grenå: Diverse tekniske instrumenter er flyttet i forbindelse med den tilbygning der er blevet bygget for udlejning til bådstation for Farvandslodseriet.

Hirtshals: Det flydende bådhus er afleveret/overtaget. LRB ligger nu i det nye hus, som ser ud til at virke efter hensigten. Mindre justeringer er blevet udført.

Klintholm: Diverse tekniske forbedringer igangsættes i 1998.

Nekso: Brændstof tank er flyttet uden for huset og der er udført en overdækning af tanken.

Nørre Vorupør: Fugtisolering af fundament er færdig.

Rønne: Der er udført diverse småreparationer af facader og rampe ved port.

Slettestrand: Der vil blive opsat håndvask med rindende koldt/varmt vand i 1. kvartal af 1998.

Sæby: Fugtproblemer i de bærende limtræsbjælker er søgt afhjulpnet ved inddækning af limtræet. Fugtindholdet i limtræet bliver løbende målt.

Sønderho: Der er indrettet opholdsrum i stationen.

Agger: Nybygningsprojektet er udskudt på ubestemt tid.

Østerby: Arbejdet med landtilslutningen for MRB er færdiggjort.

Farvandsdirektøren påpegede og henviste til at han også havde nævnt det tidligere, at det der nu umiddelbart ligger lige for, er:

- at materielafdelingen vurderer om Esbjerg, Sæby, Rønne og Hanstholm er klar til at modtage LRB 15-18, ligesom det generelt må undersøges, der hvor der er kranarrangementer, ophalerspil/sliske på redningssstationerne, om de kan bære disse LRBere
- at materielafdelingen beskriver i den udarbejdede hovedplan for MRB type 16 (1. Serie) med affødte delplaner om Skagen, Esbjerg og Anholt også er klar til at modtage MRB 37-39.

Ad. Pkt 5.:

Ole Skovgaard Jensen orienterede om, at projekteringsgruppen har holdt tre møder og at arbejdsgruppen som planlagt vil have en rapport klar inden marts måned.

Ad. Pkt 6.:

Ole Skovgaard Jensen forelagde de alternative krav for brug af LRB-fartøjer og MOB redningsbåde og et enigt UROM fandt de alternative krav generelt var anvendelige og UROM gav tilslutning til at de i instruktionsform indarbejdes i den for kystredningstjenesten gældende

kvalitetshåndbog. (Udkast til alternative MOB/LRB krav blev fremlagt).

Timeforbrug:

Arbejdsgruppen bestod af repræsentanter fra R, AP, ØL, M og Foreningen af Danske Redningsmænd havde afholdt sit første møde den 14. januar 1998 og at der var lagt en plan for mødeaktiviteterne i gruppen samt gruppens videre arbejde. En udkast til arbejdsbeskrivelse blev delt ud. (Opgavebeskrivelse for arbejdsgruppe til undersøgelse af timeforbruget ved kystredningsstationerne).

Farvandsdirektøren ønskede arbejdsgruppen god arbejdslyst og tilkendegav at han naturligvis så frem til at modtage en rapport som beskriver, hvad arbejdsgruppen finder frem til.

Sædearrangement i redningsfartøjer

Ole Skovgaard ønskede UROM's tilkendegivelse af hvorvidt vi kan sende de lånte svenske sæder og den tyske redningsvest tilbage. UROM havde ingen bemærkninger hertil.

Varmeudviklede udstyr.

Jacob Pedersen, Rst. Hirtshals, ønskede UROM's tilkendegivelse af om hvordan UROM så på at der blev afprøvet varmeudviklede udstyr ved f. eks. natøvelser. Et enigt UROM gav tilslutning til at Jacob i samarbejde med helikoptertjenesten ved en natøvelse afprøvede sådant varmeudviklede udstyr og rapporterede tilbage resultatet heraf til UROM.

Huer, vanter og sikkerhedssko:

Ole Skovgaard ønskede UROM's tilkendegivelse af hvorledes man skal forholde sig når nogle stationer udenom det aftalte points system for bestilling af manufaktur til redningsmænd, ønsker at bestille huer, vanter og sikkerhedssko.

Et enigt UROM fandt det hensigtsmæssigt, at Michael Jensen, Ole Skovgaard, Jørn Hansen og Bent Davidsen satte sig sammen og vurderede behovet for at udarbejde klare retningslinier på området.

Medicinkister:

Ole Skovgaard orienterede om at reglerne ikke er tidssvarende og at det endnu ikke har kunnet afklares hvordan Farvandsvæsenet skulle forholde sig med hensyn til medicinkister. Der har været kontakt til Søfartsstyrelsen og Sundhedsskolen på Fanø, der også er center for maritim sundhedsuddannelse. Redningsinspektøren pegede på, at en mulig afklaring kunne ske ved at en af lægerne i Hvide Sande drøftede det med Center for

Maritim Sundhedsuddannelse og at spørgsmålet herefter blev taget op overfor Søfartsstyrelsen.

Evaluering af pneumatisk linekasterudstyr:

Ómar Frits Eriksson orienterede om at pneumatisk linekasterudstyr, det vil sige linekaster som virker ved lufttryk for tiden afprøves ved kystredningsstation Skagen, og at Ø gennem en 2. prioritet er varslet om indkøb af ca. 10 stk. PLT linekaster.

I øvrigt orienterede han om, at der var indkøbt en traktor til station Sønderho.

Ad. Pkt. 7:

Under eventuelt spurgte **Claus Jacobsen**, Rst. Nekso, om det kunne være rigtigt når man har Søfartsstyrelsens krav til stabilitet i mente, at udskiftningen af halonudstyr vil betyde en vægtforøgelse på 600 kg.

Ómar Eriksson lovede straks at undersøge forholdet.

(Spørgsmålet er nu undersøgt og det kan oplyses, at Cloridan i Aalborg oplyser, at der vil være en vægtforøgelse på 300 kg ved installering af energen. Der er taget højde herfor ved de stabilitetsberegninger der er udført i samarbejde med Carl Bro og Søfartsstyrelsen).

Offentliggørelser af referater fra UROM-møder

Henning Sørensen ønskede oplyst om der var noget til hindring for at referater fra UROMs møder blev fordelt til bestyrelsen for Foreningen af Danske Redningsmænd samt offentliggjort i Tidsskrift for Redningsvæsen.

Hertil tilkendegav Farvandsdirektøren, at det var der ikke noget til hinder for.

Ad. Pkt. 8:

Næste møde i UROM blev aftalt til *tirsdag den 24. marts 1998 klokken 10,00* på redningsstationen i Hirtshals, Nordvestkajen 37.



MANDS MINDE



ANSÆTTELSER

1. januar 1998: Midlertidig assisterende redningsmand Hans Henrik Petersen, som bådmand på prøve, ved Gedser kystredningsstation. Som assisterende redningsmand er ansat Bruno Rasmussen (f. 17/4-49) samme sted.

AFSKED

31/12 1997: assisterende redningsmand Martin B. Holm, kystredningsstation Gedser er efter ansøgning afskediget.
28. februar 1998. Bådmand Kim R. Poulsen kystredningsstation Hirtshals er efter ansøgning afskediget.
31. marts 1998. Bådmand Bent H. Christensen kystredningsstation Thorsminde er efter ansøgning afskediget.



Rund fødselsdag hos Rønne Redningsstations medicinmand

Lørdag den 3. januar var det halve af Rønne (inklusive os fra stationen) inviteret til 40 års fødselsdag hos vores medicinmand og lokalredaktør for redningsbladet: Steen-Erik.

For at være sikker på, at Steen-Erik kan udøve sin stadig større doktotpraktis på stationen, fik han det store doktorsæt med turbo og overliggende knastaksel samt en redningsmand iklædt dragt, drob og vaccummadrass, den sidste dog kun til brug på dagen i fødselsdagsgave.

Gaver samt gæster fra stationen blev på behørig måde bragt til festlokalerne i redningsbil, kørt af den uovertrufne terrænkører, bådformand Niels Ole, som på bedste vis bragte os sikkert til begivenheden.

Vi fik på bedste måde intervernøse indsprøjtninger gennem halsen, både af flydende og fast form, og vi siger tak for en god dag. Vi syntes alle det var en flot og behagelig måde du indtrådte i de voksnes rækker på, nu er der jo kun en enkelt "horra" (oversat: dreng) under de 40 år tilbage på stationen.

Med venlig hilsen Rønne Redningsstation

THORFISK TRADING

A/S

THORFISK

HUSK!

DØGNVAGT PÅ TIDSSKRIFT
FOR REDNINGDVÆSEN
TELEFAX 7515 1456

HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals
Tlf. 98 94 12 27

Sejl • Presseninger • Tovværk



ESBJERG FISKERIFORENING

AUKTIONSGADE 2 . 6700 ESBJERG . TELEFON 75 12 86 88

Mandfolk

Der findes heldigvis stadig mandfolk i denne verden, skriver vor redaktør på Bornholm. Han har klippet denne annonce ud af Bornholms Tidende:

PERSONLIGE

Bekendtskab søges

God kvinde i halvtredserne søges omgående. Må kunne gøre rent, lave mad, sy, grave orm og rense fisk. Må have båd og bil. Send venligst billede af båden og bilen. Billetmrk. 82032 modtager Bornholms Tidende.



Fiskerne lander selvfølgelig hos:

Fiskernes Samlecentral I/S Thyborøn

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

Tlf. kontor 97 83 14 48

Pakhus *97 83 16 69

Fax 97 83 23 48



HIRTSHALS EL-MOTORSERVICE ApS

Cort Adellersvej 2 . Østhavnen . 9850 Hirtshals
Tlf. 98 94 15 95 . Fax 98 94 42 99 . Mobil 30 90 25 95

- Skibsinstallationer
- EL-Radio Service
- Elektromekanisk værksted



Nordvestkajen 31 . 9850 Hirtshals
Tlf. 98 94 58 01 Fax 98 94 58 02
Bilif. 30 99 56 24

Dykkerservice • Brandmateriel • Wire
Presseninger • Tovværk • Redningsudstyr

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. 33 13 59 27

1253 København K
Fax 33 93 59 27



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

NV NordVest proviant
Bredgade 1 · 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 14 00
Fax 97 83 22 92


THYBORØN SKIBS & MOTOR A/S
7680 THYBORØN HAVN · TLF. 97 83 11 11 · FAX 97 83 19 82

TSR THYBORØN SKIBSRADIO
MARITIM ELEKTRONIK
Nordsøkaj 36 · DK-7680 Thyborøn
Telefon 97 83 10 11 · Telefax 97 83 24 54

AGGER SKIBSVÆRFT A/S 
HAVNEVEJ 6 · AGGER · 7770 VESTERVIG · TLF. 97 94 15 55


Jydsk Dykker-firma ApS
v/ Gert Normann Andersen
Nybovej 8 · 7500 Holstebro
Telefon 97 42 63 11 · Fax 97 41 19 22
Alt undervandsarbejde,
dykkerundersøgelser,
bærgning, sprængning m.m. udføres.

Harald Iversen & Søn
Tlf. 97 83 13 00
Fiskeeksport · 7680 Thyborøn Havn


THYBORØN TRAWLBINDERI
Havnegade 42 · 7680 Thyborøn
Telefon 97 83 15 00 · Telefax 97 83 15 22


THYBORØN ISVÆRK
Rødspættevej, 7680 Thyborøn, tlf. 97 83 10 03

THYBORØN FISKEAUKTION
v/ Sten Rønn Steen

Havnegade 30 · Postboks 13 · 7680 Thyborøn
Telefon 97 83 14 11 · Fax 97 83 23 12
Telefon privat 97 83 16 63


Thyborøn Andels Fiskeindustri
Fiskemel og fiskeolie
Telefon 97 83 14 44 · Telex 60774 anmel



Tidsskrift for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 2

JULI 1998

LEMVIG BIBLIOTEK ÅRG. 65
1998



Dette ret dramatiske billede af redningskibet "Emile Robin" fra RST Hvide Sande er taget af en tysk turist der tilfældigt var på det rigtige sted i det rigtige øjeblik. Billedet er fra marts måned 1994 og viser en redningsaktion, hvor en gammel kystbåd, ombygget til lystbåd, kom i vanskeligheder nord for Lyngvig fyr. De gik på grund, men "Emile Robin" trak dem fri, og satte to mand om bord da lystfartøjets besætning var meget søsyge, og fartøjet blev uden yderligere vanskeligheder slæbt i havn.



Hvide Sande gensidige Skibsforsikring

Stormgade 8 - 6960 Hvide Sande - Tlf. 97 31 10 12

Formand Jørn Andersen
Privat 97 31 16 75

Forretningsfører Kr. Knudsen
Privat 97 31 14 18



S.Å. Leth Jensen

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

uni-safe

- MOB and boarding boats
- Life-rafts
- Inflatable life-jackets
- Service stations
- General safety appliances
- GMDSS equipment
- COM/NAV equipment
- Salinometer

Amager Strandvej 124 · 2300 København S
Tlf. 31 58 16 15 · fax 31 58 13 30

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
Lemvig	Tlf. 97 82 02 93
Skagen	Tlf. 98 44 55 88
Strandby	Tlf. 98 48 12 01
Thorsminde	Tlf. 97 49 70 55
Thyborøn	Tlf. 97 83 10 41 - 97 83 12 35

Leverandør
til den danske
kystrednings-
tjeneste...

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

FRITIDSTØJ
SEJLERTØJ
ARBEJDESTØJ
SØMANDSTRØJER
FIBERPELS
COWBOYBUKSER
FLØJSBUKSER
OVERTRÆKSBLUSER
JAKKER
ANORAKKER

30 års erfaring i sejlsyning



Thyborøn Sejlmageri

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

HVIDE SANDE SAMLECENTRAL

v/ Astrid 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:
FINN BJØRNAGER JENSEN
Neptunvej 68, 6710 Esbjerg V
Tlf. 75 15 10 75 · Fax 75 15 14 56
MOB (GSM) 2168 7411

I redaktionen:
JACOB J. PEDERSEN
Skovfyrvej 21, 9850 Hirtshals
Tlf. 98 97 78 60

HENNING SØRENSEN
Plantagevej 14, 8500 Grenå
Tlf. 86 32 30 05

STEEN-ERIK RASMUSSEN
Peter Ipsensvej 88, 3700 Rønne
Telefon 56910207

NIELS MANØ
Juvrevej 60, 6792 Rømø
Tlf. 74 75 52 76

Ekspedition og tryk:
THYBORØN BOGTRYKKERI
Ærøvej 5A, 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 19 33 · Fax 97 83 24 30

ISSN 0900-3207

FORENINGEN AF DANSKE REDNINGSMÆND

Bestyrelsen:

Formand:

JACOB J. PEDERSEN
Skovfyrvej 21, 9850 Hirtshals
Tlf. 98 97 78 60

Næstformand:

BJARKE S. KRISTENSEN
Strømmen, 6791 Kongsmark, Rømø
Tlf. 74 75 55 03

Kasserer:

OLE B. JAKOBSSGAARD
Drejervej 41, 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 20 18

JOHN M. J. MEYER

Kathinkavej 2, Klintholm Havn, 4791 Borre
Tlf. 55 81 90 58

CLAUS H. JACOBSEN

K.H. Kofodsgade 2a, 3730 Neksø
Tlf. 56 49 30 43

HERLUF HØJ

Vesterhavsgade 138A, 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 17 76

HENNING SØRENSEN

Plantagevej 14, 8500 Grenå
Tlf. 86 32 30 05

BIRGER ISAKSEN

Hattemagervej 29, 9300 Sæby
Tlf. 98 46 36 80



En søens mand takker af efter 31 år på søen



Overskriften er hentet fra Ringkøbing Dagblad, der over en hel avis side fortæller om stationsleder *Per Brændsgaard Kristensen*, lørdag den 30. maj 1998. Det er journalisten *Ole Ravn* der har skrevet artiklen og formentlig også foretaget redigeringen af den flotte opsætning i bladet. Vor mand i Thorsminde får en flot farvel hyldet for sine 31 år i kystredningstjenesten og han fortæller til bladets journalist at han har bedt om sin afsked til FRV pr. 30. maj på grund af helbredsmæssige årsager. *Per Brændstrup Kristensen* som vi kender i kystredningsvæsenet som en meget humorfyldt og loyal redningsmand, fik som syvårig polio, og det har han lidt af siden. Han har dog alligevel kunne bestride opgaverne som redningsmand og senere som stationsleder, og det har han gjort godt. Både Per og hans kone *Tove Kristensen* er meget vellidte blandt redningsfolkene og i Foreningen af Danske Redningsmænd hvor han også har været med i bestyrelsen. Det var en stolt stationsleder der den 26. oktober 1995 kunne indvie sin nye flotte redningsstation, og det er til Pers fortjeneste, at både stationsbygningen og alt redningsudstyr til stadighed blev holdt i pæneste stand.

Der er 10 frivillige knyttet til stationen, der på årsbasis har temmelig mange udkald. En af dem husker Per særlig godt og om den fortæller han til avisen:

Det var Esbjerg-kutteren "Naja Lise" som i orkan med vindstyrke 42 endte ud for Thorsminde. Vi gik ud, og alt blev smadret i brændingen. En mand blev slået bevisstløs. Alt blev slået i stykker om bord, radar, instrumenter og kiskebænk. Men vi kom ind. På sådan en dag kan man godt blive 10 ældre på en nat, siger Per til avisen og tilføjer: Så er det rat at komme hjem til konen og "få en snak". Hun er nok den bedste psykolog, når alt kommer til alt.

Hirtshals Fiskeriforening

LOSSEAFD. - ØSTHAVNEN
9850 HIRTSHALS

NORDVESTBANK
- den lokale bank



Unibank
THYBORØN



THYBORØN SKIBSSMEDIE A/S
Sydhalevej 8 · 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 19 22 · Telex 60342 tydoor dk · Fax 97 83 23 13

- alt i skibsinstallationer...



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

**THYBORØN
HAVNS
FISKERIFORENING**

Havnegade 16, 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 18 44 · Fax 97 83 22 88

Kontortid: daglig kl. 09.00-12.00
Auktionshallen: 97 83 19 88

JENS LYSHOLDTS EFTF. A/S

ESBJERG SKIBSHANDEL INC. SKIBSPROVIANTERING
Fiskebrogade 8, 6700 Esbjerg
Telefon 75 12 10 22 · Telex 54 148 JLE DK · Telefax 75 12 60 96



**SKIBSSTORES - SKIBSMALING - TOVVÆRK
PROVIAN - KØD - GRØNT - BONDED STORES**

Agent og lager for:
**HEMPEL MARINE PAINTS
& CHESTERTON PACKINGS**

Leverandør til søens folk...



Lemvig Skibsforsikring

Bredgade 14 · 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 13 53

**Grenaa gensidige Forsikring
for Fiskefartøjer**

Havet 86, Bønnerup strand, 8585 Glesborg
Tlf. 86 38 61 39 · Fax 86 38 64 77

**HIRTSHALS
FISKEAUKTION**

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



**HVIDE SANDE
FISKEAUKTION**

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

**BRUG BRUGSEN
ANHOLT**

Tlf. 86 31 90 20



BORNHOLMS SKIBSFORSIKRING · G/F
Munch Petersensvej 9 · 3700 Rønne · Tlf. 56 95 18 72 · Fax 56 95 60 72

**PEDER OG THOMAS NØRGAARD
FISKEEXPORT A/S**

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



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



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

Årsmødet i Brædstrup

Lørdag den 4. april 1998 afviklede Foreningen af Danske Redningsmænd årsmøde på Pejsegården i Brædstrup. Trods et ændret mødetidspunkt, efter tidligere ønske fra Bornholm, og en ændret måned, var fremmødet meget begrænset. I alt deltog 29 redningsmænd inkl. bestyrelsen og der deltog i det senere samvær 20 damer. Desuden deltog som gæster: Michael Jensen fra FRV, Asker Fossing, Robert Iversen, Chr. Mose Enevoldsen og en repræsentant fra Dansk Fiskeriforening

Formanden Jacob Pedersen, Hirtshals indledte mødet med en velkomst til de fremmødte inkl. damerne. Han overbragte en hilsen fra fam. Bachmann, Grenå, fra Jørgen Ibsen, Esbjerg og Erik Mouritzen, Esbjerg, der alle var forhindret i at kunne deltage.

Sammen med damerne sang man: "Lær mig havets klitter..." med Robert som forsanger, hvorefter damerne gik i kælderen for dyste med hinanden i bowling. Det egentlige årsmøde kunne begynde.

Første punkt på dagsordenen var valg af ordstyrer og bestyrelsen forslag hertil blev vedtaget. Det blev næstformand i Dansk Fiskeriforening Torkild Førby, Hanstholm, som straks oplæste dagsordenen og gav ordet til Jacob Pedersen for beretning.

Jacob Pedersen indledte med at meddele, at han lige havde fået information om at foreningens æresmedlem Kristian Baltesen, Nørre Vorupør var afgået ved døden, og han bad forsamlingen mindes ham med tre minutters stående stilhed.

Han udtalte et Æret være Kristian Baltesens minde.

Efter mindehøjtideligheden oplæste formanden foreningens skrivelse til Hen-



Formanden Jacob Pedersen oplæste beretning.

des Majestæt Dronningen og bad under tegnede redaktør om at foretage det videre fornødne.

BERETNING

Formanden startede sin beretning med en orientering om hvad der foregik "inde i huset" og hermed mente han inde i Farvandsvæsenet. Foreningen havde ved flere lejligheder gjort opmærksom på at redningssektionen ikke fungerede som man

kunne ønske sig og at der var megen frustration ved kystredningsstationerne om hvem i FRV der skulle tage sig af hvad osv. Farvandsdirektøren lovede at han ville se på sagen, og der ville blive afholdt et seminar i Hundested i maj om sagen. Foreningens bestyrelse fremførte en model som et forslag. En model som vi mente alle kunne leve med, og direktøren var da også positiv for vort forslag, men ville ikke love at vort forslag blev det valgte system. Han fremførte en plan på det fremtidige redningssektion, og den var ikke just en idé vi var så begejstret for. Farvandsdirektøren satsede her på Svend Boysen som divisionschef for redningssektionen. Det har han tidligere været, men havde dengang ikke formået at skille arbejdet med division redning og division F, og med den nye model ville det netop give ham magt til at blande de to divisioner sammen. Det mener vi vil være meget uheldigt, både hvad angår ekspertise og hurtig beslutningsproces vedr. kystredningsstationerne.

Det sidste vi har set, sagde Jacob Pedersen, er at der skal skæres 4,75 årsværk væk fra redningssektionen. Dette svarer til - ja, hør nu godt efter - 30 frivillige redningsmænd, samtidig vil der formentlig blive nedlagt tre kystredningsstationer. Farvandsvæsenets lønbudget er på 115.517.700 kroner, og der skal spares 2.234.410. De 1.5 mill. Spares alene på redningssektionen, og som det eneste sted indenfor FRV skal der desuden spares 1 mill. på driften af kystredningsstationerne.



En del af de fremmødte medlemmer. Forrest tre mand fra station Esbjerg.

Tilsvarende skal vore øvelsesaktiviteter skæres ned. Helt nøjagtig fra ca. 550.000 kr. til 200.000 kr. *Jacob Pedersen* fandt besparelserne meget foruroligende og han undrede sig over at et budget på 700.000 til uddannelser over flere år sjældent blev udnyttet fuldt ud. Ja, ofte var beløb helt op til 320.000 ikke blevet udnyttet og gik således tilbage til kassen. Han bad om forsamlingens kommentar til dette.

Herefter kom formanden ind på timeopgørelserne fra de enkelte stationer og han understregede at det var vigtigt at man sikrede sig at alle timer kom med i opgørelsen.

MATERIELLET

Formanden redegjorde herefter for hvad der landet over var sket af forskellige tiltag ved de enkelte kystredningsstationer fra syd til nord: *Gedser* havde fået en garage fra vagerdepotet til redningsstationen.

Deres XRB 10 havde haft havari på begge motorer (waterjet). De var nu blevet overhalet.

Klintholm kystredningsstation havde haft deres GTC'er til hovedeftersyn.

Nexø: "L. Rosenfelt" har fået gennemført en omfattende undersøgelse vedrørende stabilitet i forbindelse med udskiftning af deres halogen.

Rømø stationen har fået bygget en garage til deres udrykningsbil og de har også i årets løb fået en nybygget MOB båd.

Sønderho har fået en ny traktor.

Esbjerg: Der har været en del projektering og forslag til placering af et bådhus til en MRB. Dog skal bådhuset til en ny LRB'er være klar først.

Hvide Sande: Stationen har fået en ny MOB båd, og stationspersonalet var her virkelig kreative med at få båden udstyret så godt, at ideen nu overføres til fremtidige MOB både.

Agger: Stationen har i 1997 måtte afgive

deres "Weedo" i bytte med en MOB båd, og det store telt er nu fjernet.

Nørre Vorupør: Stationen har fået en ny MOB båd. Desuden er fugtproblemer i det gamle redningshus blevet løst.

Slettestrand: Stationen har fået en ny MOB båd. Desuden har de fået den landrover, der var i Lønstrup.

Hirtshals: Stationen har fået bygget et flydende redningsbådhus til LRB 12. Desuden er begge gear i "M. Gaardbo" blevet renoveret.

Sjællands Odde: Stationen har fået en ny LRB (LRB 13).

Grenå: Stationen er blevet kraftig tilbygget. En del af tilbygningen lejes ud til lodserne, mens redningsmandskabet får vagtstue på øverste etage.

Anholt: Stationen har fået ny personsøgeranlæg (NIROS 8008). Udrykningskøretøjet er ombygget så det lettere kan modtage en bære med patient.

Østerby: Stationen har haft et større motorhavari på deres GTC 900-4.

Formanden afsluttede med at orientere om, at alle kystredningsstationerne har fået udskiftet "Speedline 250 ud med HANSSONS IKAROS raketter. Desuden meddelte han, at alle kystredningsfartøjer skal have udskiftet Halon anlæggene inden udgang af 1998.

Skagen kystredningsstation havde afprøvet et nyt linekasterapparat med stor tilfredshed, ligeledes havde der været tilfredshed med afprøvningen af sommerredningsdragter, og det er meningen at der skal tilgå kystredningsstationerne fire dragter hvert sted.

De nye MRB'ere, som bygges i Aalborg, skal være færdig i uge 23 (prototypen) - efter uge 24 løber der dagbøder på, fortalte *Jacob Pedersen*. Der har været problemer bl.a. med gearene, men de skulle være løst nu. Den første skal udstationeres ved kystredningsstation Læsø.

MATERIELLET I DAG

Kystredningstjenesten råder i dag over følgende materiel til redning af mennesker ved kyst og strand: 7 store kystredningsbåde, 4 ældre mellemstore både (31-33-34 og 35), 20 LRB'ere, 6 landrovere, 2 Mercedes, 7 Unimog og tre traktorer. Hertil en del "mand-over-bord-både (MOB) og trailere og raketudstyr.

Efter en del udsættelser er der nu gang i bygning af 2. serie af LRB'ere, og det bliver station Esbjerg, der skal modtage den første i den nye serie.

TØJPOINT '98

Det er blevet således, at tøjpoint til frivillige nu er på 52 point. Dette fik lønudvalget igennem med argumenter om, at de frivillige gerne ville være genkendelige når der f.eks. var en eller anden officiel arrangement ved stationen. Man ville gerne have tøj, der markerede, at de var kystredningsmænd og ligesom de frivillige brandmænd kunne skille sig ud fra mængden. Formanden bemærkede, at mange anvendte de opsparede tøjpoints til indkøb af arbejdstøj. Han gjorde herefter opmærksom på de regler der er omkring beklædning til redningsmænd. Specialbeklædning uden beregning er følgende: Redningsdragter, fiberpels, termosokker og elefanthue. Derudover en køredragt til fører af redningskøretøj. Sikkerhedsfodtøj hvor arbejdstilsynet kræver det. Som udlånsbeklædning kan man rekvirere kedeldragter til brug på en kystredningsstation hvor behovet er tilstede. Al øvrigt beklædning skal anskaffes via pointsystemet eller købes af egne midler via Farvandsvæsenets forsyningstjeneste.

SØSÆTNING FRA ÅBEN STRAND

Der har i flere år været diskuteret muligheden for at søsætte de lette kystredningsbåde fra den åbne strand som der jo er behov for bl.a. ved flere nordjyske kystredningsstationer. Men de lette redningsbåde er jo ikke så lette endda, og en delegation på fire mand har været en tur i Holland for at se på hvordan de løser dette problem. Det indgår nu i overvejelserne om det Hollandske system kan anvendes på de åbne strande ved de kystredningsstationer, der benytter disse her i Danmark. I dag anvendes der MOB både fra den åbne strand, men tanken er at udvikle en model af LRB 10 klassen til dette brug, så større og mere sikre kystredningsfartøjer kan udsættes herfra.

LØN 1998

Der blev i september 1997 indgået en to-årig aftale med Forsvarsministeriet hvor



Fra bestyrelsesbordet. Den valgte dirigent oplæser dagsordenen.

de frivillige kystredningsmænd fik forhøjet deres tøjpoint til 52 samt en stigning på 4,25% over to år. De heltidsansatte, har udover at der er tegnet en gruppepensionsforsikring, fået et tillæg.

Foreningen er gået med til en fire-årig forsøgsperiode med henblik på et nyt lønsystem, der kan give en forbedret pensionsordning på længere sigt. Vi har valgt at være med i dette system så vi fra foreningens side kan medvirke til at sikre kystredningsmændene deres løninteresser fremfor at lade andre træffe disse afgørelser for os. Vi har garanti for at ingen nuværende kan gå ned i løn, ej heller forringet deres pensionsordning.

UDDANNELSER '98

Der har i årets løb været afholdt et søredningskursus (SAR), et LRB-kursus samt et grundkursus i UHM og førstehjælp. To repetitionskurser er afholdt i UHM og førstehjælp ligesom der er afholdt to køretøjskurser i Oksbøl. Et enkelt § 16 kursus er afholdt og ved alle stationer er der afholdt repetition i UHM og førstehjælp.

Efter formandens beretning bad dirigenten om bemærkninger hertil, men man valgte at tage regnskabet først, da kassereren skulle videre. Regnskabet blev godkendt efter supplerende oplysninger af formanden, der orienterede om udgifterne til møder og forhandlinger i København på kr. 32.660,20 og indkøb af edb til formanden på kr. 14.740,00.

BEMÆRKNINGER

til formandens beretning var der ikke mange af, og det tog lidt tid inden der

kom en egentlig debat. *Victor* fra station Oksbøl ville vide noget om sommerdragterne, hvor de var i brug henne nu og den indre påklædning. *Michael* fra FRV fortalte at der var to dragter på prøve, og at de har været afprøvet et par steder bl.a. i Grenå, hvorfra der er udgået en rapport om dragternes egnethed. Begge de steder, der har afprøvet dragterne var der stor tilfredshed. *Jacob* orienterede om reglementet for anlæggelse af redningsdragterne og om forsikringen, hvis det ikke sker. *Michael* replicerede med at sige at dragterne skal lynes helt op under brug.

Henrik, Esbjerg kom ind på deres problemer med et bådhus til deres kommende LRB og kommende MRB. Han havde ikke meget tillid til FRV. *Jacob* understregede, at de ikke vil få en ny LRB, hvis ikke de forinden har fået bygget et bådhus til den. *Henrik* ville have kurser i brug af de nye LRB'ere, evt. ved at Rømø LRB udlånes til Esbjerg en tid. Dette modsatte *Bjarke*, Rømø sig idet han fastholdt at det ikke var nødvendigt med et kursus i en nybygget LRB for at kunne sejle en sådan, og at der efter hans mening var for langt mellem de to stationer. Både *Michael*, *Harbo* og *Jacob* gav besyv med i debatten. *Abrahamsen*, Esbjerg bragte et nyt emne op i LRB debatten, nemlig de fartbegrænsninger der var talt om. *Bjarke* fortalte, at en trykpåvirkning på over 10G et vist antal gange kan vise sig at give beskadigelser, men det var ikke bevist.

Debatten døde hen og man gik over til indkomne forslag som kom fra bestyrelsen:

Bestyrelsen foreslog i sit forslag nr. 1, at generalforsamlingen (Årsmødet)

Havnens EL-forretning A/S

Nordhavnsvej 11 · 8500 Grenaa · 86 32 50 66

FSØ RØNNE A/S

FSØ RØNNE A/S - Fiskerivej 11, DK-3700 Rønne
Telf.: +45 · 56 95 19 06 - Fax: +45 · 56 95 19 07

Alle handler i...

Thorsminde Fiskernes Indkøbsforening

Vesthavnen · Thorsminde · 6990 Ulfborg
Telefon 97 49 70 55

Specialister i garn

Nybygning, ophaling og reparation af fiske- & specialfartøjer



A/S Hvide Sande Skibs- & Baadebyggeri

Beddingsvej 2
6980 Hvide Sande
Danmark
Tlf.: +45 9731 2511
Fax: +45 9659 1204
e-mail: skibe@hssb.dk

igen kun skal afholdes hvert andet år i de år, der ikke er generalforsamling kommer formanden til regionernes regionsmøder som tidligere bestemt efter medlemsforslag. Generalforsamling vil således blive afholdt på lige årstal.

Forslaget blev vedtaget.

Bestyrelsen foreslog, at der i foreningens vedtægter § 4 kommer til at stå: I region.... vælges der to medlemmer til bestyrelsen, og op til to suppleanter.

Også dette blev vedtaget.

Bestyrelsens tredje forslag gik ud på, at foreningen betaler rejseudgifter fra øerne til fastlandet. Det er især møtet på kystredningsstationerne: Læsø, Anholt, Chr. Ø og Bornholm.

Formanden *Jacob Pedersen* orienterede medlemmerne om at man fra bestyrelsens side også havde arbejdet med et forslag om, at bestyrelsesmedlemmer kunne få 350,- kr i diæter ved møder i foreningens regi. Det forslag ville man se nærmere på.

Herefter meddeltes resultatet af afstemningerne ved stationerne om valg til bestyrelsen og denne blev præsenteret. *Henrik*, Esbjerg kom ind som suppleant for *Herluf Høj*, og *Steen-Erik* for *Claus*, begge Bornholm.



ESBJERG GENSIDIGE
SKIBSFORSIKRING

Havdigevej 31 · 6700 Esbjerg

**Foreningen af danske Redningsmænd
Driftsregnskab 1/1 - 31/12 1997**

Kontingent		104.040,00	
Salg af krus og askebægere		360,00	
			104.400,00
Generalforsamling.....	54.721,20		
Kreds og regionsmøder	6.189,75		
bestyrelsesmøder.....	5.978,00		
Stationsmøder	3.064,00		
Møder og forhandlinger i København.....	32.660,20		
Honorar til formand og kasserer	12.500,00		
Gaver og blomster	1.528,50		
Porto og papirvarer.....	1.482,75		
Telefon, formand.....	2.000,00		
Revisorhonorar.....	80,00		
Div. omkostninger	920,50	121.124,90	
			- 16.724,90
Renteindtægt NVB 7000668		17.998,95	
- NVB 1027568		4,62	
- NVB 3520776		260,99	
			1.539,66

**Tidsskrift for Redningsvæsen
Driftsregnskab 1/1 - 31/12 1997**

Annonceindtægter		69.049,25	
Abonementindtægter.....		10.466,75	
			79.516,00
Trykning af bladet.....	55.465,80		
Forsendelse af bladet.....	2.152,42		
Honorar redaktør.....	5.000,00		
Porto	1.425,00		
Telefon	1.320,00		
Papirvarer.....	1.864,00		
Gebyr NVB	650,00	67.877,22	
			11.638,78
Renteindtægt NVB 7536489		16,20	
- NVB 7550704		7,10	
			11.662,08
Indkøb af nyt EDB-anlæg	14.740,00	14.740,00	
			- 3.077,92

Formueopgørelse

Nordvestbank 7536489 saldo pr. 1/1	7.939,13		
- 7000668 saldo pr. 1/1	300.000,00		
- 1027568 saldo pr. 1/1	4.870,21		
- 7550704 saldo pr. 1/1	11.673,25		
- 3520776 saldo pr. 1/1	25.131,90		
Årets overskud forening.....	1.539,66		
Årets underskud blad	- 3.077,92		
Tilgodehavende moms	- 416,95		
Tilgodehavende for blad nr. 4+5	- 12.738,00		
Udlæg Jacob	1.800,00		
			336.721,28

Formuens placering

Nordvestbank 7000668	300.000,00		
- 1027568	3.080,83		
- 7550704	33.508,63		
- 3520776	260,89		
- 7536489	- 129,07		
			336.721,28

Thyborøn, den 31. marts 1998.

Regnskabet revideret af:

Villy Jakobsgaard - Herluf Høj

Udvalget for redningsfartøjer og materiel m.v. i kystredningstjenesten

Udvalget med det lange navn - forkortet til UROM, har afholdt sit 77. udvalgs-møde. Det skete den 24. marts 1998 på kystredningsstation Hirtshals. Fra Farvandsvæsenet deltog farvandsdirektøren *S. Torp Petersen*, redningsinspektør *Ole Skovgaard Jensen*, afdelingsingeniør *Ómar Frits Eriksson*, overkonstruktør *Michael Jensen*, overkonstruktør *Søren Lange* og fuldmægtig *Jørgen B. Christensen*, der blev udpeget som referent og som har tilsendt Tidsskrift for Redningsvæsen dette referat.

Fra Foreningen af Danske Redningsmænd deltog stationsleder *Jacob J. Pedersen*, Hirtshals, bådmand *Henning R. Sørensen*, Grenå Havn, bådmand *Claus H. Jacobsen*, Nexø og stationsleder *Bjarke S. Kristensen*, Rømø.

Dagsordenen var følgende:

1. Godkendelse af dagsordenen.
2. Status vedr. bygning og introduktion af MRB (1. serie).
3. Status vedr. anskaffelse af lette redningsfartøjer (2. serie).
4. Status vedr. byggeaktiviteter på redningsområdet.
5. Status i arbejdet med vurdering af søsætningsmuligheder over stranden.
6. Generel orientering fra redningsinspektøren/materielafdelingen.
7. Eventuelt
8. Dato for næste møde

Ad.Pkt. 1: Godkendelse af dagsorden.

Farvandsdirektøren takkede for invitationen til at komme til Hirtshals i dag og pointerede at det altid var en glæde at komme ud og besøge tjenestestederne og oplyste, at han ville vende tilbage sammen med departementchefen lige efter påske, hvor man vil benytte lejligheden til at aflægge flere stationer i Nordjylland et besøg.

Farvandsdirektøren bød herefter velkommen til det 77. møde i UROM. Den ud-

sendte dagsorden blev godkendt uden bemærkninger, hvorefter ovennævnte dagsorden blev anvendt ved det 77. møde i UROM.

Ad. Pkt. 2: Status vedr. bygning og introduktion af MRB (1. serie)

Status nr. 6 var sammen med hoved- og delplaner for MRB-type 16 fordelt den 20. marts 1998 og *Ómar Frits Eriksson* orienterede om status vedrørende bygning af det første MRB-redningsfartøj i 1. serie hos Mathis værft i Aalborg, herunder at værftet nu er godt i gang på alle områder. Skrogstrukturen er næsten færdiggjort, ligesom blandt andet montering af rørgrej, redningskran, opbygning af styrepult og rørføringer for motorinstallationen pågår. Endvidere angiver Mathis' nyeste tidsplan en forsinkelse samt først levering af fartøjet den 26. juni 1998. *Farvandsvæsenet* har udbedt sig en forklaring på den uoplyste forsinkelse.

Ómar Frits Eriksson gennemgik herefter de opdaterede hoved- og delplaner for MRB type 16 og fremhævede tre ting: Tilpasning af redningsstationerne, betjeningsvejledningerne, uddannelsesprogrammet samt at da MRB 36 er en prototype, bør fartøjet ikke umiddelbart stationeres fast ved kystredningsstation Østerby på Læsø, men der bør ske en afprøvelse ved en række kystredningsstationer, således at der kan indhøstes erfaringer med fartøjet.

Farvandsdirektøren medgav at man bør slå de perioder hvor fartøjet er et sted sammen således at fartøjet stationeres færrest mulige steder og han fandt, at man skulle drøfte det på det kommende stationsledermøde og næste UROM-møde førend redningsinspektøren og materielafdelingen lagde sig fast på hvilken model der skulle vælges for det operative prøveprogram for prototypen af MRB - type16.

Efter en kort drøftelse af forskellige de-

taljer, tog UROM statusrapporten og de opdaterede hoved- og delplaner for MRB type 16 til efterretning.

Ad. Pkt. 3: Status vedrørende anskaffelse af lette redningsfartøjer (2. serie)

I forlængelse af de tidligere oplysninger som er givet på de foregående UROMs møder om anskaffelse af LRB (2. serie) - (se T.f.RDV nr. 1) orienterede *Ómar Frits Eriksson* at før bevillingen er givet kan der ikke oplyses noget håndfast omkring leveringstakten, men med de kendte terminer for kontrahering, en produktions-tid på 110 dage, kan der tidligst ske levering af LRB 15 til Esbjerg ultimo september 1998.

På spørgsmål fra *Henning Sørensen* og i tilknytning til materielchefens status vedrørende anskaffelse af LRB (serie 2), oplyste *Farvandsdirektøren* at vi nu går ind i en periode hvor vi får bygget denne type LRB'ere i bunder af fire. Det er en periode, hvor det formentlig ikke længere er nødvendigt at forelægge indkøbene for Finansudvalget, da der nu er konstrueret de tre grundtyper som skal anskaffes. Det er som bekendt MRB type 16, MOB bådene samt denne type LRB som bygges i henhold til SØF's tekniske forskrift nr. 8 af 6. august 1993, og hvor der nu kan ske levering af ca. 2 stk LRB'ere om året.

Ad. Pkt. 4: Status vedrørende byggeaktiviteter på redningsområdet.

Søren Lange orienterede om nedenstående allerede planlagte byggeaktiviteter på redningsområdet i 1998:

ANHOLT: Projektet vedrørende en ny garage til redningskøretøj og etablering af diverse tekniske installationer på RST Anholt kan nu sendes i licitation. Licitationen forventes afholdt den 22. april 1998 med henblik på at projektet kan gennemføres i 1998.

HSR Skibselektronik
97 31 12 57
Otto Pedersenvej 3 6960 Hvide Sande

ELLING & EJSING A/S
Maskinværksted · Skibssmedie
Nordvestkajen · 9850 Hirtshals
Telefon 98 94 23 22
Lager og indkøbsafd. 98 94 24 35

CHRISTIANSØ: I samråd med Forsvarets Bygningstjeneste og Skov- og Naturstyrelsen er fundet en løsning med opbevaring af MOB båden i et af de fredede kanonbådskure. Licitationen påregnes gennemført i april/maj måned.

ESBJERG: Der er udarbejdet tre forskellige forslag til placeringen af et flydende bådhus i Esbjerg. Forslagene vil blive drøftet med Statshavnadministrationen i Esbjerg. Projekteringen af bådhuset vil herefter ske på baggrund af erfaringer med bådhuset i Hirtshals og personalet i Esbjerg vil blive taget med på råd ved projektet.

HIRTSHALS: I løbet af foråret vil der ske en facaderenovering på stationen. Fuget er slidt og skal udskiftes, ligesom der er sket forskellige skader inde i stationsbygningen.

Generelt vil der i løbet af sommeren og efteråret 1998 blive foretaget stationsbygningssyn på alle kystredningsstationer for at fastlægge vedligeholdelsesplan for de kommende år. Ved bygningssynet vil man tillige vurdere eventuelle bygningsskader som følge af anskaffelse af nyt udstyr (kranbjælker, porte, spilfun-

damenter o.lign.) samt mulighederne for i stedet for at male portene med flagdekorationer at få produceret "klistermærker"-flag.

Ad. Pkt. 5: Status i arbejdet med vurdering af søsætningsmuligheder over stranden.

Ole Skovgaard Jensen orienterede om, at projektgruppen til undersøgelse af søsætningsarrangementer over stranden har afsluttet sit arbejde og den rapport som projektgruppen har udarbejdet er fordelt til UROM's medlemmer. I rapporten har man vurderet mulighederne for søsætning af LRB fra strandene: Slettestrand, Torup Strand, Nørre Vorupør og Fanø, og man har set på de nuværende søsætningsarrangementer og de forskellige muligheder, der er for søsætning over disse strande. Endvidere har man vurderet omkostningerne ved at indføre et "hollandsk arrangement" med de heraf følgende ændringer af de nye LRB'ere. Evt. bygningsmæssige tiltag indgår ikke i omkostningsberegningen.

På baggrund heraf har projektgruppen efter en række overvejelser anbefalet "den hollandske model for søsætning over stranden" - type SEATRAC, som den

mest velegnede løsning af hensyn til farøjsmateriellet.

Farvandsdirektøren takkede projektgruppen for et veludført stykke arbejde og meddelte at han gerne havde set en lidt mere nuanceret rapport som pegede på forskellige løsninger, men at denne rapport naturligvis vil indgå i planlægningsgrundlaget for kystredningstjenesten på lige fod med andre overvejelser om alternative søsætningsarrangementer i form af wireløsninger samt stationering af MOB både ved disse stationer.

Herefter blev man enige om, at bytte om på pkt. 6 og 7, da formanden skulle videre til møde på Mathis værft i Aalborg.

Ad pkt 6: Generel orientering fra redningsinspektøren/Materielafdelingen

Medicinkister

Ole Skovgaard Jensen uddelte en oversigt over det indhold i medicinkisterne som Centrer for Maritim Sundhedsuddannelse har foreslået skal forefindes i redningsfartøjernes medicinkister. Redningsinspektøren bad Foreningen af Danske Redningsmænds repræsentanter i UROM om snarest at melde tilbage med evt. bemærkninger med henblik på

spørgsmålet på ny kunne tages op overfor Søfartsstyrelsen og således at Farvandsvæsenet har mulighed for at iværksætte et anskaffelsesprojekt som alle parter kan blive enige om.

Beklædning, huer, vanter og sikkerhedssko

Ole Skovgaard Jensen oplyste, at det efter UROM-mødet i januar måned havde været drøftet i Farvandsvæsenet, hvordan man skulle forholde sig ved bestilling og udlevering af manufaktur til redningsmændene, f. eks. i form af huer, vanter og sikkerhedssko. Retningslinjerne var skitseret som følgende: Specialbeklædning til redningsaktioner, herunder redningsdragter, fiberpels og termokøredragter udleveres uden beregning gennem forsyningstjenesten, mens sikkerhedsbeklædning, herunder sikkerhedsfodtøj efter ønske og efter behandling i sikkerhedsorganisationen også kan bevilges uden beregning, men at rekvisitionen først herefter kan indsendes til Farvandsvæsenet og beklædningen udleveres via forsyningstjenesten. Kedeldragter er Farvandsvæsenets ejendom og kan efter begrundet ønske og efter godkendelse af redningsinspektøren udlånes uden beregning. Al anden beklædning, herunder ekstra neoprenhandsker og termosokker anskaffes via pointsystemet eller for egne midler via forsyningstjenesten.

Jacob Pedersen bemærkede, at med hensyn til neoprenhandsker og termosokker var det FDRs opfattelse, at man havde forhandlet sig frem til, at disse beklædningsgenstande hørte under sikkerhedsbeklædning, som efter begrundet ønske kunne udleveres uden beregning efter at det havde været behandlet i sikkerhedsgruppen for kystredningstjenesten.

Ole Skovgaard tog tilkendegivelsen med hjem.

Med hensyn til sommerredningsdragter fandt Ole Skovgaard Jensen det hensigts-

mæssigt at man indhentede Søfartsstyrelsens endelige godkendelse forinden man gik videre, mens man samtidig vurderede behovet for sommerredningsdragter inden for kystredningstjenesten. Redningsinspektøren fandt det ligeledes hensigtsmæssigt at man først herefter iværksatte et større projekt for anskaffelse af sommerredningsdragter.

Arbejdsgruppe til undersøgelse af fremtidig timeforbrug ved redningsstationerne.

Ole Skovgaard Jensen orienterede om, at arbejdsgruppen har anmodet redningsstationerne om at opgøre forbruget af mandetimer, således at Farvandsvæsenet har mulighed for at tage højde for uforudsete opgaver og således at der også for kystredningstjenesten er et bedre planlægnings- og budgetgrundlag.

Budget 1999

Ómar Frits Eriksson orienterede om at der som i det øvrige Farvandsvæsen planlægges en budgetreduktion i kystredningstjenesten, som søges nået ved nedsættelse af øvelsesaktiviteterne, efteruddannelseskontiene, olie- og elkonti samt nyan-skaffelses- og vedligeholdelseskontiene. Målet har også været svært for Farvandsvæsenet at nå, idet 1999 som bekendt er et materiellmæssigt krævende år med en del hovedeftersyn m.v.

Formanden for Foreningen af Danske Redningsmænd Jacob Pedersen tilkendegav, at det var helt uakseptabelt at uddannelses- og øvelsesniveauet skal være lavere end det niveau vi er på nu og at en besparelse på 4,25 årsværk svarende til 30 frivillige redningsmænd overhovedet ikke kunne akcepteres.

Ómar Frits Eriksson ville tage tilkendegivelsen med hjem, men opfordrede i øvrigt til, at budgetspørgsmålet løbende drøftedes i de etablerede samarbejds- og forhandlingsfora.

Ad. Pkt 7: Eventuelt

Jacob Pedersen ønskede oplyst om hvordan mulighederne var for økonomisk støtte fra Farvandsvæsenet til at RST Hirtshals blev optaget på den hjemmeside som var ved at blive etableret for virksomheder på og ved Hirtshals havn og hvordan den kunne etableres en link til Farvandsvæsenets hjemmeside. Farvandsdirektøren bad redningsinspektøren forelægge spørgsmålet for projektlederen for Farvandsvæsenets Internetprojekt: Jens Peter Hartmann.

Ad pkt 8: Dato for næste møde

Næste møde i UROM blev aftalt til torsdag den 4. juni 1998 klokken 9 på Mathis Værft i Aalborg.



MATHIS VÆRFT A/S
Bådbyggervej 7 · Ålborg · Tlf. 98 12 05 50

FØR DE VÆLGER PENSIONSFORM

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



MOLLERUP & BROE

Kolonial og skibshandel

Thyborøn Havn
Telefon 97 83 12 11

KANSAS SEA



Vi henviser til nærmeste forhandler!



CARL BACKS A/S en gros
Postbox 3049
Malervej 10 · Sædding
DK-6710 Esbjerg V
Tel. 75 15 11 77

Rapport fra kystredningsstationerne

Tidsskrift for Redningsvæsen har modtaget følgende rapporter

Kystredningsstation Rønne

Fra Bornholms Marinedistrikt modtog stationen den 15. februar 1998 en alarm klokken 15,41. Fiskefartøjet R 268 "Sus-si" af Listed meldes savnet af familien. Den var ikke vendt tilbage til havn til aftalte tid. Der var tæt tåge og en vindstyrke på ca. 10-15 m/s fra SV. Det mentes at kutteren havde fisket imellem Hammeren og Chr. Ø. Vi sender vor LRB afsted til en position 5517N 1517Ø. Unimog køres til havnene Hasle, Allinge og Svaneke, da BHM ikke kunne opnå kontakt med lokale havnefogeder. Vor redningsfartøj "Rosenfeldt" når også frem til området og sammen med lokale fiskefartøjer indledes eftersøgningen. Et polsk handels-skib "Ziemia Krakowska" meddeler til Lyngby Radio, at de har observeret en gummiflåde med en person i. de vender om og optager personen fra gummiredningsflåden. Det viser sig at være den savnede fisker. Hans kutter var brændt tidligere på morgenen. Han var ved godt mod og blev overført til "Rosenfeldt" og eftersøgningen blev afblæst. Mandskabet blev hjemsendt kl. 22.

Røde lys

Den 30. marts klokken 1950 fik vi alarm fra Bornholm Marinedistrikt. Der var observeret røde lys ved Boderne. Inden vi nåede at komme ud af havnen fandt Marinedistriktet ud af, at de røde lys var fra en tysk militærfly der havde skudt med røde sporprojektiler. Alarmen blev afblæst.

Demonstration

ASF Dansk Folkehjælp afviklede en kampagne for at få flere medlemmer og vi deltog med en demonstration i søredning som blev overværet af mange tilskuere. Vi demonstrerede opsamling i vandet og behandling af kuldeskader, genoplivning samt vakumbårenes anvendelse, hyperternibære, ascoterpose, vending af redningsflåde samt vort udstyr i Unimog og LRB. Demonstrationen fandt sted i Nørrekås lystbådehavn den 26. april klokken 14-17.

Øvelse SAREX

Den 30. april afvikler Bornholm Marinedistrikt en storstilet øvelse med både estiske og lettiske fartøjer. Det er den årlige SAREX øvelse, der skal finde sted SV af Bornholm. Efter modtagelsen af alarmen klokken 09,27 meddelel øvelsessituationen: Et skib er ved at synke SV af Bornholm. Der er fire personer ombord. Det estiske kystvagtskib "Maru" udpeges som lederskib og al kommunikation foregår på engelsk. 09,30 sejler vor LRB ud til "Maru", hvorfra den beordres til at sejle SV over til følgende søgeområder 5502'5 N 1451'0 Ø - 5501'7 N 14'3 Ø - 5445'0 N 1453'3 Ø - 5445'0 N 1439'3 Ø. De deltagende skibe var Estiske "Maru", det lettiske "Zibenas", orlogskutter "Farø", tjenestefartøj "Elefanten", fiskeriinspektionsskibet "Havørnen" og vor lette redningsbåd. "Maru" fordelte skibene i søgeområdet og klokken 1111 observeres flåden og de fire personer fundet. Eftersøgningen fuldført. Klokken

13,08 simuleres en eksplosion om bord på "Zibens". Der er brand om bord og styremaskinen er ude af drift. To personer er alvorligt såret. Mandskab og udstyr overføres mellem skibene og klokken 13,57 afsluttes øvelsen.

Kæntret jolle

Vi fik alarmen klokken 12,27 den 11. maj. En 16 fods jolle med 6 personer var kæntret i havneindløbet. De seks personer redder sig selv i land og underretter politiet. Jollen forsvinder og vi etablerer en eftersøgning efter den. Senere deltager også havnens bugserbåd "Ursus", men eftersøgningen giver ingen resultat. Vor Unimog sendes ud, men heller ikke denne finder jollen og klokken 23,53 indstiller stationslederen videre eftersøgning. De seks i jollen havde redningsveste med, men ikke på. Årsagen til kæntringen skyldes et større fartøj på vej ind i havnen.

Fra RST GRENÅ:

Den 20. februar klokken 16,15 blev vi af SOK/KGM om at eftersøge et område østen for Grenå. En i Grenå by havde set en rød raket over havnen. Vi afgik med vor LRB 7 samtidig med at orlogskutter "Drejø" afgik fra havnen. Vi eftersøgte et område på 3x4 sømil ud for Fornæs fyr men observerede intet. Efter godt en times eftersøgning blev alarmen afblæst, og vi ankom til base klokken 18,00.

Ankergrej i skruen

Fredag den 6. Marts blev stationen ringet op af fiskeskipper Henning Fløjborg på kutteren AS 139 "Kisser" som på positionen: 56.18,90 N og 11.11.50 Ø ca. 10 sømil østen af Grenå Havn havde fået ankergrejet i skruen, og derfor gerne ville hjælpes i havn. Vinden var i vest med ca. 18 m/s. Redningsfartøjet "Anna E. Rørbye" afgik fra havnen klokken 10,35. Vi var fremme klokken 11,10 og fik hurtigt

en trosse over og han blev slæbt ind til Grenå Havn, som vi nåede en time efter alarmen var tilgået os.

Minesprængning

KGM rettede en forespørgsel til os om vi ville sejle et minørhold på otte mand ud for at springe en mine som en fisker havde fået i voddet. Efter at have underrettet Grenå Politi afgik vi med minørerne med redningsfartøjet "Anna E. Rørbye". Vi tog også af sted med vor LRB 7, da minørerne gummibåd var læk. Klokken 12 var vi fremme ved stedet - 13,7 sømil fra Grenå Havn. Vinden var VNV 8-10 m/s. Minen var markeret med en pagaj og det tog en lille time at få den bortsprængt. Vi var atter i havn klokken 14.

Garnjolle læk

Mandag den 30. marts anmodede SOK/KGM os om at komme en garnjolle til hjælp SØ 17 "Ilykke" af Mommark. Den var læk og var ved at synke på en position 18 sømil syd af Grenå. Vinden var SØ 6 m/s og vi tog af sted med begge vore fartøjer. Der var kun en m bord på fiskefartøjet nemlig ejeren Svend Anker Hansen, men ved siden af sig havde han marinefartøjet "Flyvefisken" og over sig en redningshelikopter. Vi nåede frem en time efter alarmen og satte to mand med pumpegrej over på fiskekutteren og med vore fartøjer ved siden sejlede han selv til Grenå Havn., som vi nåede klokken 22,10.

Maskinskade

Tirsdag den 31. marts ringede fiskerskipper Tom Bay Jørgensen fra kutter AS.30 "Bente" vor stationsleder op. Han havde fået maskinskade på positionen 56.24.80 N - 11.04.62 Ø. Det var ca. 5 sømil vest af Grenå Havn og vi tog straks afsted med LRB 7. Der var meget fint vejr og vi var hurtigt fremme og fik en trosse ført over hvorefter vi slæbte ham i havn som vi nåede ved midnatstid. 1 1/2 times aktion.

Lystbåd strandet

KGM anmodede os om at undsætte en strandet lystbåd. Den var strandet på Kalkgrunden lige udenfor Grenå Havn og vi fik at vide, at vi skulle skynde os, da båden var ved at synke. Efter at have fået en pumpe om bord kl. 00,25 var vi fremme fem minutter senere. Den var nu kommet fri ved egen hjælp. Båden, der hverken havde lanterne eller førte lys, blev modtaget af politiet ved ankomsten. Tilkaldt af KGM.

Maskinskade

Onsdag den 24. april fik vi en telefonopringning med anmodning om hjælp til en 23 fods motorbåd med seks personer om bord. De havde fået maskinskade og kunne ikke umiddelbart få motoren til at fungere. Vi gik ud med LRB-7 klokken 13,35 og var fremme ved havaristen der lå til ankers. Vi slæbte ham ind til lystbådehavnen hvortil vi nåede klokken 14,20.

Strandet sejlbåd

Onsdag den 6. maj fik vi fra KGM en anmodning om at gå til assistance til en 5 tons sejlbåd, der var strandet i Begstrup Vig. Den havde ligget til ankers natten over, men ankerrossen sprang hvorved den drev ind på stenene. Klokken 9 afgik LRB-7. Det blæste fra syd 12/13 m/s, så vi holdt tre mand på stationen klar til evt. at gå ud med den store redningsbåd. Der var 30 sømil til havaristen Feta XBA 3263 fra Risskov. Vi nåede frem knap to timer efter alarmen, og fik hurtigt sejlbåden under slæb. Af hensyn til vind og vejr slæbte vi ham ind til Kongsgårde hvor der var en bro han kunne ligge ved. Vi nåede selv hjem til base klokken 13.

Garnbåden "Anna"

Stationslederen blev torsdag den 11. juni ringet op af Lyngby Radio, som i telefonen havde skipperen på AS 70 "Anna" af Bønnerup. Han lå med maskinskade på en position 15 sømil SØ af Grenå havn og ville gerne slæbes i havn. Efter at have underrettet SOK og KGM afgik vi klokken 03,47 fra havnen med LRB-7. Der var fint vejr så vi var hurtigt fremme og fik ham slæbt til havn, hvortil vi ankom klokken 06,45.

Bugserassistance

Klokken 07,50 den 1. Juni fik vi en op-ringning fra skipperen Per Svendsen på garnbåden "Cortes" AS-18 hjemmehørende Ballen på Samsø. Han havde fået maskinskade og ville forehøre sig om pris for bugserassistance med hhv. LRB- og den store redningsbåd. Hans position var 25 sømil syd for stationen og de var to mand om bord. Efter aftale med hans forsikringsselskab afgik vi med "Anna E. Rørbye" til positionen og fik en trosse ført om bord hvorefter vi - efter aftale - slæbte ham til Århus med hans last af fisk. Vi afgik fra Århus kl. 12,20 og var i Grenå igen kl. 15,00. Undervejr bad KGM os om at ligge stand by en tid, idet man havde fundet en tom jolle, men efter 15 minutter havde man løst problemet og vi kunne fortsætte.

En sjov historie...

Fra kystredningsstation Rønne har vi modtaget denne sjove skolestil med overskriften:

KYSTREDNINGSTJENESTEN

På grund af det urolige Vesterhav, findes der heldigvis mange dygtige skibsredere langs hele kysten. Når nogen kalder, går de i redningsbådene, som de tappert stager gennem den oprørte brænding. Når de så kommer ud til havaristen fløjter de tre gange som tegn på, at de gerne vil hjælpe, hvis der var noget. De redder så hele mandskabet fra den synkende skude og gi'r dem rent tøj på samt sort kaffe og småkager. Hvis det er ekstra slemt har de andre metoder.

Så prøver de at ramme skibet med en raket, så det kan overståes lidt hurtigere. Somme tider må de dog give fortabt. Så gør havet voldsomt oprør, eller det skummer vredt, som man siger, og alt levende bliver opslugt i dets store gab. Så må skibsrederen blive hjemme i sin varme stue og hygge sig med forskellige spil og den slags, indtil der bliver godt vejr igen. Det farlige liv på havet ses også af alle de gravhøje der ligger langs vestkysten. Fra gammel tid har man laver museer, så man kan se, hvordan havredningen skete i de tider. Dengang var det mest med korkbælte og sydvest og så med to store flag uden på bådhuset, så man altid vidste hvor man havde båden. I Skagen har alle de gamle redningsmænd skrevet deres navne inde i museet, så vi den dag i dag er klar over, hvem der er hvem. Mange af dem har i tidens løb fået rytterkorset forærende til minde om alle dem, de har reddet fra den visne død.

NAVIGATION

Sådan som kysten bugter sig, kan det være svært for skibene ikke at støde på land. Særligt svært er det ved Vesterhavet, hvor der er revner i vandet, så man kan sidde fast. Derfor er det vigtigt, at ha' en søstærk kaptajn, der kan føre skibene sikkert i havn. Til at styre med har han et landkort over al vandet, samt et kompas, der peger mod alle fire verdenshjørner. I gamle dage sejlede man efter søstjerner, og man brugte også at trække lod om, hvor dybt der var til bunden. Det går noget anderledes til i dag. Om natten skal skibet sejle med kulørte lamper, og det samme gælder, hvis man bliver helt om-tåget. Farer man alligevel vild, kan man kalde på en los, der kender vandet lige så godt som sin egne bukser.

For at blive en god sømand skal man vide, at alt det højre hedder styrbord og alt det venstre bagbord, hvad masten hedder ved jeg ikke.

Skrevet af skoleborn.

HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals
Tlf. 98 94 12 27

Sejl · Presseninger · Tovværk



ESBJERG FISKERIFORENING

AUKTIONSGADE 2 · 6700 ESBJERG · TELEFON 75 12 86 88

THORFISK
TRADING
A/S

THORFISK

Afprøvning af sommerredningsdragt

Kystredningsstation Grenå afprøvede i september sidste år prototypen på en sommerredningsdragt. Der blev afholdt to prøver på forskellige dage og konklusionen blev, at dragterne var yderst anvendelige, nemme at have på og nemme at arbejde i, og det var hvad enten det var fra LRB eller MRB både man gik i vandet fra eller fungerede ombord. Det er klart, at der er en større afkøling i de lette dragter end i overlevelsdragterne, men det er jo naturligt. Man vil dog gerne have, at der var lommer på dragterne og måske også lys som på overlevelsdragterne. Desuden kunne man tænke sig dragterne forsynet med tynde fem fingre vanter (neopren) i stedet for de vanter der sidder på dragten. Henning Sørensen har udarbejdet rapporten, der er indsendt til Farvandsdirektoratet.

Første afprøvning fandt sted den 6. september 1997 ved lufttemperatur 18-19 grader, vind V 5m/sek., og vandtemperatur: 19 grader.

Dragterne blev afprøvet fra stranden ved en vanddybde på ca. 75 cm efter at de to redningsmænd iført dragterne var blevet "godt luftet" under en sejltur. En var iført redningsvest og en uden. De fik lov til at flyde rundt i tre kvarter inden de tages ombord og herefter fik de på ny en sejltur. Følgende bemærkninger faldt:

1. Dragten afprøvet med redningsvest. Vedkommende var iført almindelig påklædning under dragten, og efter hans mening var dragten god som sommerdragt. Han havde ikke mærket nogen nævneværdig nedkøling mens han var i vandet og ej heller mens man sejlede rundt med den våde dragt på. Han havde ikke haft problemer med at flyde i dragten og da slet ikke efter at han havde aktiveret dragten.
2. Dragten afprøvet uden vest. Vedkommende person var kun iført undertøj samt sin "fedtmule" (fiberpels) under dragten. Også han gav udtryk for dragtens egnethed. Vedkommende er habil sportsdykker, og han lod luften komme ud af dragten for at afprøve dens egnethed i at holde ham flydende. Trods en ret våd omgang følte han heller ikke nogen nævneværdig afkøling, hverken mens han var i vandet eller under sejladsen i den våde dragt.
3. Dragten blev også afprøvet fra redningsfartøjet "Anna E. Rørbye". Også mandskabet her gav udtryk for at denne sommerdragt var anvendelig og behagelig at have på. Mandskabet der havde afprøvet dragterne fandt i fællesskab det godt hvis dragterne blev ændret med de ovenstående småting.

NY AFPRØVNING

Lufttemperatur: 16 grader, Vind: NV 12-15 m/sek, vandtemperatur: 16 grader. Vor redningsmand havde under dette forsøg normalt arbejdstøj på og vi lavede en afprøvning på grundt vand uden vest. Først prøvede vi med luft og senere uden luft i dragten. Han udtrykte at han nok følte en lidt hurtigere afkøling med vand i dragten end med luft i dragten, men ellers var han meget tilfreds med dragten som han syntes var nem at gå og arbejde i.

Henning Sørensen slutter med at konkludere, at det må være op til redningsfolkene hvilken dragt de vil iføre sig under en aktion i sommerperioden, men at Søfartsstyrelsens regler for anvendelse af redningsdragter naturligvis skal følges uanset om man har anlagt overlevelsdragten eller den lettere og køligere sommerredningsdragt.

Typisk svensk - eller hva'

Typisk svensk - skriver "husets" personaleblad "Vandet Rundt", men er der ikke noget dansk ved det? Historien er os ikke ukendt, men den skal alligevel bringes som beskrevet i Farvandsvæsents personaleblad.:

Et svensk og et japansk firma besluttede sig for en årlig dyst i roning og med otte-mandshold. Begge hold trænede længe, og da dagen for konkurrencen oprandt var begge hold i topform.

Japanerne vandt dog med et forspring på en kilometer.

Efter nederlaget var moralen i bund hos det svenske hold. Topledelsen besluttede at man det efterfølgende år skulle vinde konkurrencen, og man nedsatte en projektgruppe, der skulle undersøge problemet. Gruppen opdagede - efter grundige undersøgelser - at japanerne havde syv mand til at ro, og en mand til at styre. Det svenske hold havde kun én mand til at ro og syv til at styre.

I denne kritesituation udviste ledelsen stor handlekraft. Man engagerede et konsulentfirma, der skulle undersøge det svenske holds struktur. Efter måneders analysering konkluderede eksperterne, at der var for mange til at styre og for få til at ro.

På baggrund af eksperternes rapport gennemførte man en omstrukturering af holdet. Nu havde man fire styrmænd, to overstyrmænd, en skipper og én roer. "Vi må udvide hans arbejdsområde, og give ham mere ansvar" - lød det fra ledelsen. Året efter vandt japanerne på ny. Denne gang med et forspring på to kilometer.

Det svenske firma afskedigede omgående roeren under henvisning til dårlig arbejdspræstation. En bonus blev dog udbetalt til ledelsen for de store anstrengelser.

Konsulentfirmaet udarbejdede en ny analyse, hvori man nu konkluderede, at den teknik de havde valgt var det rette teknik og at motivationen var god nok. Det måtte derfor være materiellet der skulle forbedres.

I dag er det svenske firma i færd med at udvikle en ny båd.

Nye MOB både fra Uni-Safe

Farvandsvæsenet har indkøbt tre nye MOB både fra Uni-Safe. De færdigudrustede MOB både af typen Zodiac RB-6 er indkøbt og leveret til stationerne: Rømø, Agger og Slettestrand. De tre redningsbåde er en videreudvikling af Zodiac MK 3 GR som anvendes i Søværnet, Hjemmeværnet og ved enkelte kystredningsstationer og selv om redningsbådene fremstilles i Frederikshavn er det stadig det verdenskendte franske firma Zodiac, der står bag konstruktionen. Bådene er udstyret med 40 HK motor, VHF, GPS, agterbøjle, vandtæt for-peak og specielle forstærkninger for anløb på åben strand. På billederne ses MOB RB-6 båden i vandet og på det andet placeret på trailer bag en Unimog ved fabrikken i Frederikshavn.



Sejlede i døden

Fem skotske fiskere på vej til Esbjerg med en last tobis sejlede lige ind i døden da de - af endnu ikke klarlagte årsager - sejlede ind i det tyske containerskib "Merkur". Den skotske trawler "Silvery Sea" sejlede ind i det tyske containerskib klokken 08,06 søndag den 14. juni ca. 30 sømil vest af Esbjerg nær Horns Rev, og trawleren sank øjeblikkeligt. Redningsbåden fra RST Esbjerg samt redningsbåden fra station Sønderho gik ud søgte forgæves efter fiskerne, men måtte konkludere, at alle fem fiskere måtte være druknet. Det tyske containerskib kom senere til Esbjerg med et stort hul ved vandlinjen og skibet blev her hastigt midlertidigt repareret inden det fortsatte til Bremen, hvor søforhøret skal foregå. Slæbebåden "Burre" sejlede ud med dykkere og det lykkedes dem at få fire af mandskabet bjærget i land. Den femte, der havde vagten i styrehuset, fandt man ikke.

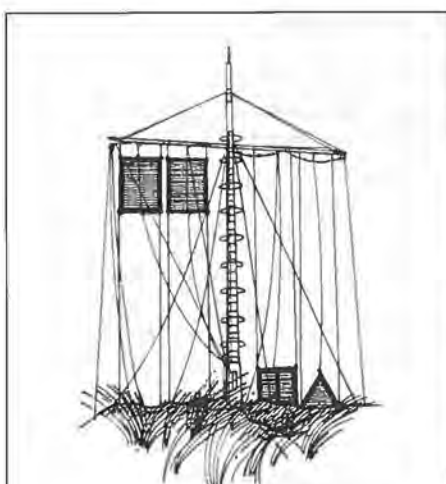
Martha Kirstine Lerches legat

Bestyrelsen for Martha Kirstine Lerches legat har holdt bestyrelsesmøde den 19. marts i Holstebro. Blandt de seks ansøgere til legatuddelingen blev tre kystredningsstationer tilgodeset. Det var:

Redningsstation Hanstholm en hædersgave til alle ansatte for, en over flere dage løbende eftersøgning af en fisker, hvis kutter var fundet med motoren i gang og uden spor af fiskeren. I perioden 20/10 til 31/10'97 blev stationen kaldt ud fem gange.

Redningsstation Thyborøn en hædersgave til alle ansatte for en vel udført aktion den 4. oktober 1997 om natten oså dårligt vejr, at have ydet assistance til lodsbåden som havde fået maskinstop og var i overhængende fare for at drive ind på høfterne. Det var i sidste øjeblik redningsbåden fik en trosse over på lodsbåden og fik denne bugseret ind i havn.

Redningsstation Rømø en hædersgave til alle ansatte for en veludført eftersøgning af to tyske turister den 2. december 1997 om formiddagen ved ellevetiden var gået ud på Sønderstrand, der var tyk af tåge i området, og da de ikke var blevet set længe eller nogen havde hørt fra dem, blev stationen alarmeret kl. 18,20 og redningsfolkene startede en eftersøgning fra syd. Her var der stor risiko for at blive fanget af tidevandet. Ved hjælp af radarvognen fandt man frem til de to turister, der var godt trætte. De havde gået rundt i sand og vand i godt otte timer.



HVIDE SANDE FISKERIFORENING

Stormgade 8 · 6960 Hvide Sande
Telefon 97 31 19 35 · Telefax 97 31 26 21
Kontortid: Daglig 9-15

Safety at Sea seminar på færge i København

Det var et omfattende program det danske firma Uni-Safe havde tilrettelagt på og ved færgen "Sjælland" ved Langebro og alt sammen drejede det sig om én ting: Sikkerhed til søs.

Firmaet mange medarbejdere havde lagt et kæmpearbejde ikke blot i at få arrangementet tilrettelagt til mindste detalje, men også i at sikre sig publikum fra alle redier, offentlige søfartsorganisationer osv., og det klappede.

Det var et godt initiativ set i lyset af de mange nye regler om redningsmidler, der i øjeblikket er ved at blive sat i værk, internationalt som nationalt. De mere end 100 søfartskyndige, der deltog i semina-

ret værdsatte da også indlægget fra skibssinspektør Peter Lauridsen fra Søfartsstyrelsens Regelkontor om hvad der allerede er sat i værk og hvad, der var i vente, samt de pågældende terminer for implementeringer.

Dagen startede med en velkomst og præsentation af Uni-Safe ved direktør Ejner Meyer. Direktøren, der selv er skibsføreruddannet, fremhævede, at det største fremskridt siden opfindelsen af den op-

rustelige redningsflåde er, at den i dag er blevet selvoprettende og at man i tilgift arbejder på at eftersyn fremover kun skal foretages hvert tredje år.

Afdelingsleder Søren West, der står for afdeling: Produktion & Service, oplyste at det nyeste agentur Uni-Safe havde taget op, var det franske Acebi. Produkterne herfra er: Dækskraner, davitsystemer og laste/lossekraner. Afdelingen har en stor kunde i det danske forsvar, herunder også Farvandsvæsenet, hvor bl.a. Uni-Safe egne produkter såsom gummibåde af RIB-typen benyttes. Herudover leverer afdelingen pilotflådet til Flyvevåbnets F-16 fly.

Direktør Torben F. Thorsen redegjorde for Uni-Safe Electronics mange produkter fra Jotron såsom redningslys, EPIRB, SART, GMDSS, VHF, flykommunikation og den nye radarreflektor CYCLOP. Produkter fra firmaet Coden omfattede GPS/DGPS, radiopejler, radar, ekkolod og søkortplotter) PLATH (radiopejler) COM-ROD (Marine- og militærantenner), SP-Radio (GMDSS-pakkeløsninger, VHF/HF radio og SATCOM B, C og M syste-

mer, Uni-com (Aktive hovedtelefoner), Phontec (Batteriløse telefoner, intercom med "talk back" systemer) og Uni-Safe Electronics eget produkt: Salinometer til ferskvandskontrol.

Afdelingsleder Johnny Stengaard Meyer, afd. En gros, præsenterede Zodiac redningsflåder, selvvendende flåder, MOB både, Fast Rescue Boat (FRB), mini-slidsker og andre typer af gummiflåder til forskellige formål. Desuden fremviste han rednings- og arbejdsveste SECUMAR samt COMET (Pyroteknik, nødproviant, Uni-Water, Uni-Food) Helly Hansens produkter inkl. redningsdragt, samt SEEPILZs redningsveste og redningskranse, bjærgemærks og signalfigurer.

Formiddagen sluttede med det med interesse imødesete foredrag af skibssinspektør Peter Lauridsen om de nye regler for redningsmidler. De nye regler træder i kraft den 1. juli i år for ro/ro passagerskibe, og tilsvarende de nye regler fra EU for udstyr. På vogndækket var i forskellige workshops udstillet alle de produkter, der havde relation til foredraget. Ekspertter fra leverandørerne var til rådighed for yderligere uddybning af spørgsmål vedrørende produkterne. På vogndækket kunne således ses nærmere på bjærg-



ningssystemet Jasons Cradle, specialbåde til forsvaret, nye typer redningsdragt fra Helly Hansen specielt for MOB både og Fast Rescue båd. Desuden præsenteredes en 25 mands Zodiac selvoprettende nedfirbar redningsflåde. Blandt det elektroniske udstyr vakte Jotron Epirb og Sart samt de nye søkortplottere fra Koden stor opmærksomhed.

Med assistance fra Søværnets Frø-

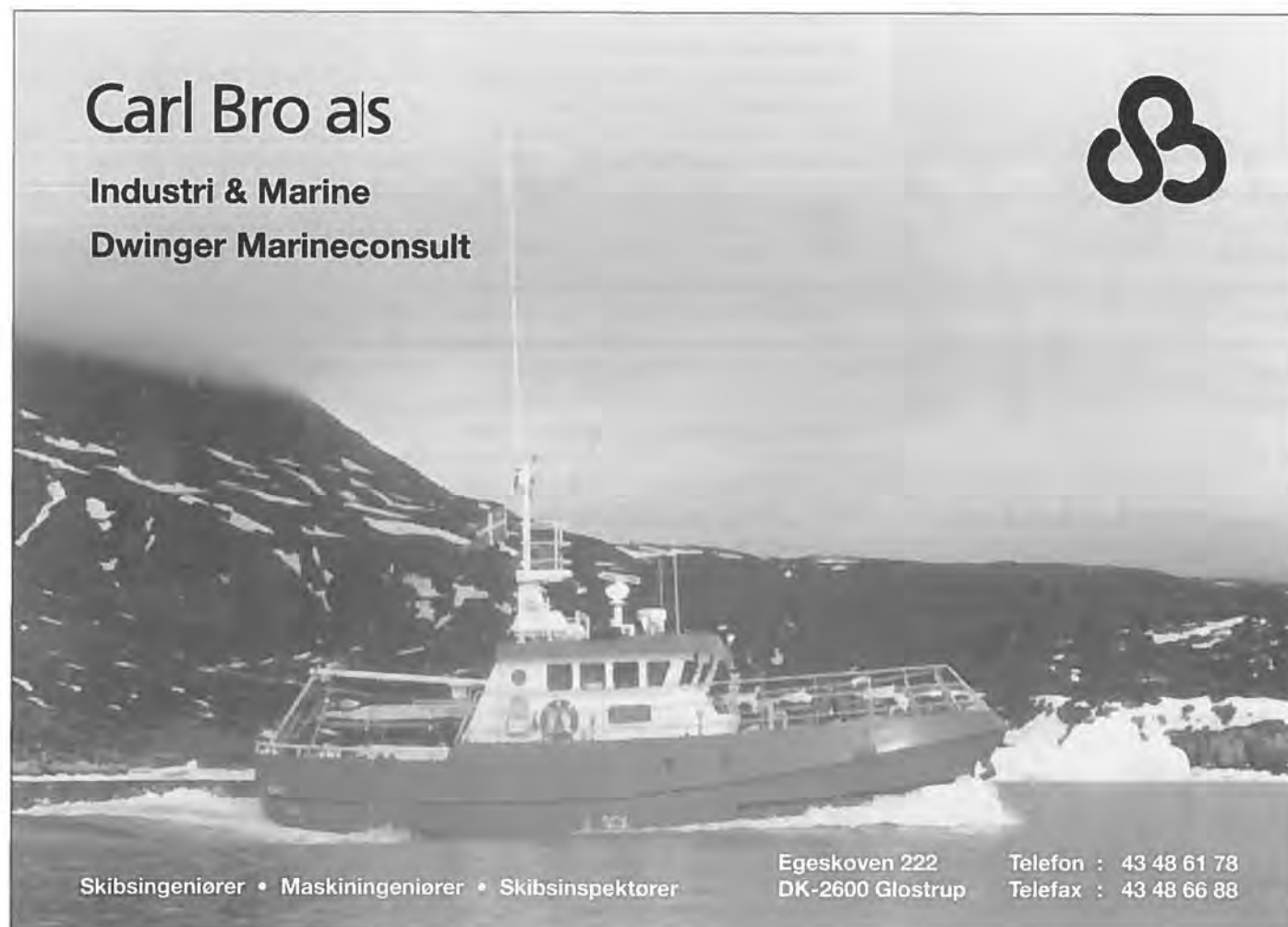
mandskorps vist på vandet forskellige typer af firmaets program af redningsbåde. Der var stor interesse for den nye Uni-700. Uni-Safes store diesel waterjet redningsbåd og der blev demonstreret hvor let det er for skibbrudne at komme op i flåderne ved hjælp af Jasons Cradle. Deltagerne fik lejlighed til at afprøve Zodiaks 50- mands flåde via Zodiaks minislidske.



Carl Bro a/s

Industri & Marine

Dwinger Marineconsult



Skibssingeniører • Maskiningeniører • Skibssinspektører

Egeskoven 222
DK-2600 Glostrup

Telefon : 43 48 61 78
Telefax : 43 48 66 88

PERSONALIA



MÆRKEDAGE

25 års jubilæum

Bådformand Jacob Olsen ved redningsstation Torup Strand kunne den 1. januar fejre sit 25 års jubilæum i dansk kystredningstjeneste tilsvarende kunne bådmand Finn Anders Ottendahl ved redningsstation Anholt fejre sin 25 års jubilæum den 1. februar 1998. Vi gratulerer og beklager at vi ikke fik disse oplysninger med i vort blads nr. 1.



Ved en lille festlig sammenkomst på redningsstation Grenå den 11. marts fik stationsleder Viggo Hansen overrakt medaljen for 25 års tro tjeneste i kystredningstjenesten. Viggo er født i 1930 og blev ansat ved station Grenå i 1972 som bådmand. Den 1. april-92 blev han fastansat som stationsleder.

60 ÅR

Den 15. januar kunne bådmand Villy Thorhauge fejre sin 60 års fødselsdag.

50 ÅR

Den 31. januar 1998 kunne bådmand Preben Bjarne Nielsen fejre sin 50 års fødselsdag.

26. februar kunne bådmand Jens Erik Bechmann Christensen fejre sin 50 års fødselsdag, og den 15. april passerede også bådmand Erik Elbæk Karlson grænsen til "de voksnes rækker". Det gjorde bådmand Kaj Mortensen også den 11. maj. Desværre fremgår det ikke af FRV skrivelserne herom fra hvilke stationer de brave redningsmænd er fra.

Af den ukomplette liste fremgår det også, at følgende snart passerer de 50 år: 15/7 bådfører Flemming Ryby Iversen, 20/7 opsynsmand Bjarke Stenrøjl Kristensen, 21/8 opsynsmand Arne Baltesen.



ANSÆTTELSE

1. FEBRUAR 1998:

Per Kristensen som bådmand på prøve ved RST Torup Strand.

Roald Bro Kristensen som assisterende redningsmand ved station Thorsminde.

Bådmand på prøve Jens E. S. Clausen, redningsstation Rønne som bådmand.

Bådmand på prøve Ernst Kjær redningsstation Hanstholm, som bådmand.

Johnny Alexandersen som bådmand på prøve ved station Christiansø.

1. APRIL 1998:

Michael Mørk, (f. 18/8-74), som bådmand på prøve ved station Nørre Vorupør Karsten Thomsen (f. 29/1-70), som bådmand på prøve ved station Nørre Vorupør.

Roald Bro Kristensen (f. 19/11-75) som bådmand på prøve ved station Thorsminde.

Dennis E. Pedersen (f. 8/12-69), som bådmand på prøve ved station Hirtshals.

Martin R. Pedersen (f. 23/11-71), som bådmand på prøve ved redningsstation Hirtshals.

Bådmand Henrik K. Larsen som bådmand ved station Skagen.

1. MAJ 1998:

John Stig Hounisen (f. 19/3-70), som bådmand på prøve ved station Thorsminde.

Martin Holm som midlertidig bådmand i forbindelse med Thorvald S. Pedersens orlov i perioden 1. maj til 31/10-1998 ved redningsstation Gedser.

1. JUNI 1998:

Bådmand Herman Eggert, som overenskomstansat bådmand ved redningsstation Gedser.

Bådmand Per A. R. Behr, som overenskomstansat bådfører ved redningsstation Gedser.

Assisterende redningsmand Jesper B. Hald, som bådmand på prøve ved redningsstation Grenå.

ORLOV

Bådmand Hans Nordby har orlov i perioden 1/6 til 31/8 1998.

Bådmand Allan C. Thomsen har orlov i perioden 1/7 til 30/6 1999

Bådmand Thorvald S. Pedersen, Gedser har orlov i perioden 1/5-98 til 31/10-98.

1. juni 1998: Bådmand Carsten Pedersen, som opsynsmand ved redningsstation Thorsminde.

1. JUNI 1998:

Jan Christiansen (f. 16/9-64), som assisterende redningsmand ved redningsstation Grenaa.

Bådformand Niels-Ole Mogensen, som bådmand ved redningsstation Rønne.

Bådmand Sten-Erik Rasmussen, som bådformand ved redningsstation Rønne.

Assisterende redningsmand John S. Hounisen, som bådmand på prøve ved redningsstation Thorsminde.

AFSKED

31. maj 1998: Bådfører Poul K. Madsen, redningsstation Grenaa, efter ansøgning.

31. juli 1998: Midlertidig bådmand Kim Scharbau, i forbindelsen med at bådmand Preben B. Nielsen genindtræder i tjenesten ved redningsstation Oksbøl.



Fiskerne lander selvfølgelig hos:

Fiskernes Samlecentral I/S

Thyborøn

Modtager alle slags fisk (døgnvagt*).

Moderne køleanlæg sikrer opbevaring af fisk.

Tlf. kontor 97 83 14 48

Pakhus *97 83 16 69

Fax 97 83 23 48



HIRTSHALS EL-MOTORSERVICE ApS

Cort Adellersvej 2 . Østhavnen . 9850 Hirtshals
Tlf. 98 94 15 95 . Fax 98 94 42 99 . Mobil 30 90 25 95

- Skibsinstallationer
- EL-Radio Service
- Elektromekanisk værksted



Nordvestkajen 31 . 9850 Hirtshals
Tlf. 98 94 58 01 Fax 98 94 58 02
Billtlf. 30 99 56 24

Dykkerservice • Brandmateriel • Wire
Presseninger • Tovværk • Redningsudstyr

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. 33 13 59 27

1253 København K
Fax 33 93 59 27



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



Grenaa Fiskeauktion

v/ Leif Hansen
Søndre Kajgade 13 • 8500 Grenaa
Tlf. 86 32 12 03 • Fax 86 32 34 01



Thorsminde Revisionskontor

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



05985 ARC
Lemvig Bibliotek
Skolegade 3
7620 Lemvig

545 000

7620 o 2/ 3 1

NV NordVest proviant
Bredgade 1 . 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 14 00
Fax 97 83 22 92



THYBORØN SKIBS & MOTOR A/S
7680 THYBORØN HAVN · TLF. 97 83 11 11 · FAX 97 83 19 82

TSR THYBORØN SKIBSRADIO

MARITIM ELEKTRONIK

Nordsøkaj 36 · DK-7680 Thyborøn
Telefon 97 83 10 11 · Telefax 97 83 24 54

AGGER SKIBSVÆRFT A/S 

HAVNEVEJ 6 · AGGER · 7770 VESTERVIG · TLF. 97 94 15 55



Jydsk Dykker-firma ApS

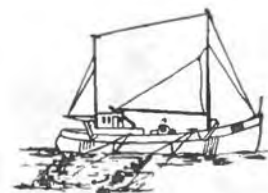
v/ Gert Normann Andersen
Nybovej 8 · 7500 Holstebro
Telefon 97 42 63 11 · Fax 97 41 19 22

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

Harald Iversen & Søn

Tlf. 97 83 13 00

Fiskeeksport · 7680 Thyborøn Havn



THYBORØN TRAWLBINDERI

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



THYBORØN ISVÆRK

Rødspættevej, 7680 Thyborøn, tlf. 97 83 10 03

THYBORØN FISKEAUKTION

v/ Sten Rønn Steen



Havnegade 30 · Postboks 13 · 7680 Thyborøn
Telefon 97 83 14 11 · Fax 97 83 23 12
Telefon privat 97 83 16 63



Thyborøn Andels Fiskeindustri

Fiskemel og fiskeolie

Telefon 97 83 14 44 · Telex 60774 anmel



Tidsskrift for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 3

SEPTEMBER 1998

ARG. 65

LEMVIG BIBLIOTEK
1998



Det smukke nye redningsskib MORTEN STAGE ses her i Aalborg havn under forberedelserne til krængningsprøven. Skibet, der er en prototype for den nye mellemklassebåde hvoraf der skal bygges syv, skal efter en række testprøver ved station Østerby på Læsø godkendes af Søfartsstyrelsen før den må indsættes operativt ved samme station. Inde i bladet en billedserie af krængningsprøven. Læs også artikel og billedserie om navngivningen lørdag den 4. juli 1998



Hvide Sande gensidige Skibsforsikring

Stormgade 8 - 6960 Hvide Sande - Tlf. 97 31 10 12

Formand Jørn Andersen
Privat 97 31 16 75

Forretningsfører Kr. Knudsen
Privat 97 31 14 18



S.Å. Leth Jensen

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

uni-safe

- MOB and boarding boats
- Life-rafts
- Inflatable life-jackets
- Service stations
- General safety appliances
- GMDSS equipment
- COM/NAV equipment
- Salinometer

Amager Strandvej 124 · 2300 København S
Tlf. 31 58 16 15 · fax 31 58 13 30

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
Lemvig	Tlf. 97 82 02 93
Skagen	Tlf. 98 44 55 88
Strandby	Tlf. 98 48 12 01
Thorsminde	Tlf. 97 49 70 55
Thyborøn	Tlf. 97 83 10 41 - 97 83 12 35

Leverandør
til den danske
kystrednings-
tjeneste...

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

FRITIDSTØJ
SEJLERTØJ
ARBEJDESTØJ
SØMANDSTRØJER
FIBERPELS
COWBOYBUKSER
FLØJSBUKSER
OVERTRÆKSBLUSER
JAKKER
ANORAKKER

30 års erfaring i sejlsyning



Thyborøn Sejlmageri

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

PEDER OG THOMAS NØRGAARD FISKEEXPORT A/S

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



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



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

BRUG BRUGSEN ANHOLT

Tlf. 86 31 90 20



BORNHOLMS SKIBSFORSIKRING · G/F

Munch Petersensvej 9 · 3700 Rønne · Tlf. 56 95 18 72 · Fax 56 95 60 72



Ansvarshavende redaktør:
FINN BJØRNAGER JENSEN
Neptunvej 68, 6710 Esbjerg V
Tlf. 75 15 10 75 · Fax 75 15 14 56
MOB (GSM) 2168 7411

I redaktionen:
JACOB J. PEDERSEN
Skovfyrvej 21, 9850 Hirtshals
Tlf. 98 97 78 60

Redaktør, Jylland:
HENNING SØRENSEN
Plantagevej 14, 8500 Grenå
Tlf. 86 32 30 05

Redaktør, Bornholm:
STEEN-ERIK RASMUSSEN
Peter Ipsensvej 88, 3700 Rønne
Telefon 56910207

NIELS MANØ
Juvrevej 60, 6792 Rømø
Tlf. 74 75 52 76

Ekspedition og tryk:
THYBORØN BOGTRYKKERI
Ærovej 5A, 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 19 33 · Fax 97 83 24 30

ISSN 0900-3207

FORENINGEN AF DANSKE REDNINGSMÆND

Bestyrelsen:

Formand:

JACOB J. PEDERSEN
Skovfyrvej 21, 9850 Hirtshals
Tlf. 98 97 78 60

Næstformand:

BJARKE S. KRISTENSEN
Strømmen, 6791 Kongsmark, Rømø
Tlf. 74 75 55 03

Kasserer:

OLE B. JAKOBGAARD
Drejervej 41, 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 20 18

JOHN M. J. MEYER

Kathinkavej 2, Klintholm Havn, 4791 Borre
Tlf. 55 81 90 58

CLAUS H. JACOBSEN

K.H. Kofoedsgade 2a, 3730 Nekso
Tlf. 56 49 30 43

HERLUF HØJ

Vesterhavsgade 138A, 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 17 76

HENNING SØRENSEN

Plantagevej 14, 8500 Grenå
Tlf. 86 32 30 05

BIRGER ISAKSEN

Hattemagervej 29, 9300 Sæby
Tlf. 98 46 36 80



Sidste mand lukker og slukker?

De sidste år har der hersket stor frustration blandt redningsfolkene, ingen ved eller fatter rigtig hvad der foregår.

For år tilbage, da der var en redningsdivision, og der var Chef, redningsinspektør, 2 overkonstruktør/værkmester og pigerne, da var der ikke de problemer.

Alle ude på stationerne var stort set tilfredse. For var der problemer, ringede de blot til divisionen, og var den person, de ville tale med, ikke tilstede, ja så vidste alle de andre som regel besked, og vedkommende, der ringede, kunne få svar på sine spørgsmål.

Derudover vidste de der arbejdede i divisionen også hvis de henvendte sig til en station hvornår på dagen de bedst kunne få kontakt med en stationsleder, og tog hensyn til dette, da der dengang og stadig er flest stationer der er bemanded med frivillige.

Kommunikationen ud til stationerne var også anderledes og bedre, og alt det med rekvisitioner og fakturaer der farer frem og tilbage var der heller ikke, det virkede mere som om der var styr på tingene og egentlig gik det godt.

Men så skulle der ske strukturændring og ændring skal vi love for der kom, mange af de måder og ting der i mange år havde fungeret godt, blev lavet om og nye og ikke særlig hensigtsmæssige kom.

Nye ledere og afdelinger dukkede op, samtidig blev redningsdivisionen mindre, da så redningsinspektøren her i foråret med stor hast forlod farvandsvæsenet, og der så i redningsdivisionen pludselig sad en midlertidig redningsinspektør og en vikar tilbage, var det at mange redningsfolk der ringede og sagde hvad i alverden er det der sker, skal det hele nedlægges, og er det meningen at sidste mand lukker slukker.

Ledelsen har åbenbart indset at der skal ske noget, og det der nu er sat igang er at der igen skal oprettes en redningsdivision, og at kompetensen kommer tilbage til de folk der dagligt kommer til at arbejde med stationerne, og formentlig kommer til at virke fra sidst på året eller til nytår.

Lad os håbe at det kommer til at virke så roen og troen kommer tilbage.

Jacob

Hirtshals Fiskeriforening

LOSSEAFD. - ØSTHAVNEN
9850 HIRTSHALS

NORDVESTBANK
- den lokale bank



THYBORØN SKIBSSMEDIE A/S
Sydhalevej 8 · 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 19 22 · Telex 60342 tydoor dk · Fax 97 83 23 13

- alt i skibsinstitutioner...



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

THYBORØN HAVNS FISKERIFORENING

Havnegade 16, 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 18 44 · Fax 97 83 22 88

Kontortid: daglig kl. 09.00-12.00
Auktionshallen: 97 83 19 88

JENS LYSHOLDTS EFTF. A/S

ESBJERG SKIBSHANDEL INC. SKIBSPROVIANtering
Fiskebrogade 8, 6700 Esbjerg
Telefon 75 12 10 22 · Telex 54 148 JLE DK · Telefax 75 12 60 96



SKIBSSTORES - SKIBSMALING - TOVVÆRK
PROVIANT - KØD - GRØNT - BONDED STORES

Agent og lager for:
HEMPEL MARINE PAINTS
& **CHESTERTON PACKINGS**

Leverandør til søens folk...



Lemvig Skibsforsikring

Bredgade 14 · 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 13 53

Grenaa gensidige Forsikring for Fiskefartøjer

Havet 86, Bønnerup strand, 8585 Glesborg
Tlf. 86 38 61 39 · Fax 86 38 64 77

HIRTSHALS FISKEAUKTION

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



HVIDE SANDE FISKEAUKTION

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

Første mellemklassebåd endelig i sit rette element

Under stor bevågenhed af presse og værftarbejdere samt indbudte gæster navngav Hans kongelige Højhed Prins Joachim Læsøs nye redningsbåd den 4. juli 1998 ved Mathis Værft i Aalborg. Skibet, der har kostet 16 millioner at bygge er stærkt forsinket, hvilket skyldes problemer under byggearbejdet.

Til stede ved navngivningen var indbudt en lang række kendte personer bl.a. kontreadmiral K. H. Winther fra SOK og naturligvis stationsleder Erik M. Sørensen fra station Østerby på Læsø og Bjarke Stenrøjl Kristensen fra Rømø, der har fulgt byggeriet på vegne af Foreningen af Danske Redningsmænd. Prinsen havde som adjutant orlogskaptajn J. W. Andersen.

MRB 36 som blev navngivet MORTEN STAGE i en spand havvand fra Læsø. Det var Erik M. Sørensen og redningsmand Ole F. Jensen, der medbragte vandet i en spand og klargjorde til denne utraditionelle skibsdåb, og prinsen der foretog navngivningen under stor bevågenhed fra de mange tilskuere, der var samlet ved værftkajen, for slet ikke at tale om fotografer. De mange smukke digital-fotos vi bringer i dette blad er taget af Lars Møller fra Farvandsvæsenet. Desværre er det for dyrt for os at bringe de flotte fotos i deres oprindelige farver, men vi takker for lån af billeder.

De nye mellemklassebåde er kompositbygget og målet har været at bygge så let, stærk og driftssikker redningsbåd som muligt med en ekstraordinær opdrift, så den kan kaldes for synkefri. Den er som



Den første mellemklassebåd ved kaj ved Mathis Værft A/S afventer nu FRV og Søfartsstyrelsen endelige godkendelse. Man er i tvivl om bådens stabilitet ved en overisning på 3 tons og et vandfyldt styrehus. 80 graders krævningsprøve var ikke for god. Det kan ændres ved et afisningsanlæg eller med nogle opdriftkasser eller mere bundballast. Men hvem har ansvaret for værftet har fulgt tegningerne til punkt og prikke og hvad skal der gøres, og hvem skal betale. Det er problemet.

sagt kompositbygget (kulfibre). Det er et stærk og let materiale, men herom i næste nummer af Tidsskrift for Redningsvæsen, hvor vi vil se nærmere på det nye fartøj instrumentering, opbygning samt de problemer der har været for værftet under bygningen af prototypen samt de problemer der efter krævningsprøven har vist sig.

Fra værftet fik prins Joachim overrakt en papirkniv i sølv designet af guldsmed

Poul Exner fra Pandrup som fadder gave ved navngivningen. Prinsen holdt en tale i denne forbindelse og sagde bl.a.: Der vil altid være behov for redningsbåde og disse har igennem tiderne ændret sig meget. Men kernen vil fortsat være redningsmanden, der altid vil være af den samme stoute type. Han ønskede redningsmændene på Læsø tillykke med den nye båd.

Forinden buffet på marinestuen havde



Nordhavnsvej 11 · 8500 Grenaa · 86 32 50 66



FSØ RØNNE A/S - Fiskerivej 11, DK-3700 Rønne
Telf.: +45 · 56 95 19 06 - Fax: +45 · 56 95 19 07

Alle handler i...

Thorsminde Fiskernes Indkøbsforening

Vesthavnen · Thorsminde · 6990 Ulfborg
Telefon 97 49 70 55

Specialister i garn

Nybygning, ophaling og reparation af fiske- & specialfartøjer



A/S Hvide Sande Skibs- & Baadebyggeri

Beddingsvej 2
6960 Hvide Sande
Danmark

Tlf.: +45 9731 2511
Fax: +45 9731 1204
E-mail: skibe@hssb.dk

prinsen haft en sejltur med den nye redningsbåd og man kunne have lavet en gevaldig PR i pressen, idet det konstateredes at et dansk lystfartøj var gået på en stensætning ved en bropille og besætning sad på bropillen og ønskede hjælp. Når det ikke skete skyldtes det af skibet rent faktisk ikke var Farvandsvæsenets endnu men værftets og selv om der var to redningsmænd ombord kunne de ikke "tage kommandoen". Men hverken stationsleder Erik Sørensen eller Bjarke Kristensen og værftidirektør Niels Mathiesen skønnede at de var i nogen fare og at der nok skulle komme hjælp ud til dem.

Det viste sig også senere at en anden lystsejler kom dem til hjælp og fik lystbåden ANDANTE fri og slæbt i havn.

Om bord på det nye redningsfartøjs prøvesejlads var udover de nævnte farvandsdirektøren og prins Joachim.

Et par måneder efter navngivningen udviklede man en krængningsprøve i Aalborg havn, hvor det viste sig at der ved 80 graders krængning ikke var den stabilitet man kunne ønske sig. Skibet skal nemlig kunne sejle med op til 3 tons overisning og vandfyldt styrehus, og det kunne måske blive et problem ved denne krængningsgrad. Ved krængning på hhv. 70 og 90 grader var der ingen problemer. Det problem skal løses krævede farvandsdirektør Søren Torp Petersen,

men spørgsmålet er nu: Hvem har lavet fejlregninger, hvem skal hæfte for det økonomisk osv. Fejlen er til at rette og værftidirektør Niels Mathiesen pegede straks på flere muligheder såsom installation af afslingsanlæg, påsætning af opdriftkasser på siderne eller mere ballast i bunden af skibet. Værftidirektøren peger på at de har bygget skibet lige efter tegningerne og derfor ikke hæfter for fejlen, så det kan godt være at det kommer til at vare længere tid inden Østerby får sit redningsfartøj end de havde regnet med. For øvrigt havde station Østerby forlængst regnet med at få overdraget skibet. De havde endog bestilt smørrebrød og gjort klar til stor modtagelse på Læsø, men det måtte i hast aflyses. Hvad der er endnu værre er, at det fortsatte byggeprogram nu sættes i bero og det kommer til at gå ud over station Esbjerg, der skal have det næste fartøj.

Værftidirektøren mener at man burde lade skibet blive afprøvet ved Læsø inden man træffer en beslutning om hvad der skal gøres.



Morten Thuesen Stage

Redningsmanden fra station Vedersø, der lagde navn til den første mellemklasse redningsbåd blev født 25. januar 1832. Han blev optaget i Det Nørrejske Redningsvæsen som 27-årig den 1. april 1858 som bådsmand på stationens roredningsbåd, og med denne var han bl.a. med til at redde 10 besætningsmedlemmer fra det strandede barkskib CLARA af Danzig. Han markerede sig så godt, at han allerede efter seks års ansættelse blev opsynsmand ved stationen og han varetog denne tjeneste i lidt over 50 år. Han var således med til at redde ikke færre end 285 skibbrudne fordelt på 12 aktioner med redningsbåden og 19 med raketapparatet som stationen havde været forsynet med siden 1851.

Morten Stage var dekoreret med Dannebrogsmændenes hæderstegn og Fortjenstmedaljen i sølv samt redningsvæsenets jubilæumsmedalje. Desuden havde han erindringsmedaljen for sin deltagelse i krigen 1848-50. Han var meget vellidt blandt stationens senere navnkundige redningsmænd som Peder Nielsen, Peder Poulsen Bank, Rasmus Lauritsen, Peder Sand Pedersen og Niels Silkjær, der alle gjorde en stor indsats i redning af skibbrudne ved den vestjyske kystredningsstation Vedersø.



Det var ikke kranens wire, der knækkede masten på den nye redningsbåd, men vandpresset ved vendeprøven og skyldes formentlig fejlplacerede stivere til masten. En mindre vandmængde kom ind i styrehuset og det betød at man ikke turde stole på det elektronisk, der måtte have fået vand. Det skal nu udskiftes, men krængningsprøven viste også en svag stabilitet på 80 graders krængning og det kan få betydning ved en overisning på 3 tons og et vandfyldt styrehus. Det er nogle krav til skibet der skal opfyldes og som også fortæller noget om de kolossale sikkerhedskrav der stilles til et dansk redningsfartøj

Navngivningen den 4. juli 1998

FOTOS: LARS MØLLER, FRV



Pressen var mødt op til navngivningen. I midten af billedet kommunikerer værftidirektør Niels Mathiesen med farvandsdirektør Søren Torp Petersen og prins Joachim



Nul champagne til dåben, men havvand fra Læsø og med det døbt prins Joachim den nye redningsbåd MORTEN STAGE



Farvandsdirektør Søren Torp Petersen fjerner her afdækningen af navnet MORTEN STAGE, mens prinsen og værftidirektøren syntes optaget af andre ting.



Aalborg by besigtiges fra søsiden af adjutant, orlogskaptajn J. W. Andersen, farvandsdirektør Søren Torp Petersen, prins Joachim og stationsleder ved kystredningsstation Østerby på Læsø, Erik M. Sørensen



Prinsen ved manøvrerpulten overvåget af værftidirektør Niels Mathiesen. Placeringen af de mange instrumenter har redningsmændene selv været med til at bestemme, idet værftet havde opbygget en model i fuld størrelse af styrehuset inden det egentlige blev fremstillet.



I Aalborgs smukke marinestuen, udlånt af marineforeningen og som ligger i umiddelbar nærhed af Mathis Værft, afvikledes et flot "Ta' selv"-bord for indbudte deltagere i navngivningen. Farvandsdirektøren holdt en tale, og sagde bl.a.: Det er det bedste indenfor redningsbåde, der kan præsteres i dag Prinsen fik i faddergave et billede af redningsmanden Morten Stage fra Vedersø.

Krængningsprøven den 23. juli 1998

FOTOS: LARS MØLLER, FRV



Referat fra UROMs mødet

Udvalget fra redningsfartøjer og -materiel m.v. ved kystredningstjenesten afholdte sit 78. udvalgmøde torsdag den 4. juni 1998 på Mathis Værft i Aalborg. Fra Farvandsvæsenet deltog farvandsdirektør Søren Torp Petersen, kontorchef Bent Davidsen, fungerende redningsinspektør Flemming S. Damø, afdelingsingeniør Ómar Frits Eriksson, overkonstruktør Michael Jensen, civilingeniør Lars Møller, overkonstruktør Søren Lange samt fuldmægtig Jørgen B. Christensen som referent. Fra Foreningen af Danske Redningsmænd deltog formanden Jacob Pedersen, Hirtshals, bådsmænd Henning R. Sørensen, bådsmænd Claus Jacobsen, Neksø og stationsleder Bjarke S. Kristensen, Rømø.

Dagsordenen var følgende:

1. Godkendelse af dagsorden
2. Orientering fra redningsinspektøren/materielafd. - Sommerredningsdragter.
3. Status vedr. bygning og introduktion af MRB type 16 (1. Serie)
4. Status vedr. anskaffelse af LRB'ere (2. Serie)
5. Status vedr. byggeaktiviteter på redningsområdet.
6. Eventuelt
7. Dato for næste møde.

Ad. Pkt 1. Godkendelse af dagsorden

Farvandsdirektøren bød velkommen til det 78. møde i UROM, som blev afholdt i Mathis Værft's lokaler. Der blev rettet en særlig velkomst til fg. redningsinspektør Flemming Damø, der vil deltage i UROM's møder indtil videre. Der var ikke nogen bemærkninger til den udsendte dagsorden, som herefter blev anvendt ved afviklingen af det 78. møde i UROM.

Ad. Pkt. 2: Orientering fra redningsinspektøren/materielafdelingen

Sommerdragter

Michael Jensen orienterede om at der udarbejdes en "prototype" af FRV sommer-redningsdragt til redningsmændene ved VIKING. Denne prototype sommer-redningsdragt leveres medio juni 1998. Det nødvendige beløb er bevilget og der oprettes en anskaffelsesprojekt 98-26 som vedrører anskaffelse af sommer-redningsdragter til redningsstationerne indenfor en nærmere bestemt økonomisk ramme. Der sigtes mod, at der til hver redningsstation kan leveres fire sommer-redningsdragter i en størrelse, der gør, at flest mulige ved stationen kan anvende dragterne. Efter endelig aksept af sommer-redningsdragternes udformning sættes sommer-redningsdragten i produktion ved VIKING med henblik på at disse sommer-redningsdragter kan leveres og afprøves i sommerperioden maj-september.

Når sommerperioden er ovre og der indhentes yderligere brugererfaringer med disse sommer-redningsdragter, tages emnet op i UROM igen og det drøftes om der er behov for anskaffelse af yderligere sommer-redningsdragter med henblik på at udstyre hver enkelt redningsmand med en personlig sommer-redningsdragt.

Farvandsdirektøren understregede, at dette anskaffelsesprojekt nu kører, men at man ved udleveringen af disse sommer-redningsdragter til redningsmændene skal gøre opmærksom på, at sommer-redningsdragten ikke er en overlevelsesdragt og at den ikke må anvendes ved temperaturer under 10 grader celsius.



Michael Jensen: Yderligere anskaffelser af sommer-redningsdragter sker først efter at FRV har fået yderligere brugererfaringer.

Pneumatiske linekastere

Michael Jensen orienterede om at pneumatiske linekastere havde været afprøvet bl.a. ved RST Skagen. Afprøvningen havde vist at disse lufttrykbaserede raketter er lette at betjene og tilmed er driftsikre, men der vil dog være behov for faste affyringsramper.

Michael Jensen fandt dog at der var tale om et så godt produkt, at det er relevant at undersøge om disse pneumatiske raketter i nogen situationer kan anvendes på de store redningsfartøjer og nogle af redningskøretøjerne samt i hvilket mix man herefter skal indkøbe pneumatiske linekaster-raketter og pyrotekniske IK-AROS-raketter.

HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals
Tlf. 98 94 12 27

Sejl · Presseninger · Tovværk



ESBJERG
FISKERIFORENING

AUKTIONSGADE 2 · 6700 ESBJERG · TELEFON 75 12 86 88

THORFISK
TRADING
A/S

THORFISK

Bjarke S. Kristensen og Farvandsdirektøren udtrykte betænkelighed ved at begynde at overveje om disse pneumatisk linekaster-raketter kan installeres i MRB 36, de lette redningsbåde samt gummibådene.

Endvidere kunne farvandsdirektøren komme med en glædelig meddelelse vedrørende Thøge Munk Jensen, som kom svært til skade ved affyring af en Speedline 250 linekaster-raket den 30. marts 1996 ved station Nørre Vorupør, idet han under sin nylige rundrejse i Vestjylland sammen med Anders Troldborg, havde fået oplyst, at Thøge Munk Jensen nu var så frisk at han var ude at fiske igen.

Ómar Frits Eriksson gav tilsagn om at materielafdelingen vil arbejde videre og afdække hvordan og hvorledes disse pneumatisk linekaster-raketter kan implementeres i redningstjenesten.

Ad. Pkt. 3. Status vedrørende bygning og introduktion af MRB type 16 (1. Serie)

Lars Møller redegjorde for at projektet med MRB type 16 (1. Serie) nu er inde i en fase, hvor der med diverse forsinkelser kan ske levering af det første "mellemklassefartøj", MRB 36 ultimo juni 1998.

Projektet er generelt blevet forsinket blandt andet på grund af tidligere omtalte problemer med gear og hårdning. Bygningen af MRB 36 er dog godt i gang på alle områder. Motor-installationen er næsten færdiggjort, opbygning af styrepult pågår og man er også klar til at færdiggøre el-arbejdet.

Statusrapport for bygning af MRB 36 samt den opdaterede hoved- og delplan for MRB type 16-projektet vil blive fordelt på et senere tidspunkt.

Mathis Værfts tids- og aktivitetsplan er stadigvæk ikke detaljeret nok, test- og prøvekontrol og prøvetursprogram er endnu ikke modtaget, ligesom det ser ud

til, at der ikke bliver den fornødne tid til at godkende de enkelte prøver.

Lars Møller fandt, at da vi i dag er samlet på Mathis Værft, ville det være relevant at drøfte spørgsmålene om tids- og aktivitetsplaner som stadigvæk ikke er detaljeret nok, udarbejdelse af test- og prøveprotokol og prøvetursprogrammet samt dåbsarrangementet med bådebyggeren, Niels Mathiesen.

I forbindelse med at der i projektet også arbejdes på at færdiggøre introduktionsplanen for MRB 36, kunne **Ómar Frits Eriksson** oplyse, at den teoretiske uddannelse af Læsø-folkene, som var fastsat i et samarbejde mellem personaleudviklingstjenesten, redningsinspektøren, søfartsstyrelsen og underviserne var gennemført og **Flemming Damø** kunne oplyse at man er klar til at sammensætte introduktionsplanen for MRB 36.

Flemming Damø oplyste, at man stadigvæk er af den opfattelse, at da MRB 36 er en prototype, bør fartøjet ikke i perioden, som følger efter afleveringen og et halv år frem umiddelbart stationeres fast i Østerby på Læsø "intro-perioden", men ud fra operative, farvandsmæssige og ressourcemæssige hensyn, må der ske afprøvning ved farvandsafsnit som Læsø, Skagen, Bornholm samt ved Vesterhavet med en stam-besætning af faste redningsmænd fra de relevante områder, således at der kan indhøstes erfaringer med fartøjet.

Jacob Pedersen bemærkede, at fenderfarven og rørføring gennem lukaf, ventiler og ankerspil ikke virkede hensigtsmæssigt, at uddannelsen for Læsø-folkene har været for omfattende og at de generelle uddannelsesmæssige krav, bl. a. i form af sikkerhedskurser har en tendens til at blive strengere og strengere samt at man er klar til at gå ind i en dialog ved fastlæggelsen af introduktionsplanen.

Lars Møller fandt, at da man i dag er samlet på Mathis Værft ville det være relevant at drøfte fender-farven med bådebyggeren, Niels Mathiesen.

Bent Davidsen medgav, at de uddannelsesmæssige krav for at sejle en MRB og kravet om sikkerhedskurser umiddelbart kunne virke overvældende, men at kravet fra Søfartsstyrelsen også skal ses som en beskyttelse af de ansatte. Vi må nok leve med, at Søfartsstyrelsen ikke umiddelbart har til sinds at tilpasse de teoretiske kurser mere end de ved redningsinspektøren og personaleudviklingstjenestens mellemkomst allerede er blevet.

Farvandsdirektøren fandt at evt. udeståender, herunder bl.a. færdiggørelse af introduktionsplanen for MRB 36, afkla-

res i projektorganisationen for MRB, ligesom uddannelsesforløbet for Læsø-folkene på normal vis måtte evalueres af personaleudviklingstjenesten og projektstyregruppen for MRB.

Efterfølgende er det aftalt, at navngivningen sker lørdag den 4. juli 1998 i Aalborg og Mathis Værft har oplyst, at MRB 36 efter gennemførelsen af et tilfredsstillende, godkendt prøvetursprogram planlægges overdraget - afleveret til Farvandsvæsenet fredag den 10. juli 1998)

Ad. Pkt. 4. Status vedrørende anskaffelse af LRB'ere (2. serie)

I tilknytning til de oplysninger som er givet på forgående UROM-møder om anskaffelse af LRB (2. Serie) samt redningsinspektørens brev af 6. maj 1998 herom, orienterede **Ómar Frits Eriksson** om, at efter at kontrakten er underskrevet den 5. maj 1998, ser ud til at hvis alt går efter planen, kan der ske levering af LRB 15 til RST Esbjerg i november 1998.

Ómar Frits Eriksson oplyste endvidere, at fartbegrænsningsproblematikken kun var løst derhen, at der kunne sejles stærkere ved en vis signifikant bølgehøjde og at projektlederen for LRB, **Per Siers** snarest vil afholde opstartsmøde med Mathis Værft i Aalborg.

Henning Sørensen var overrasket over, at fartbegrænsningsproblematikken allerede var løst, da det var blevet lovet, at det skulle være på plads inden underskrivelsen af kontrakten for LRB 2. Serie, således at fartøjerne kunne sejle med ubegrænset hastighed under alle tænkelige forhold. **Ómar Frits Eriksson** og **farvandsdirektøren** medgav, at fartbegrænsningsproblematikken skulle løses, men fandt at det burde ske hen ad vejen, evt. ved at skifte klassifikationselskab.

Jacob Pedersen var overrasket over at **Per Siers** havde rettet henvendelse til den anden end den af foreningen udpegede redningsmand i LRB-udvalget og efterlyste, at redningsmændene gennem LRB-udvalget inddrages i LRB projektet. **Farvandsdirektøren** oplyste, at projektorganisationen for LRB består og at der ikke er sket ændringer heri.

Ad. Pkt. 5. Status vedrørende byggeaktiviteter på redningsområdet

Søren Lange orienterede om følgende byggeaktiviteter på redningsområdet:

Anholt redningsstation: Der er i forbindelse med opførelsen af en ny garage til redningskøretøj, indgået en aftale med Statshavnadministrationen om overtagelse af deres bygning. Dette kræver en

del om- og tilbygningsarbejder. Der har været afholdt licitation på disse arbejder, og de indkommende tilbud lå 100% over det i budgettet afsatte beløb. Materielafdelingen arbejder nu på at løse dette problem.

Christiansø redningsstation: Projektet vedrørende indretning af kanobådhuset er afsluttet og indretningsarbejdet sendes nu i licitation.

Esbjerg redningsstation: Placeringen af bådhuset er kommet på plads, således at redningsfartøjerne bliver samlet et sted og projektering af det flydende bådhus er nu kommet så langt at det kan udbydes i licitation i uge 24.

Hirtshals redningsstation: Man er i gang med at renovere fugerne imellem facadeelementerne. Hvorefter der skal udbedres nogen skader grundet vandindtrængen i ydervæggene.

Hanstholm redningsstation: Man er klar til at holde møde med redningsfolkene og havnemyndighederne i Hanstholm om hvordan og hvorledes man kan placere et flydende bådhus i Hanstholm havn.

Agger redningsstation: Man er i gang med at nedtage telt og ophalerspil. Teltet og ophalerspillet vil blive opbevaret på værkstedet i Grenå, og det er hensigten at

spillet efter en overhaling, skal anvendes på Christiansø.

Søren Lange oplyste afslutningsvis at et skiltefirma har tilbudt, at producere "klistermærke"-flagdekorationer til en pris af 1.200 kr. pr. port og gjorde endvidere opmærksom på, at han som tidligere nævnt i løbet af sensommeren og efteråret 1998 vil komme rundt på alle redningsstationer for at udarbejde tilstandsrapport, således at der kan fastlægges en fornuftig og anvendbar vedligeholdelsesplan for bygningen i de kommende år.

Farvandsdirektøren påpegede, at man forsåvidt angår Anholt-projektet skulle beskrive et fuldt og helt projekt og afholde sig fra at blande anlægsbudgettet og driftsbudgettet sammen.

Ad. Pkt. 6. Eventuelt Natkikkert

Jacob Pedersen kunne oplyse, at forsvaret stod foran at skulle afhænde nogle natkikkerter og fandt at dette var værd at drøfte i UROM om det var relevant at anskaffe sådanne kikkerter.

Michael Jensen kunne oplyse, at anvendelsen af natkikkerter i kystredningstjenesten tidligere havde været drøftet, men at deres pris ikke står mål med nyt-

ten, idet de "er svære at bruge". Endvidere har interessen åbenbart ikke været stor nok. Der er indkøbt to moderne natkikkerter som nu er placeret i Thyborøn og Gedser og som er meget mere anvendbar end forsvaret udrangerede natkikkerter.

Han foreslog at kikkerten i Gedser kunne blive afprøvet i Hirtshals.

EDB-baseret navigationsudstyr i MRB'erne

I forlængelse af tidligere drøftelser på UROM-mødet den 18. juni 1997, hvor det blev bestemt, at markedet skulle undersøges og der skulle vurderes om der er grundlag for at køre et pilotprojekt med edb-baseret navigationsudstyr på R/F L. ROSENFELDT, kunne **Michael Jensen** oplyse, at markedet er undersøgt, men at man stadig overvejer, da der åbenbart kan opstå problemer med stabiliteten af edb-baseret navigationsudstyr i vore redningsfartøjer.

Ad pkt. 7. Dato for næste møde

Næste møde i UROM blev aftalt til onsdag den 19. august 1998 kl. 10 i Søkvæsthusets lille mødelokale.



ESBJERG GENSIDIGE
SKIBSFORSIKRING

Havdigevej 31 · 6700 Esbjerg

Rapport fra kystredningsstationerne

Kystredningsstation GEDSER:

Kystredningsstation Gedser har indsendt (faxet) deres rapporter for første halvår af 1998

MINE I GARNET

Den 12 januar melder fiskekutter HENRIETTE af Gedser at fartøjet har fået en dybvandsbombe i sit trawl. Fra Sundets Marinedistrikt kontaktes stationen med forespørgsel om vi kunne sejle minører ud til fiskefartøjet. Minørerne ankommer klokken 16,30 og vi går straks ud med XRB 10 til positionen 1,6 sm vest af Gedser havn hvor HENRIETTE ligger og afventer os. Dybvandsbomben droppes på positionen og afmærkes. XRB returnerer til stationen. Dagen efter sejler vi atter minørerne ud. Denne gang med en sprængladning til uskadeliggørelse af bomben og hele aktionen tog kun en halv time.

OLIEFORURENING

Et tysk fly observerer en lang olieforurening 10 sømil vest af Gedser. Det menes at oliepele strækkede sig helt til Fehmern. Redningsfartøjet L. W. DAM sejler ud til olieforureningen og hjemtager prøver. Der sejles langs pele vestover ca. 4 sømil og her slutter oliepele sin udstrækning. Redningsskibet kontaktes af Sundets Marinedistrikt (SUM), der melder at et miljøskib er på vej, hvorfor redningsskibet returnerer til base.

ØVELSE MED UHELD

Den 24 januar afholdte vi en øvelse med begge fartøjer. Der blæste en 15-18 m/s fra WNØ og vi havde en strøm på 3 knob vestgående, nogen sø og moderat sigt. Øvelsen havde til formål at indøve såvel lænse og kølesystemer, fartøjskendskab i bred almindelighed og indbjærgning af fender og person. Vi fik lidt problemer med vor kran, idet viren gik ind i den ene skrue, og vi "humpede" ind i havn hvor en tilkaldt dykker fik viren gjort fri.

FORGÆVES EFTERSØGNING

Tidlig morgen den 1. februar klokken 7,15 meddeler marinedistriktet os, at de har fået en melding om observation af en nødraket i retning øst for Gedser fra. Vi

tilkalder personalet og afgik med både L. V. DAM, XRB-10 og Unimog og starter eftersøgningen. Lokale fiskefartøjer på havet samt lodsbåden kontaktes også af SUM. Unimogen eftersøger kysten fra land mens vi sender den store redningsbåd til øst og nordøst for stationen og den lette redningsbåd i sydøstlig retning. Hverken de fiskefartøjer, der var på havet eller fra lodsbåden havde man observeret nogen nødraket, men lodsbåden gjorde SUM opmærksom på at planeten Jupiter hang meget langt nede på himlen og lyste meget klart med et rødligt skær. Måske det var det bilisten havde fejlopfattet som en nødraket. Det blev senere oplyst, at SOK havde fået tilsvarende alarmer, hvorefter eftersøgningen blev afblæst.

FIKS IDE SATTE EFTERSØGNING I GANG

En ny eftersøgning på foranledning af Gedser Politi iværksattes den 8. marts. Man mente at have observeret nødlys fra et område ved Skelby i retning mod Nysted. Både L. V. DAM og XRB-10 samt Unimog blev sendt afsted. Det viste sig ikke at være et nødblus, men en mærkelig anbringelse af en skibstoplanterne på toppen af en antennemast på et hus. Den var så visse indrettet af den tændte sammen med en udendørs projektør med sensor, og da den var nyetableret var der god grund til at opfatte det som nødblus. Ejeren fik af politiet om at hans ide havde udløst en større eftersøgning, og at indretningen enten skulle afskærnes eller fjernes.

BRAND I SVENSK TANKSKIB

Den 18. marts anmoder SUM os om at hidkalde besætningen og stå "stand by". Årsagen: Et svensk tankskib havde fået ildløs om bord, og der var frygt for at det kunne udvikle sig til en katastrofe. Mandskabet til det store såvel som til det lille redningsfartøj blev hurtigt tilkaldt. Kort efter at vore fartøjer var blevet bemandede og motorerne var startet op fik vi yderligere informationer om det brændende tankskib, der var svensk og lå sydvest af Rødby havn. Tankskibet CHAGAL meddeler, at de har fået ilden i maskinrummet under kontrol, men at en af de 12 besætningsmedlemmer er svært forbrændt. SUM meddeler at han ville

blive afhentet af en redningshelikopter samt at en tysk redningsfartøj var på vej. Han vil ligge "stand by" en tid for en sikkerheds skyld hvorfor de danske kystredningsfartøjer kan returnere til base.

AFTEN ØVELSE

En af stationslederne planlagte øvelse blev iværksat dagen efter den 19. marts i vestlig vind 8-12 m/s. Øvelsen startede med instruktion og afprøvning af IKAROS raketten på stranden, og herefter blev der på stationen orienteret om selve redningsøvelsen. En dukke - en gammel redningsdragt fyldt op med fiskerkugler, var blevet anbragt et sted hvor man ikke formodede at andre ville finde den, dog var politi og SUM orienteret om stedet. Et skib i brand indgik også i øvelsen (fingeret ved røgsignaler) og alt stationens materiel kom i aktion. Fra den lille MOB båd til LRBERen og det store redningsskib L.V. DAM. Efter størrelse afsøgte de kystlinien i en afstand passende til fartøjernes operationsområder. De fandt da også "det brændende skib" og fik slukket ilden, men der tog tid at finde "den skibbrudne" skipper. Fartøjernes instrumentering blev flittigt anvendt, hvad der også var meningen. Øvelsen sluttede med evaluering og kaffe.

FÆRGE ØVELSE

Den 26. marts deltager vi i en redningsøvelse sammen med færgen KRONPRINS FREDERIK. Man ønsker afprøvet en redningssliste og en redningsflåde for firmaet VIKING Life-Saving Equipment A/S i Esbjerg. Vi havde en fotograf med, der skulle tage fotos af udløsningen af sliske og flåde. To mand blev sendt ned af slisken og samlet op. Hele øvelsen blev overværet af blandt andet Søfartsstyrelsen. Fotografen blev overført til færgen og vi sejlede i havn med sliske og flåde.

REPETITION I FØRSTEHJÆLP

Den 30. marts indkaldtes al mandskab til repetition i førstehjælp på foranledning af Farvandsvæsenet. Genopfriskningskurset var tilrettelagt af stationslederen og Henrik fra ASF, og det var tilrettelagt således, at mandskabet i tre grupper på skift skulle gennemgå tre genopfriskningsmoduler, hvor der både indgik

skriftlige såvel som mundtlige og praktiske opgaver. Alt sammen med henblik på brugen af det førstehjælpsudstyr stationen er normeret med. Alle fandt kurset godt og de klarede sig også godt i spørgsmål og udførelse.

MAND OVER BORD

Den 13. april alarmerer den svenske færge MALMØ LINK Sundets Marinedistrikt. Man har opdaget at en af færgens passagerer tilsyneladende er sprunget over bord. Hans tøj blev fundet på øverste dæk og man var allerede i gang med at lede i ruteskibets kølvand. Alarmen sætter en storstilet eftersøgning i gang. Fra Gedser afgår L. V. DAM og XRB-10. Den svenske færge lå ved alarmens iværksættelse ca. 14 sømil øst af Gedser. Vindstyrken var kun 4-5 m/s, men sigtbarheden var ringe. Det tyske redningsfartøj VORMANN GENTZEN, der lå nærmest færgen blev af SUM udpeget til at være OSC, men trods den nære afstand til den svenske færge nåede L.V.DAM først frem og gik straks med i eftersøgningen sammen med færgen. Yderligere en tysk redningsfartøj THEO FISCHER fra Warnemünde kom også med i eftersøgningen samt den danske motortorpedobåd SUENSON og en dansk fiskekutter, der var i nærheden. Også en tysk helikopter kom til og da vi kunne konstatere, at det kunne blive en længere varende eftersøgning fik vi kontaktet vor station og for udbringelse af proviant og tobak. Denne logistik blev udført af stationslederen og bådmand Thorvald. Her var et SAR materiel opbud til et godt billede Ved aktionen konstaterede stationen et stort behov for en landbaseret kystradar. Med en sådan kunne vi bidrage i eftersøgningen bl.a. med en rådgivende eftersøgningskontrol såvel som hvis vi selv kommer i situationen at skulle lede eftersøgningen.

OLIEFORURENING

Sundets Marinedistrikt (SUM) anmoder os i slutningen af april måned os om at undersøge omfanget af en konstateret olieforurening samt udtage prøve heraf. Det er politiet i Nykøbing Falster, der har konstateret olieforureningen ved Botø. XRB-10 og Unimogen afgår straks fra stationen med kurs mod Botø. Unimogen starter eftersøgningen ved Birkerød strand og nordpå mod Botø og finder hele vejen olieklatter på størrelse med hasselnødder i en ret tyk konsistens. Ved ankomsten til Botø møder Unimogen beredskabschefen og en områdeleder og det aftales at køre yderligere nordover for at konstatere udstrækningen af det ilanddrævede olie. Halvvejs til Marielyst strand

ophører olieforureningen på strandbredden. Imens sejlede vor LRBER langs kystlinien, men denne kunne kun finde ringe mængder af olie på havet så omfanget af olieforurening var ikke katastrofalt. Forureningen på stranden blev senere samlet op af beredskabstjenesten.

STRANDING

Den 21. maj ringer politiet fra Nykøbing Falster til os om at yde hjælp til en folkebåd med to personer, der var strandet ud for Vostemark. Vi tager straks kontakt til SUM og orienterer dem om situationen, samtidig orienterer vi dem om, at vort store redningsskib L.V.DAM er på værft. Vi har således kun XRB-10 og MOB båden tilbage. SUM beder os afvente nærmere ordre og vi tilkalder mandskab til LRBERen. SUM har i mellemtiden fået kontakt med en fisker fra Gulborg, der vil tage ud og bringe den uheldige lystsejler fri.

BUGSERASSISTANCE

En af vore bådmænd observerer den 25. maj klokken 21, at en tysk lystsejler fra Hellighafen er grundstødt umiddelbart ud for havnen. Vi sender XRB-10 afsted og tilbyder bugserassistance efter de gældende regler, hvilket tyskeren går ind på og kort efter er han ført ind til havnen. SUM kontakter os for opgaven, hvortil vi kunne meddele, at den allerede var udført.

KOM SELV FRI

De tyske lystsejlere har det med at strande ved indsejlingen til Gedser havn. Den 29. maj observerer en bådmand fra stationen atter en tysk lystbåd i vanskeligheder ved indsejlingen til Grenå havn. Skipperen vinker til bådmanden om hjælp og stationsledern kontaktes. Da man er ved at sætte XRB-10 i vandet kommer lystsejleren dog fri ved egen hjælp og kommer vel ind i havnen.

MOTORHAVARI

Lyngby Radio kontakter stationen den 30. maj med melding om, at en tysk sejlbåd GATSBY af Flensborg ligger i Rødsand rende med maskinhavari og den ønsker slæbeassistance. Klokken er 9,20 og der er vind fra NØ 10-15 m/s, ringe sø og god sigt. Efter at have underrettet SUM går vi ud med XRB-10 hvorefter vi tager ham på slæb til havnen. Skipperen Adolf Kruse havde lejet fartøjet og turde ikke tage nogen risiko, hvorfor han havde hidkadt hjælp.

EJ SØSTÆRK

Politiet kontakter stationen og meddeler

os, at en tysk 27 fods motorbåd ligger ved Østre Mærker med maskinskade. Der er et ægtepar om bord og kvinden har vejrtrækningsproblemer. De har kastet anker, men det holder ikke og de driver nu mod Rødsand. Vinden er vestlig 8-11 m/s, god sigt og nogen sø. Motorbåden GERDA fra Geestmacht blev hurtigt fundet af vor XRB-10 og en bådmand blev overført med sanitetskufferten. Det konstaterede at kvinden kun var søsyg og L.V. DAM returnerede til base. Parret var utrolig nervøse for at motorbåden skulle kæntré, og de havde taget afsked med hinanden og samlet deres personlige ejendele. Nervøsiteten havde sikkert bidraget til kvindens "søsyge" som aftog straks redningsfolkene ankom. Denne aktion den 13. juni varede kun en halv time.

STRANDING

En trossemænd fra Scanlines kontakter stationen og meddeler at en tysk sejlbåd er strandet ud for havnen. XRB-10 søsættes og kommer den uheldige sejlbåd FE-LINE af Hamburg til undsætning. Efter at have orienteret de to om bordværende om taksten for bugsering og fået accept på dette, fik vi ham trukket fri af grunden og slæbt i havn.

KANSAS SEA



Vi henviser til nærmeste forhandler!



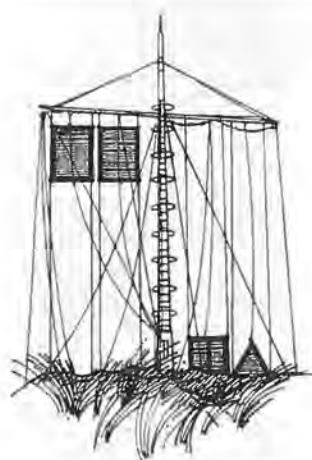
CARL BACKS A/S en gros
Postbox 3049
Malervej 10 . Sædding
DK-6710 Esbjerg V
Tel. 75 15 11 77

GRATIS HJÆLP

Imens vi sidder på stationen hører vi pludselig, at et belgisk fartøj kalder Lyngby Radio som meddeler, at han netop har passeret en tysk sejlbad med knækket mast. Han opgiver positionen og vi bemærker at det er tæt på Gedser havn. Vi får hurtigt øje på sejlbadet i kikkerten og tilkalder mandskab samt underretter SUM. XRB-10 bliver hurtigt søsat og under udsætningen udsender sejleren et PAN PAN signal. Vi svarer på dette og meddeler at vi er på vej. Få minutter efter er vi fremme ved sejlbadet og overfører en redningsmand til denne i forsøg på at få den knækkede mast frigjort. Det viser sig at være meget vanskeligt og forbundet med en stor risiko for yderligere skader, hvorfor XRB-10 slæber båden ind til Gedser fiskerihavn hvor vi modtages af vor MOB båd, der bidrog med at få lystsejleren til kaj.

OLIE I T-RUTEN

Sidst i juni blev vi af SUM anmodet om at sejle ud til en position 11 sømil SØ af havnen. En tysk miljøflyver havde observeret olie ude i T-ruten og SOK ville gerne have en prøve af det samt oplysninger om omfanget af olieforureningen. Besætningen til det store redningsfartøj blev tilkaldt og vi fandt oliepeilen på positionen 54 26 N og 12 00 Ø. Der var tale om en let olie som strakte sig over et bælte på 100 meter i bredden og ca. 500 meter langt.



HVIDE SANDE FISKERIFORENING

Stormgade 8 · 6960 Hvide Sande
Telefon 97 31 19 35 · Telefax 97 31 26 21
Kontortid: Daglig 9-15

SURFBRÆT REDDET

Den 6. juli kontaktes stationen af en temmelig frustreret person. Han havde været ude at surfe ved Marienlyst i en hård vestenvind, men havde mistet kræfterne i armene og han havde valgt at lade surfbrættet drive og selv svømme i land. Nu ville han gerne have redningsvæsenet til at finde hans surfbræt. Han blev orienteret om prisen, hvilket han accepterede og XRB-10 blev sendt afsted og fandt da også hurtigt surfbrættet. Vinder, der kom fra vest var 13-15 m/s.

SPEEDBÅD BUGSERES I HAVN

Den 6. juli kontaktes stationen af ejeren af en speedbåd. Han lå ved Gedser fyr med maskinskade. Skipperen, der var dansker, var bekendt med takster for bugseringer udført af redningsvæsenet.

INGEN GRUND TIL FRYGT?

Vi fik en alarm midt om natten - helt præcis klokken 03,20. Den vagthavende på SUM meddelte, at man savnede en jolle med tre personer. De havde meddelt familien, at de ville være hjemme ved midnatstid og nu frygtede man at der var sket en ulykke. Vi tog straks til stationen hvor pårørende stod sammen med politiet, og da vi hørte hvem de tre mænd var beroligede vi de pårørende. Ejeren af jollen var Frede Gurmer, der til daglig var skibsfører ved Scanline, og jollen kendte vi. Den var søsikker. Vi regnede med at de nok havde fået motorproblemer, men da de pårørende ikke vidste hvor de ville sætte ålegarn valgte vi at sende begge fartøjer afsted i hver sin retning. Klokken fire meddeler XRB-10, at de havde fundet jollen på nordsiden af Rødsand og melder alt vel om bord. De havde fået motorhavari. Et brændstofrør var blevet utæt og det havde man først konstateret da tanken var tom. Eftersøgningen indstilledes og jollen blev taget på slæb.

SURFENDE MOTORBÅD

En tysk motorbåd SHIRKAN kunne ikke bjærges af vort LRB fartøj. Den stod grundstødt tørt på land lige ud for en stor cementklods på 1 kvadratmeter. Hvor utrolig det end lyder var motorbåden med to tyskere om bord, skøjtet med 25 knobs fart hen over en række store sten hvoraf mange var tørlagt og helt ind på stranden mellem to cementhøfter for at stoppe 10 centimeter fra den store betonklods. I betragtning af den vilde tur hen over stene havde fartøjet kun lidt mindre skader på bunden. De to uheldige sejlere var stort ligeglade med den knap 11 meter lange motorbåd. De havde pakket deres grej og ville nu have en taxa til færgen i

Rødbyhavn. Vi tilkaldte politiet og vi kørte herefter til stationen hvor deres navne blev noteret. De to tyskere mente, at det var charterselskabets problem med bjærgningen af motorbåden, hvortil vi foreslog en mobilkran. Motorbåden blev senere bjærgt fra søsiden af et specielt fartøj fra et dykkerfirma i Nykøbing Falster. De havde et arbejdsfartøj med meget ringe dybdegang og en stor høj bom med kraftigt spil. Det mindede mest om at mindre landgangsfartøj, og med dette fik de motorbåden ud og bragt til Tyskland hvor det straks kom på værft. Båden, der var på 6 tons, har en nyprisværdi af 1,3 mill. kroner.

NØDRAKET OBSERVERET

Den 13. juli kontaktes vi af SUM. Fra Gedser Kystudkig havde man observeret en nødraket. Vi afgik med L.V.DAM med fire mand om bord. De øvrige blev på stationen hvis der skulle blive brug for XRB-10. Efter kort tids sejlads tager vi kontakt med færgen KRONPRINS FREDERIK. Herfra kunne man fortælle, at de, på det pågældende tidspunkt, havde set en nødraket ind over Rostock. Det samme kunne færgen ANJA 11 fra Easy Line. Dette meddeler vi til SUM, der stoppe eftersøgningen.

SURFERE I VANSKELIGHEDER

To tyske surfere fra Siegen er i dag lykkelige over at blive reddet af det danske kystredningsvæsen. De var i vindstyrke 15-16 m/s af vest taget ud på surfing ud for Gedesby. Redningsstation Gedser blev af politiet i Nykøbing F. den 18. juli anmodet om at komme tyske surfere til undsætning idet man formodede de var i vanskeligheder. Den ene var blevet observeret meget lagt ude vinkende med armene, af en tysk familie som orienterede politiet. XRB-10 afgår straks med kurs mod Gedesby strand hvor politiet står. Her orienteres besætning om retningen på observationen, samtidig meddeles, at der er observeret en surfer mere længere nordpå. XRB-10 afgår ud retning af den først observerede samtidig med at man kalder L.R. DAM til hjælp. På grund af den høje sø og surfernes formodede situation anmoder man også om helikopterhjælp. Efter 10 minutter findes den første surfer ca. 3 sømil fra land. Han var aldeles udmattet og taknemlig for sin redning. XRB fortsætter nordpå for at finde den anden observerede surfer, men politiet har imellemtiden fundet ud af at den anden også var set ud for samme sted ved Gedesby strand, men blot længere ude på havet. L.V.DAM og XRB-10 laver nu en koncentreret eftersøgning i området og

efter kun 1/2 times forløb finder man den anden surfer ca. 3,5 sømil fra land. Også han var meget udmattet og meget bange.

FEJLOPKALD

Det hører til sjældenhederne, men det kan ske. Et pludseligt opkald på stationens personsøger og alle redningsfolk smider hvad de har i hænderne og faretil stationen, klar til indsats, men hverken stationsleder, politi, SOK eller SUM har aktiveret personsøgeren. Efter en forgyves rundspørgsel konstateredes det, at det var en medarbejder i FRV, der satte alarmen i gang. Det beretter station Gedsers rapport nr. 27 den 22. juli.

BUGSERASSISTANCE

En 6,5 meter lang tysk sejlbad C' EST LA VIE af Lübeck blev af havnefogeden i Nysted meddelt sejlet på grund på sydsiden af Rødsand ikke ret langt fra Hyllekrog fyr. XRB-10 slæber lystfartøjet fri og konstaterer at de også havde maskinskade. Fartøjet og de to ombordværende slæbes til Gedser mod betaling.

ÅBENT SKIB

L.V.DAM afgik fra station Gedser den 2. august med kurs mod Nykøbing F, hvor det ved byens havnefest skulle repræsentere det danske kystredningsvæsen og Farvandsvæsenet ved et åbent skib arrangement. Mere end 250 personer benyttede lejligheden til at se et moderne dansk kystredningsfartøj. Mest overraskende var, at mange var meget uvidende om det danske kystredningsvæsen og dets mange opgaver

DRIVENDE LIG

Alt imens vi arbejder i stationens hal hører vi på kanal 16 en tysk sejlbad meddele at han netop har observeret et drivende lig. Vi kontakter ham og beder ham om at blive liggende ved liget til vi når frem. Vi afgår med L.V.DAM og gummibåden og finder sejlbadet 7 sømil nordøst for Gedser. Liget, en mand., tages om bord på L.V.DAM og vi sætter kurs mod Gedser havn. SUM havde i mellemtiden kontaktet både politi og Falck, men Falck kunne ikke afhente manden før flere timer senere. De skulle bruge en særlig vogn hertil. Vi gik langsomt ind

mod havnen og ventede udenfor i ca. 2 timer indtil stationen kunne meddele os at den særlige vogn var ankommet. Vi ville ikke gå i havn, dels på grund af nysgerrige på kajen og dels lugten fra liget. Mens vi afventede signal om at gå i havn gik en sejlbad på grund to gange ud for Gedser havn. XRB-10 blev kaldt ud for at hjælpe sejlbadet i havn, men inden den nåede frem kom sejlbadet for anden gang fri af grunden. Politiet havde i mellemtiden afspærret kajen hvor L.V.DAM skulle afleveres liget til Falck, og det hindrede en besigtigelse fra de mange nysgerrige der var på kajen.

MANGE OPGAVER PÅ SAMME DAG

Dagen er stadig den 3. august men klokken er nu 21,20. Brovagten fra Kong Frederiks IXs bro ringer til stationen og meddeler, at en tysk sejlbad BALTIC DREAM af Rostock er sejlet på grund umiddelbart syd for broen. Tyskeren havde bedt brovagten om at skaffe assistance. Da vi alle ophold os på stationen kunne vi hurtigt rykke ud. XRB-10 tager MOB båden med om bord og ved ankomsten fører gummibåden slæbelinien ind til den tyske lystsejler. Sejlbåden trækkes fri af grunden og vi vender hjem.

PANISK RADIOSIGNAL

Det er den 4. august. Vi går og arbejder på stationen, da vi over radioens VHF kanal 16 hører en meget panisk tysk kvinde råbe SOS MAND OVER BORD. Vi hører hendes melding i brudstykker som var signalet afsendt lang væk fra stationen. Vi hører også Rostock Radio svare kvinden og de får positionen opgivet. Vi plotter ud og konstaterer, at det er 15 sømil øst af Gedser, og at det er på tysk område. En tysk redningshelikopter melder sig. Han er på prøveflyvning kun 10 minutter fra stedet. Tilsvarende melder en tysk redningsbåd VORMANN JAN-TZEN sig. Han er kun 9 sømil fra stedet. En færge melder sig også. Den er kun 4 sømil fra stedet. Desuden melder tre lystfartøjer sig. De er meget tæt på stedet. Vi kontakter SUM og fortæller om aktionen og meddeler at vi holder os "stand by". SUM mener at der er rigeligt med fartøjer, men vil afvente et evt. assistance

signal fra tysk side. Da den tyske helikopter når frem kan man ikke se nogen skibbruden mand og tyskerne rekvirerer endnu en helikopter. Samtidig har yderligere et par skibe tilmeldt sig eftersøgningen. Vi kontakter SOK for at høre om de har hørt noget fra MRCC Bremen, men den vagthavende anede intet om den tyske eftersøgning formentlig fordi SUM ikke har skønnet det nødvendigt at orientere SOK. Den vagthavende ved SOK ringere senere til os og fortæller at man ikke havde brug for vores assistance. Den tyske redningsbåd i Warnemünde: THEO FISCHER var heller ikke sendt ud selv om han kun havde en times sejlads til stedet. Den skibbrudne bliver fundet efter tre times eftersøgning.

STRANDING

Den 5. august klokken 12,45 meddeler politiet fra Nykøbing F. at en tysk sejlbad er sejlet på grund uden for Gedser lystbådehavn. Vi sejler ud med XRB-10 og MOB båden. Det viser sig at være en mindre dansk sejlbad og efter at gummibåden har bragt slæbelinien over til lystbåden trækkes denne fri og føres ind til Gedser fiskerihavn.

GAMMEL KENDING

Det er den 6. august. En tysk sejlbad kalder Gedser havn og siger, at han er sejlet på grund uden for Gedser lystbådehavn. Vi svarer straks på opkaldet og det viser sig, at det er båden vi tidligere slæbte fri ude ved Kong Frederiks IXs bro. Netop som vi var klar til at sejle ud til ham kommer han fri ved egen hjælp. Der rigges af og umiddelbart efter får vi meldingen fra SUM.

DRIVENDE VANDCYKKEL

6. august klokken 15,32 kontaktes vi af politiet. En vandcykel er drevet til havs udfor Marienlyst torv. Det vides ikke om der er personer om bord. Falck er alarmeret. Vi sender vor redningsbil afsted med OB båden samtidig med at vi sætter XRB-10 i vandet, men bb motor ville ikke starte. (Det viser sig senere at det skyldtes en defekt relæ). I stedet sender vi L.V.DAM af sted, men får undervejs besked om at Falck har hentet den drivende vandcykel.

HSR Skibselektronik
97 31 12 57

Otto Pedersvej 3

6960 Hvide Sande



ELLING & EJSING A/S

Maskinværksted · Skibssmedie
Nordvestkajen · 9850 Hirtshals

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

NØDRAKETTER

En af stationens bådmænd observeret 7/8 hjemmefra to nødraketter, hvilket straks bliver meddelt til stationslederen og denne tilkalder mandskabet. Kort efter kommer meldingen også fra politi og SUM. L.V.DAM afgår med MOB båden på agterdækket. Netop som vi er kommet ud for molerne og er på vej ind i fjorden får vi øje på en lille sejlbåd, der er strandet på Rødsands østside. Vi sætter MOB båden ud og denne fører slæbetrossen over til den uheldige lystsejler. Han trækkes fri og slæbes i havn. Da der ikke var umiddelbar fare for skib eller besætning (vind 7 m/s NV, ingen sø) vil den ensomme sømand om bord blive afkrævet betaling.

EFTERSØGNING

Lyngby Radio kalder os ud til en ensom kajakroer, der skønnes at være i vanskeligheder (8/8). Observationen var gjort af et tysk lystfartøj, der tilsyneladende ikke selv mente at kunne klare opgaven. Vinden var tiltaget fra stille til mellem 12-15 m/s. Vi rapporterede til SUM som kontaktede SOK og man besluttede at orlogskutter ROMSØ som lå øst af Gedser skulle undersøge sagen, da man ikke havde oplysninger om kajakroeren havde be-

hov for hjælp og i hvilken retning han sejlede.

FYRVÆRKERI

Samme dag ved midnatstid kalder SUM os ud. Gedser Kystudkig havde observeret raketter i pejling 170. Vinden var 12-15 m/s så vi gik ud med L.V.DAM. Efter samtale med færgeren BERLIN EXPRESS afblæses aktionen. Det var festraketter over byen Rostock i forbindelse med "Hansa-sail", der var blevet observeret.

SPEEDBÅD SAVNET

Politiet i Gedser kontaktede os den 12 august klokken 22. En speedbåd var blevet meldt savnet, og da det var meget ringe sigtbarhed valgte vi at gøre brug af alt vort materiel. Begge fartøjer og Unimogen blev sendt afsted. Det var en ældre mand, der var fører af speedbåden og familien var meget urolige for ham. Eftersøgningen blev koncentreret om farvandet mellem Gedser og Nysted. Noget senere høres et halløj-råb fra nord af havnen, og det viste sig at stamme fra speedbådføreren, der kom trækken med sin båd langs kysten. Han havde fået motorstop. XRB-10 tog båden på slæb uden om molerne og ind i havnen.

OLIEFORURENING

I kystredningsstation Gedser rapport nr. 41 kontaktes stationen af SUM for at undersøge en olieforurening 10 sm syd af Gedser. L.V.DAM afgår til positionen, og konstaterer at det drejer sig om en let olie, formentlig diesel. Der tages prøver af olien, ligesom oliefeltet indkredses og rapporteres til SUM.

Kystredningsstation HANSTHOLM

Kystredningsstation Hanstholm har sendt Tidsskriftet deres halvårsrapport:

Den 5/1 tilkaldt til fiskerfartøj, der havde fået motorstop ved indsejlingen til havnen. Fartøjet fik dog assistance fra et andet fiskerfartøj, men blev ledsaget ind af C. B. CLAUDI.

Den 10/1 meddelte politiet at en surfer var kommet i vanskeligheder ved Klitmøller. C.B.CLAUDI og vor Unimog afgik straks fra stationen, men undervejs fik vi melding om at den pågældende surfer var kommet vel i land, hvorefter vi returnerer.

Den 1/2 overtager vi bugseringen af et fiskerfartøj udenfor havnen på grund af

vindstyrke på 16-20 m/s fra SW. Fartøjet havde været under bugsering af et andet fiskerfartøj.

Den 16/2 ligger vi "stand by" i forhavnen medens et fiskerfartøj anløber havnen i vindstyrke 15-23 fra WSW.

Den 6/3 har vi en eftersøgning af et formodet drivende lys uden for havnen. Observationen er gjort af fragtfærgeren LYGRA, men vi finder intet.

Den 31/3 afholdtes repetitionskursus i nødbehandling under ledelse af instruktør Henrik Schøtt Hansen.

Den 3/4 assisterede vi fragtfærgeren LYGRA med at komme til kaj.

Den 11/4 meddelte KGM, at en surfer var i vanskeligheder ved Klitmøller, men inden vort redningsskib og Unimogen var klar til afgang kom der besked om at surferen var kommet vel i land.

Den 9/5 blev det meddelt fra KGM at fiskerfartøj HG.17 EMMA var blevet påsejlet af den tyske coaster EIDER. Det blev samtidig meddelt, at en helikopter var på vej med pumper. Inden helikopteren fik pumperne firet ned til fiskekutteren sank det, men de to ombordværende fiskere kom forinden over på C.B.CLAUDI, der bragte dem til Hanstholm.

Den 18/5 meddelte havnevagten og politiet, at de havde fået en melding om at en fisker fra et norsk fiskerfartøj muligvis var faldet i havnen. Stationens MOB båd og Unimogen blev straks sendt til stedet hvortil der senere ankom en dykker fra Falck i Thisted. Fiskeren blev kort efter fundet sovende i styrehuset på et dansk fiskerfartøj.

Den 21/5 meddelte havnevagten at et fiskerfartøj havde fået motorproblemer 3 sømil SW af havnen. C.B.CLAUDI afgik til positionen og bugserede fiskerfartøjet i sikker havn.

Den 23/5 meddelte havnevagten at et fiskerfartøj havde fået motorstop i yderhavnen og drev ned mod molen. Da vi ankom til stationen fik vi besked om fartøjet havde fået motoren i gang igen og nu var på vej ind i havnen.

Den 12/6 meddelte Lyngby Radio og KGM til stationen at coasteren CIMBER havde fået stærk slagside 4,5 sømil vest af Hanstholm. Da C.B.CLAUDI var på værft tilbød havnen at sende lods båden ud. Unimoggen blev gjort klar såfremt coasteren skulle drive mod land. Fire fragtskibe og et fiskerfartøj kom til stede og efter at lods båden var ankommet til stedet vendte coasteren om med kurs mod Hanstholm havn. Den stærke blæst ved havneindløbet gjorde dog at coasteren valgte at fortsætte mod Hirtshals.

Den 16/6 meddelte havnevagten, at et fiskerfartøj ville anløbe havnen. Fartøjet

havde problemer med roret og det aftales at sende lods båden ud med to redningsmænd om bord. Fiskerfartøjer kom sikkert i havn.

Samme dag meddeler havnevagten at en lystsejler havde mistet roret 2,5 sømil ØtN af havnen i vindstyrke 13-20 m/s af NW. Mandskabet blev tilkaldt og man fik atter udvirket at to redningsmænd kunne tage med lods kutteren ud samtidig kørte Unimoggen med MOB båd til stranden. Lystbåden lå for anker da lods båden og et fiskerfartøj nåede frem. En slæber blev sat ombord på lystbåden, men det kunne ikke holde i det hårde vejr, og man valgte til sidst at redde de to ombordværende og lade lystfartøjet sejle sin egen sø. Med vor Unimog ledte vi dagen efter efter lystfartøjet. Det blev fundet liggende på stranden 1 km vest for Lild strand i nogenlunde hel tilstand.

Den 18/6 meddelte Falck fra Thisted at de var på vej til Hanstholm med ambulance og gummibåd, da de havde fået en melding om at en person var faldet i havnen. De spurgte om redningsstationen kunne starte eftersøgningen og stationen fik da også senere samme melding fra SOK. Mandskabet blev hidkaldt. Unimogen sendt ud og gummibåden sat i vandet for at lede i havnebassinerne. Man fandt intet og ingen vidste noget om at en fisker var faldet i havnen. Det blev dog senere opklaret, at det var der, men at han havde reddet sig selv op på det tørre.

Den 1/7 afhenter vi vort savnede skib C.B.CLAUDI fra værftet i Hvide Sande

Den 5/7 meddelte firkefartøj T.122 til redningsstationen, at de var på vej mod havnen, samt at de havde mistet roret under fiskeri til havs. De kom sejlen med en af deres trawlskovle slæbende som nødror, og de ønskede at C.B.CLAUDI hjælpe dem i havn.

Den 7/7 meddelte havnevagten, at en lystsejler havde motorproblemer. Vinden var 12-16 m/s fra NWtN og han ønskede at redningsskibet ville ligge "stand by" når han anløb havnen. Trods den høje sø kom han fint ind i havnen og uden problemer.

Den 10/7 assisterede vi fragtfærgeren LYGRA med at komme vel til kaj.

Den 15/7 assisterede vi atter LYGRA til kaj.

Den 20/7 assisterede vi POLAR PRINCESS 11 ved afgang fra havnen

Den 22/7 assisterede vi bugserbåden SVEND med bomtrawler under bugsering.

Den 22/7 meddelte havnevagten at et fiskerfartøj havde fået motorstop i yderhavnen med stor fare for at han ville drive mod østmolen. Så snart mandskabet var



»C.B. Claudi« er et helt specialbygget redningsfartøj, der er særligt egnet til bugsering af havarede skibe.

ankommet afgik vi med C.B.CLAUDI. Vi fik hurtigt slæberen fastgjort og fik fartøjet bugseret i havn.

Den 5/8 assisterede vi atter fragtfærgeren LYGRA med at komme vel til kaj.

Samme dag meddelte SOK os, at de havde modtaget en melding om at en surfer var kommet i vanskeligheder øst for Roshagemolen. Vi sendte C:B: CLAUDI ud og ligeledes vor Unimog med gummibåd. Ved ankomsten konstateredes det at surferen var kommet vel i land, hjulpet af andre surfere.

Den 7/8 meddelte havnevagten at fiskerfartøjet R.142 havde fået problemer med roret ca. 2 sømil fra havnen. Den ønskede at blive bugseret ind og C.B.CLAUDI gik straks ud og fik fartøjet slæbt ind i havn.

Kystredningsstation RØNNE MAND OVER BORD

Bornholm Marinedistrikt kontaktede os den 24. juli med et nødråb fra det danske lystfartøj AROPA af Rønne som de havde pejlet 337 grader 15 sømil ude. Vinden var 10-12 m/s af vest. Et miljøfly har observeret det danske lystfartøj og konstateret at det var i vanskeligheder. Vor LRB afgår straks samtidig med at det danske patruljefartøj SKADEN af standardflexklassen samt et svensk kystbevogtnings-skib afgår fra Rønne havn, men det bliver det danske containerskib MAERSK HELSINKI der først når frem og de sætter deres MOB båd i vandet og kommer frem til den skibbrudne, der var faldet over bord fra det danske lystfartøj AROPA. Besætningen på Mærsk's mob-båd kan dog ikke få den skibbrudne om bord,

Carl Bro as

Industri & Marine

Dwinger Marineconsult



Skibsingeniører • Maskiningeniører • Skibsinspektører

Egeskoven 222 Telefon : 43 48 61 78
DK-2600 Glostrup Telefax : 43 48 66 88

og afventer vor LRBs ankomst. Vi får ham hurtigt op og sejler ham hen til SKADEN, som sejler ind til Allinge med den forulykkede. Et russisk fartøj har taget lystfartøjet på siden og har den anden besætningsmedlem fra lystbåden. Vor LRB afhenter denne samt tager lystbåden på slæb til Rønne. Her afleveres AUROPA til politiet.

PÅ GRUND

Den 26. juli får vi fra Bornholm Marine-distrikt en alarm på at en stor dansk motorbåd FELICIA er gået på grund og sprunget læk på Haddingen. Vi får alarmer klokken 20 og sender straks vor LRB ud. I selve havnehullet møder de en motorbåd på slingekurs ind mod havnen. Det viser sig at være FELICIA. Vi får den dirigeret ind i Sydhavnen hvor der sættes pumpemateriel ombord. En rekvireret kran sætter motorbåden på land, hvor der konstateres to store huller i kølen.

HASTVÆRK ER LASTVÆRK

En svensk motorbåd OLIVIA anmoder os den 8. august om assistance. Den har fået motorstop og ville gerne slæbes ind i havnen. Vinden var 5-10 m/s fra vest, og vi afgik med vor LRB til positionen, der var opgivet, men der var ingen skib. Der bliver nu forsøgt opkald både fra Lyngby og BHM og fra Rønne havn. Ingen svar. Klokken 19,50 kalder OLIVIA igen og kan ikke forstå hvor redningsbåden bliver af. De sender nu en ny position på hvilken vor LRB hurtigt finder båden og tager den på slæb. Ved ankomst til havnen viste det sig at OLIVIA havde opgivet sin første position efter det waypoint de havde styret, nemlig Rønne havn.

NY BUGSERING

Dagen efter fik vi fra marinedistriktet besked om at en tysk motorbåd havde fået motorstop og ønskede bugserassistance. Vi gik straks ud med LRBERen og ved ankomsten til stedet viste det sig at det var en tysk sejlbåd JEVER PILS, der 2 sømil SØ af Rønne havn havde problemer. Vi fik ham bragt i havn.

Kystredningsstation Grenå TO DYKKERE SAVNET

SOK kontaktede os den 28. juni klokken 14,30. To dykkere savnedes fra en dykkerklub med 16 dykkere, der var på opgave ved øen Hjelm, men inden vort redningsfartøj kom afsted fik vi besked om at de to savnede dykkere var fundet i god behold. De var af strømmen blevet ført en del nordpå.

KOBLINGSPROBLEMER

Fiskekutter ANNA kaldte os den 29. juni på kanal 16. Han ville gerne have bugserassistance fra positionen 561500 N 111100 Ø. Det var ca. 12 sømil fra Grenå. Han havde fået koblingsproblemer, så vi afgik med ANNA E. RØRBYE klokken 14,21 og var atter i havn klokken 17,25 med fiskerfartøjet.

24 FODS SEJLBÅD I VANSKELIGHEDER

Kattegats Marinedistrikt kaldte den 4. juli os ud til den 24 fods store sejlbåd LAKSEN, der var kommet i vanskeligheder i farvandet ud for Bønnerup. Helt præcis hvor de var kunne de ikke opgive, men KGM gav os deres mobiltelefonnummer. Vi ringede dem op og fik at vide at der stod vand i kokspittet, og at de var meget bange. De havde kending af alle møllerne i Bønnerup sagde de, og vi afgik fra havnen med begge redningsbåde. Da vi var kun 2 sømil fra stedet fik vi at vide på VHF radioen, at en Bønnerup fiskekutter havde taget lystbåden på slæb til Bønnerup havn, hvorefter vi returnerede.

STRANDING PÅ KALKGRUNDEN

Lyngby Radio anmodede os den 18. juli om at yde assistance til en hollandsk lystbåd, der var strandet på Kalkgrunden. Der var ni personer om bord i lystbåden og det lykkedes for vor LRB efter nogen besvær, at få båden trukket fri af grunden og efter ønske ledsager vi ham ind i havn.

TYSK MOTORYACHT

En tysk motoryacht TAMMINA får maskinskade 10 sømil af Grenå den 19. juli kl. 14,50. Lyngby Radio anmoder os om at hjælpe havaristen. Vi går ud med LRB-7 og får ham hurtigt under bugsering og er i havn kl. 17.

STRANDING

En dansk udlejningssejlbåd med 6 tyskere om bord strandet på Kalkgrunden den 2. august kl. 10. 45 minutter senere observeres båden fra redningsstationen og LRB-7 sendes ud. Den 30 fods store sejlbåd LOUISE havde i mellemtiden fået hjælp fra et par små garnbåde, men de kunne ikke trække lystbåden fri hvorefter en af vore folk gik ombord i lystbåden for at sætte en slæbetrosse fast. Vi fik ham fri ved første forsøg og lystbåden sejlede selv ind i havn for at få dykkere til at besigtige skibet.

NY STRANDING

Dagen efter den 3. august ser vi atter en lystbåd strandet på Kalkgrunden. Da det

skønnes, at han ikke kan komme fri ved egen hjælp sejler vi ud med LRB-7. Det viser sig at være en udlejningsbåd med tysk besætning. Vi får en slæbetrosse over og får ham trukket fri.

WINDSURFER TIL HAVS

Onsdag den 5. august blev stationen alarmeret af SOK. En windsurfer var, i den kraftige vestenvind, drevet til havs. Vi afgik med begge redningsbåde, men kort efter fik vi underretning om, at han var blevet reddet af Grenå Lods 3 sømil østen for havnen, hvorefter aktionen blev afblæst.

SPORTSDYKKERE

Fra Fornæs fyr fik vi underretning onsdag den 5. August, om at en gummibåd med fire sportsdykkere var i vanskeligheder. Der var to dykkere i gummibåden, der havde fået motorstop og to i vandet de ikke kunne få op. Kort efter at LRB-7 var sat i vandet fik vi melding om at aktionen kunne afblæses. De havde fået motoren i gang og de to i vandet var bjærget.

STRANDING

Lyngby radio meddelte os den 10. August kl. 07,05 at en tysk lystsejler CHRISTIAN var strandet på Kalkgrunden ca. 2 mil østen af Grenå havn. Kl. 07,13 var vi ved at fire LRB-7 i vandet da vi fik melding om at lystbåden var kommet fri ved egen hjælp.

DRUKNEDE DA HAN VILLE HJÆLPE

Både SOK og KGM anmodede os om at hjælpe med at finde en 45 årig tysk mand, der var meldt savnet ud for Boeslum Strand. Vi afgik med begge vore redningsfartøjer og SOK rekvirerede en helikopter. Da vi nåede frem kunne vi se at helikopteren var landet på stranden og vor LRB-7 gik så tæt til kysten at en af vore redningsmænd kunne vade i land, og han kunne her erfare at man var ved at prøve at genoplive den 45-årige tysker. Hans datter og kusine var faldet i vandet fra en luftmadras og faderen ville svømme ud og hjælpe dem, men hans kræfter var ikke til det og han druknede. En onkel fik i stedet de to piger bjærget i land.

FORGÆVES EFTERSØGNING

SOK bad os den 13. august om at hjælpe med at lede efter en 14 årig somalisk dreng og en 41 årig dansker. De var savnet i Sejerø Bugten. Seks personer fra Dansk Røde Kors asylcenter var sejlet ud i en jolle, der kæntrede. Fire var bjærget heraf de tre i live, men man savnede de to nævnte. Det var en tysk turist, der slog

alarm. Han havde set kæntringen i sin kikkert. Den danske sejlbåd GULDNA-RE var det første skib der bjærgede en af drengene. En anden blev samlet op af en tilkaldt helikopter. Han blev i hast fløjet til Holbæk sygehus. Hans teperatur var på kun 27 grader. Fiskerfartøjet TUNEN samlede også en op samt en der var druknet. I redningseftersøgningen indgik Sejerø-færgen samt færgen til Nekselø. Vi gik ud med ANNA E. RØRBYE og gennem søgte farvandet, dog uden at finde nogen.

Kystredningsstation SÆBY UANSVARLIG SEJLADS

Søndag den 2. august 1998 vil fremover stå stærkt i et par tyske leders håndtering af en uansvarligt sejltur i en lille gummibåd. 10 piger i alderen 14-16 år, der var på ferie i feriekolonien "Møllegården" ved Voerså i Nordjylland. Uden redningsveste entrede de ti piger en fire meter lang gummibåd og stod til søs. Vind og strøm førte dem hastigt ud på havet og der gik panik i dem og deres ledere i land. En af pigerne sprang i vandet og svømmede ind til land meget forkommen. Nu blev politiet i Frederikshavn alarmeret og herfra sendte man en patruljevogn til Lyngsø strand hvor det hurtigt blev klart at SOK skulle alarmeres. Kystredningsstation Sæby blev alarmeret af SOK og deres LRB blev straks sat i vandet og kom frem til de resterende ni piger i gummibåden. En helikopter turde ikke tage dem op på grund af den kraftige rotorvind og den lille flåde, men de fik da afleveret nogle redningsveste til pigerne og orienterede dem om at en redningsbåd var på vej. De tyske ledere høstede en stor skideballe fra politiet.

Kystredningsstation Anholt

Kystredningsstation Anholt har også tilsendt Tidsskrift en halvårsrapport af aktiviteter ved stationen. Af den fremgår det at stationen har haft mange sygekørsler med deres redningsbil og det fremgår også at stationen over sig meget i at klare alle opgaver ved sygetransporter. Også på det bådmæssige område har stationen haft en del aktioner. Mange af dem har været olieforurening og afhentning af olieprøver og andre bugseringer. Et par aktioner skal beskrives her:

Den 13. januar blev stationen kaldt ud af Kattegats Marinedistrikt, der melder om et fartøj der er læk ca. 15 sømil øst af stationen. Vi går ud med både motorredningsbåden og den lette redningsbåd og når frem til positionen, hvor vi ser at der er tale om to fartøjer, der har påsejlet hinanden. Det ene ligger med kølen i vejret

og den anden er læk. Redningsskibet fra Grenå ANNA E. RØRBYE ankommer og tager besætningen om bord og sejler i havn med dem. Fra motorredningsbåd MRB 33 konstateres olieudslip fra havaristen og LRBERen sætter efter en drivede luge, der kan blive til fare for andre sejlere. Orlogskutter ROMSØ ankommer og lægger sig "stand by" ved havaristen hvorefter vi kan sejle hjem igen. Vor LRB har en punteret redningsflåde med sig hjem, og motorredningsbåden har en overdækket redningsbåd fra havaristen med på slæb. Der forestod et større rengøringsarbejde for olie på rednings-skibene efter ankomst til havn, skriver Bjarne Carlsen i sin rapport

At stationen har opgaver der adskiller sig fra mange andre stationer vidner denne beretning om. Dagen er den 14 juli. En turist melder om et gult faldskærmsblus og vi sender landroveren af sted i den observerede retning, men brandvæsenet melder nu, at et fly er styrtet ved ved flyvepladsen og landroveren omdirigeres hertil. Ved ulykken omkom tre personer og en blev hårdt kvæstet. Han blev hentet af en helikopter og fløjet til Skejby sygehus. Vi taler med RCC omkring de døde, og vi oplyses om at et fly med havarikommissionen og pårørende flyver fra Grønholt flyveplads. De omkomne skal med tilbage, hvorfor vi pakker dem ind i ligposer. Vi hjælper senere havarikommissionen med transporter til ulykkesstedet med deres instrumenter m.v. og orlogskutter ROMSØ ankommer til Anholt havn for at bringe de mange teknikere tilbage til fastlandet, skriver Bjarne Carlsen i sin rapport.

RST Hvide Sande UTROLIG LETSINDIGHED

Selv om vejret var ret godt den 13. august 24 sømil VSV af Hvide Sande, var situationen ret alvorlig for Odense kutteren O 46, der havde fået en læk i agterenden. På et tidspunkt var vandet steget så meget at motoren gik i stå. Han kontaktede kystredningsstation Hvide Sande for pumpemateriel, og vi gjorde straks klar til at gå ud. Vi kontaktede SOK om meddelte dem situationen, og de kontaktede selv FRU GAMST om behov for helikopterhjælp, da det ville tage lidt tid inden redningsbåden fra Hvide Sande kunne være fremme. Skipperen mente ikke at det var nødvendigt, og at de nok skulle holde skibet flydende til redningsbåden nåede frem. Undervejs havde vi atter samtaler med skipperen på fiskefartøjet og de havde da kun lidt fribord i agterenden. Vi bad dem om at tage redningsveste på for en sikkerheds skyld, men de havde åbenbart ikke syntes at situationen var så alvorlig, for da vi nåede frem sprang to mand rundt på fartøjet UDEN redningsveste. For os at se var fartøjet i overhængende fare. Det havde slagside og lønningen agterude var af og til under vand. Vi råbte at de skulle se at få de redningsvest på, men de svarede at de lå forude i skibet. Vi satte to mand ombord med to pumper samt redningsveste til de to fiskere, og efter halvanden times pumpning turde vi tage kutteren under slæb, og det gik heldigt. Vi undrede os over at SOK ikke sendte helikopteren. Det kunne nemt have gået galt.



FRU GAMST i vanskeligheder i Nordsøen. Odense kutteren læk i agterenden men det fik ikke de to ombordværende til at tage redningsvest på.

Fra Snogebæk til Nexø

Bådfører Stig Rasmussen, rst. Nexø har hørt min bøn om stof til Tidsskriftet. Han har taget et initiativ som jeg håber kan animere andre til det samme. Han skriver til mig:

Den 15. april 1996 var jeg henne hos den tidligere redningsmand Kristian Lund's bopæl for at interviewe ham om den tidlige historie om Nexø redningsstation.

Kristian Lund er født i 1927, og han startede som redningsmand den 1. april 1965 i en alder af 38 år. Han var dengang fisker på fuldtid, og da han, af den daværende stationsleder, blev spurgt om han ville være redningsmand, var han ikke helt sikker, for der var jo nok at lave som selvstændig skipper. Men han sagde ja til sidst, da han følte det som et kald, der var kommet til ham, for det var ikke lønnen, der trak. Man fik som løn et skattepligtigt vederlag på 192 kr. om måneden, og var på øvelse eller i aktion var timelønnen 16 kroner.

Kristian stoppede som redningsmand 17 år senere. På det tidspunkt havde han købt en større kutter og skulle være mere på havet, så han følte ikke, at han havde den fornødne tid mere. Det var i 1982. I dag er Kristian pensioneret fisker.

Jeg havde reelt formuleret 31 spørgsmål til Kristian, fortæller Stig Rasmussen og fortsætter: men under redigeringen er nogle spørgsmål blevet flettet sammen med andre så antallet af spørgsmål i denne artikel blev noget mindre, men her er de svar jeg fik af Kristian Lund under interviewet i 1996:

Hvornår blev der oprettet en redningsstation i Nexø og hvorfor?

Nexø redningsstation blev oprettet i 1964 og den blev flyttet fra Snogebæk. Grunden til at man flyttede til Nexø var, at man skulle udskifte den gamle roredningsbåd med en motorredningsbåd, og der var ikke plads til en sådan i Snogebæk havn. Desuden var Nexø havn ved at vokse sig stor og det var derfor meget naturligt at flytte redningsstationen hertil. Den gamle roredningsbåd, der var bygget i 1907, kom i øvrigt på museum i Nexø, hvor den kan ses i dag.

Da stationen flyttede til Nexø fulgte der nogle redningsmænd med fra Snogebæk. De skulle senere - ved naturlig afgang - udskiftes med folk fra Nexø.

Hvem var stationsleder da man kom til Nexø?

Der var 12 mand tilknyttet redningsstation Snogebæk og det var en mand ved navn Hans Petersen, der var stationsleder.

Han og tre andre fra Snogebæk kom til Nexø. Det var: Ernst Kruse, Aage Poulsen og Villy Perseren.

Hvor blev stationen placeret?

Stationen blev placeret der hvor den har ligget lige til den nye station blev bygget i 1990. Stedet er lige bag om havnekontoret. Her var et lille rum som man lejede sig ind i. Senere fik man dog mere plads, da rummet blev udvidet, men det var ikke det bedste rum man kunne ønske sig til station. Stationen i Snogebæk blev ikke nedlagt. Den blev raketstation for rst. Nexø, så meget af vort materiel blev opbevaret der. Derfor kunne vi klare os med den megen lille plads i Nexø.

Da vi fik vor motorbåd fik den fast plads i den havn som vi kalder "Salsens havn" og fartøjet lå der hvor Nexø lods i dag ligger. Det var et fint sted for det var tæt på hvor stationsrummet befandt sig. Vi havde denne liggeplads frem til 1989.

Efter at man kom til Nexø, hvem blev så stationsleder og hvem fulgte efter?

Det var Hans Petersen, der var stationsleder i den første tid i Nexø. Han var Snogebækker, han lever endnu og bor stadig i Snogebæk. Det skal lige nævnes, at dengang blev stationslederen benævnt opsynsmand. Da man kom til Nexø havn havde Hans Petersen været med i redningsvæsenet i 30 år. Han var fiskerskipper og er i dag omkring 80 år. Han blev afløst af fiskeribetjent Erling Olsen i 1967, da Hans gik på pension.

Hvor mange var tilsluttet stationen fra starten?

Fra starten var vi kun syv mand heraf var de to fra Nexø mens resten var fra Snogebæk. De ernærede sig alle ved fiskeri, og det må erkendes, at det var en relativ ældre besætning end den der er nu hvor mange yngre Nexøboere er med.

Hvad var kravene dengang for at være redningsmand?

Der var egentligt ikke nogen uddannelseskrav til os dengang. Lokal farvandskendskab og vante til at begå sig på søen var det væsentligste krav. I deres hjerter skulle de helst føle opgaven som et kald, og disse holdninger til kystredningstjenesten gælder jo sådant set også i dag, men nu skal man også have en større uddannelse. Vi fandt selv, dengang, hvem vi

ville have med i redningstjenesten. Den løn man fik som frivillig redningsmand i tredserne var 192 kr. i måneden, og når man var på øvelse eller i aktion fik vi 11-12 kr. i timen. Først i halvfjerdsenerne steg den til 16 kr. i timen.

Fortæl lidt om motorbåden!

Den motorbåd vi fik til Nexø havn havde sidst gjort tjeneste i Esbjerg. Båden blev kaldt MRB 14-model. Den var bygget i 1927 og var ikke i god stand da vi fik den. Man havde svært ved at holde den tæt under dårlige vejrforhold. Båden havde før Esbjerg gjort tjeneste i Hvide Sande og her var den kommet ud for en kæntring. Ved ulykken omkom fem redningsfolk. Da båden kom til Nexø sad der en Fordson benzin motor i den. Den havde 80 HK og slugte en masse brændstof, men den kunne dog skyde en fart af 7 knob. Båden var helt åben. I en kasse midtskibs var motoren lukket inde og bag kassen var der opbygget en vindskærm, hvor bådføreren kunne stå i læ og styre. I stævnen var der en presenning, der kunne trækkes over forskibet og give læ for både vind og søsprøjt. Skibet var også forsynet med en mast hvorpå en antenne til en 2 watts sender var anbragt, så lidt kommunikationsmulighed havde vi da. Vi havde også et line-kaster-gevær med ombord med hvilke vi kunne sende en kontakt line til et andet fartøj. F. eks. et strandet fartøj.

Allerede i 1968 blev båden sendt på værft i Svendborg, hvor den fik en stor ombygning. Man satte en 120 HK Ford diesel motor i og der blev bygget et lukket styrehus og lugar. Senere kom der yderligere forbedringer til i form af radar, VHF og ekkolod.

De dårlige og gode sider ved båden?

Båden havde ikke rigtig nogle gode sider, den var som man siger, trov at sejle med. Men båden var synkefri, og der var placeret vandtætte luftkasser i båden under dækket. Det skulle sikre den mod at kunne synke. Båden var meget dårlig at sejle med når vinden kom ind bagfra. Man måtte ofte sætte et bådslæb på, så kunne man nogenlunde styre den. Det var dog kun nødvendigt, når der var rigtig store bølger, men som sagt var båden svær at holde tæt og efter ombygningen fik vi ofte røgvand ind i styrehuset.

Hvor hurtigt kunne I rykke ud?

Det kunne godt tage en halv time til tre kvarter dengang.

Kunne vejret være så dårligt at I ikke gik i aktion?

Hvis det var rimeligt forsvarligt at sejle ud gjorde vi det, men jeg kan da huske, at der var en stranding lige ved havnen, hvor vi skønnede at det ville blive for farligt at gå ud med motorbåden, men vi ydede da hjælp fra landsiden og kun eet besætningsmedlem mistede livet den nat.

Hvilket udstyr havde I egentlig?

Det udstyr vi havde på Nexø redningsstation i den sidste halvdel af tresserne, var et raketapparat system med redningsstol. Man havde også en bære og en medicin kiste med de fornødne hjælpemidler i til at yde førstehjælp. Sidst i firserne fik vi også en åben redningsflåde, der kunne anvendes i forbindelse med raketapparatet. Denne flåde var hurtig at rigge ud under strandinger og vi fik også dengang en ny form for line raket. Den var i form som en container man kunne holde i hånden og affyre. I containeren var en tynd orange farvet line som blev skudt ud sammen med en raket. Det var et stort fremskridt og lang mere mobilt end det gamle raket-system.

Ved strandinger om natten havde man et natlys som bestod af et stativ på tre ben ca. 2 meter høje. I toppen af de tre ben sad en cylinder, hvori man havde et fosfor lignende middel som man tændte op. Det gav et meget kraftigt lys fra sig og kunne lyse i ca. tre timer. Senere hen fik man gaslygter/projektører som også var meget effektive og mindre farlige.

Hvordan med ønsker og beviliger?

Det var meget svært at få ønsker bevilget til stationen og der skulle mange og lange forhandlinger til før man kunne regne med at et ønske om nyt materiel kunne bevilges.

Havde I besøg fra de overordnede?

Jo, de kom over på besøg en gang imellem, men det var oftest i forbindelse med at redningsbåden havde været på værft og var blevet kølhalet eller der havde været større skader eller reparationer på båd eller station. Det var som regel redningsinspektøren der kom herover.

Andre fartøjer?

Midt i halvfjerdsenerne fik vi en mindre glasfiberbåd af en type, man kaldte DORY. Den var 17 fod lang og var trekølet. På stationen kaldte man den for badekarret eller stationslederen legetøj. Der

sad en 85 HK Ewinrude påhængsmotor på den, og den kunne skyde en topfart på 35 knob. Der var ikke noget særligt udstyr i den, og det man måtte have brug for skulle man tage med fra stationen.

Først i firserne fik man en brugbar let redningsbåd med indenbords diesel motor. En norsk type kaldet GTC 900 og den er stadig på stationen og bruges meget.

Hvor ofte havde I øvelser?

Den gang blev der holdt en natøvelse med båden i Nexø. De andre øvelser var ude ved Snogebæk, og det var med raketapparatet og redningsstolen. Redningsstol-øvelsen var ret krævende og det var ret teknisk at rigge systemet op. Derfor blev der også flere øvelser i det end i at sejle. Man havde en trlvogn hvorpå alt udstyret blev læsset på, og det var altid de nye folk, der skulle læsse vognen for at de på den måde kunne huske hvad materiel, der skulle med ved en aktion.

Natøvelsen med båden blev som regel holdt i december måned, hvor det var mørkt ret tidligt, og der blev ikke lavet ret meget på disse øvelser udover at man sejlede op til Dueodde pynten og tilbage igen.

Hvad med kurser?

Det var først sidst i firserne at vi fik et genoplivningskursus på Falck-stationen, ellers var vi henvist til at få viden fra de mere erfarne redningsmænd.

Hvordan var beredskabet?

Beredskabet i tresserne beroede en tilkaldelse fra stationslederen enten over telefon eller pr. bud. Han fik sin alarm fra Rønne Radio. I starten måtte stationlederen ofte køre hen til sine folk for at alarmere, men det blev efterhånden sådant at de alle fik telefon med støtte fra redningsvæsenet.

Når det blæste en kuling fra øst gik man vagt fra halleklippen nord af Nexø og ned til Mel-åen som ligger ved Balka Strand syd om Nexø. Derfra overtog folk fra Snogebæk og de havde så strandvagt rundt om Dueodde helt frem til Pedersker grænsen. Nede ved Dueodde strand var der opsat en redningstelefon, hvor redningsfolkene kunne ringe til stationslederen og meddele om man havde observeret noget særligt. Man var ofte klædt i gummitøj, og når man gik langs kysten havde man altid en lommelygte med samt noget man kaldte for blålys. Blålysene tændte man hvis et strandet fartøj blev observeret. Det skulle overfor det strandet skib indikere, at det var blevet set og hjælp var på vej.

Ved stationen var der ingen redningste-

lefon, så hvis man skulle i kontakt med andre redningsmænd over telefonen måtte man løbe til nærmeste hus med telefon.

Hvis der skulle gåes vagt i længere tid skiftedes redningsmændene til opgaven.

Antallet af aktioner om året?

Det med aktioner kunne skifte fra år til år, men i gennemsnit havde vi vel 10 til 15 aktioner om året. Årsagen til udkalderne kunne være mange såsom sygetransport, strandinger og eftersøgninger.

Den værste aktion du har været med til?

Det var den 13. januar 1968. Det blæste fra nord, vindstyrke 11 på den gamle skala, og samtidig sneede det kraftigt og der var minus 8 grader. Kort sagt møj trist vejr at gå strandvagt i. Ved 22,30-tiden gik fiskerkutter "Concordia" på grund uden for havnen og det blev observeret og redningsmændene blev alarmeret, men kun to kunne nå frem til redningsstationen. De andre måtte opgave på grund af den megen sne, der lukkede alle veje. Det skønnedes umuligt at gå ud med redningsbåden og man valgte at prøve at få raketmateriellet til Nexø fra Snogebæk, men det skulle også vise sig at være umuligt. To gange væltede bilen fra Snogebæk med raketmateriellet og til sidst opgav man. Der var ellers kun få kilometre til Nexø. Man kontaktede derefter redningsstation Svaneke om de havde mulighed for at komme frem med raketmateriel og redningsstol. Det lykkedes for dem ved hjælp af en sneplov og to lastbiler. Med hjælp fra tilskuere fik redningsmændene rigget raketapparatet til og få skudt en line ud til det strandede skib og klokken 0,30 var den sidste mand bjærget i land. De fisker, der mistede livet ved strandingen faldt over bord kort før grundstødningen. En stor sø tog ham.

Kristian Lund

MOLLERUP
&
BROE

Kolonial og skibshandel

Thyborøn Havn
Telefon 97 83 12 11

KGM på Internettet

Kattegats Marinedistrikt er gået på Internettet med søredningsrapporter. Tidsskriftets redaktør i Grenå Henning Sørensen har fået tilladelse til at bringe KGM udsendte rapporter, og det er interessant læsning fordi vi her får et samlet overblik over de søredningsaktioner der har været i Kattegats Marinedistrikts område siden 18. maj 1998.

EFTERSØGNING

18.-19. maj: 3 drenge, 13-15 år år i stjålet jolle meldt savnet, sandsynligvis i Vejle fjord. Eftersøgt med patruljefartøjet LOMMEN og marinehjemmeværnsfartøjet MHV 94 RINGEN fra Juelsminde. Drengene blev fundet på Vejle lystbådehavn af politiet.

SØREDNING

23.-24. maj: Lørdag aften i forbindelse med sejladserne "Fyn rundt", blev søredningstjenesten kontaktet af en 24 fods sejlbåd med en syg mand ombord. Besætningen ombord kunne ikke selv overskue situationen og orlogskutter THURØ samt Odense lodsåbåd samt marinehjemmeværnsfartøjer ASKØ blev alarmeret. Odense lodsåbåd lokaliserede sejleren og assisterede den i havn, hvor Falck bragte den syge på hospitalet.

FORURENING

27.-28. maj: To olieforureninger i Jamberbugten rapporteret af miljøflyet. MARIE MILJØ afsøgte området uden at finde olie.

SØREDNING

28.-29. maj: En nødraket anmeldt i Århus bugt. Raketten er set fra Højbjerg mod Helgenæs, men i stor højde. Det vurderes at den er affyret fra land. Århus politi afsøger kysten, men uden at finde tegn på søulykke.

Et orangerød faldskærmsraket meldes umiddelbart nord for Ålbæk. Raketten er set i bakspejlet på en bil, der kører langs kysten, hvorfor den vurderes affyret fra land, eller evt. nær kysten. Kystudkikken i Skagen har ikke observeret noget usædvanligt. Skagen politi afsøger kysten uden at finde tegn på søulykke og orlogskutter SAMSØ afsøger Ålbæk bugt. Ingen tegn på søulykke.

FORURENING

To skibe kollideret i Kalundborg fjord. Det ene slået læk i olietanken, hvorved der strømmede 10-15 m³ fuelolie ud. MARIE MILJØ, GUNNAR SEIDENFADEN og SØLØVEN på vej til stedet.

SØREDNING

30.-31. maj: Natten mellem lørdag og søndag observeres to røde raketter i Venø

bugt. En eftersøgning viste ingen tegn på søulykke.

EFTERSØGNING

31. maj - 1. juni: Natten mellem søndag og mandag blev en mindre båd meldt savnet. Båden var undervejs mellem Hals og Aså. En eftersøgning blev iværksat i samarbejde med søværnet og politiet. Kort tid derefter blev mand og båd lokaliseret i Randers.

EFTERSØGNING

3.-4. juni: Sidst på eftermiddagen meldte en tysk statsborger sin mand savnet ved Horsens fjord, idet han ikke returnerede efter en sejltur på windsurfer. En eftersøgning iværksattes med skibe og helikopter, og et større område blev eftersøgt. Det viste sig senere at surferen i god behold var kommet i land på øen Alrø i Horsens fjord, og eftersøgningen blev indstillet.

DIVERSE MU-SAG

Om eftermiddagen blev KGM ringet op af fiskekutteren H190 VIKING, som havde fået en minelignende genstand i garnet. Vagthavende minørholdsleder blev kontaktet vedrørende sagen, og det viste sig senere, at der var tale om en ufarlig genstand, og ikke om minogods af nogen art.

SØREDNING

5.-6. juni: Et sejlskib melder, at han kan se ild på vandet syd for Sæby. Frederikshavn politi sender en patruljevogn til området, men kan intet observere. Fra KGMs distriktshovedkvarter kan man, i kikkert, imidlertid se ild fra et bål inde i land, og det antages at være dette sejleren har set.

SØREDNING

6.-7. juni: En lystbåd får motorstop midt i trafikruten ved Hatter Rev. Marinehjemmeværnsfartøjet HVIDSTEN går til assistance og bjærger lystbåden ind i sikkerhed.

FORURENING

I forbindelse med bunkring på Kalundborg fjord, spilder et skib 400-500 liter olie. Miljøfartøjet MILJØ 101 går fra Korsør til stedet og udtager olieprøver

m.v. Olien er tynd og let fordampelig hvorfor den ikke opsamlles.

MINØRSAG

En del af en mine fra anden verdenskrig er blevet landet på en kaj i Hanstholm havn. Minør fra hoveddepot Grelshede afhentes genstanden, der er en ladningskasse, til senere bortsprængning.

ASSISTANCE

12.-13. juni: Til aften melder en dansk coaster ved navn CIMBER at den har fået slagside ud for Hanstholm, da lasten har flyttet sig. Der er ikke læk i skibet, men CIMBER tør ikke vende op mod søen af frygt for at lasten skal forskubbe sig yderligere. Lodsåbåden fra Hanstholm, redningsbåden fra Nørre Vorupør, redningsskibet NORDJYLLAND samt søværnets patruljefartøj GRIBBEN sendes til assistance, men CIMBER får bjærget sig op i søen. På grund af vejrliget i området vælger kaptajnen på CIMBER at sejle til Skagen hvortil han eskorteres af NORDJYLLAND.

ASSISTANCE

13.-14. juni: Motorbåden WINDELLA er løbet tør for brændstof ud for Nordsjællands kyst mellem Tisvilde og Rågeleje. Motorbåden driver ind mod kysten og kan ikke i første omgang få sit anker til at holde fast i havbunden. Redningsbåden fra Sjællands Odde sendes til assistance og slæber WINDELLA til hundested.

SØREDNING/EFTERSØGNING

15.-16. juni: Natten mellem den 15.-16. juni blev KGM via Lyngby Radio kontaktet af en mindre jolle med motorstop udfør Frederikshavn. De to ombordværende var løbet tør for benzin og havde desuden mistet orienteringen ved mørkets frembrud. Jollen havde ingen navigations- eller redningsudstyr ombord. Sæby redningsstation gik til assistance, og fandt efter kort tid jollen ca. 3 sømil (5,5 km) fra kysten midt imellem Sæby og Frederikshavn. Jollen blev slæbt til Sæby med begge de ombordværende i god behold.

SØREDNING/EFTERSØGNING

16.-17. juni: Sidst på formiddagen blev

Kattegats Marinedistrikt kontaktet af Lyngby Radio vedrørende observation af en rød nødraket ved Skagen. Skagen redningsstation blev alarmeret og gik til assistance med begge deres redningsbåde. Nødraketten viste sig at være affyret fra en sejlbåd 2,5 sømil (4,5 km) nordøst for Skagen. Sejlbåden var blevet ramt af en forkert sø og havde fået et vandfyldt cockpit, således at bådens motor ikke kunne startes. Sejlbåden blev af Skagens redningsstation fulgt til Skagen hvortil den ankom med alle ombordværende i god behold.

SØREDNING

17.-18. juni: Omkring klokken 22 beder en norsk sejlbåd om hjælp via Lyngby Radio. Sejlbåden ligger i hårdt vejr ca. 20 sømil (36 km) fra Hirtshals og kan ikke bruge sin motor. Redningsbåden M. GARDBO fra Hirtshals og orlogskutter THURØ sendes mod positionen. På et tidspunkt mistes kontakten med den nedstede, men efter godt to timers eftersøgning finder to norske skibe frem til sejlbåden med to personer i god behold. M. GAARDBO tager sejlbåden på slæb til Hirtshals.

SØREDNING

26.-27. juni: Søredningstjenesten blev kontaktet af et svensk skib som var sprunget læk nord for Skagen. En svensk redningshelikopter samt marinehjemmeværnsfartøjet LYRA gik til assistance, og havaristen blev af LYRA slæbt til Skagen i god behold.

SØREDNING

27.-28. juni: Om aftenen blev søredningstjenesten kontaktet af politiet i Århus om en lystbåd med motorstop i Århus bugt. Patruljefartøjet SØLØVEN blev sendt til området og iværksatte en eftersøgning. Det eftersøgte fartøj drev i land på Ajstrup strand med alle ombord i god behold.

SØREDNING

28.-29. juni: Om aftenen blev søredningstjenesten kontaktet af Lyngby radio vedrørende et tysk lystfartøj som var gået på grund ved Vejrø. Besætningen ombord havde udsendt "MAYDAY" samt affyret nødraketter. Skibet kom fri ved egen hjælp, men mente at tage vand ind. Patruljefartøjet SØLØVEN gik til assistance og eskorterede fartøjet sikkert i havn.

SØREDNING

29.-30. juni: Natten mellem mandag og tirsdag blev søredningstjenesten kontak-

tet vedrørende en fiskekutter med én person ombord. Kutteren tog vand ind og lå ved Lysegrund i det sydlige Kattegat. Kabelminelæggeren LINDORMEN gik hurtigt til assistance, og reddede personen op fra kutterens redningsflåde, da kutteren i mellemtiden var sunket. Den reddede person var i god behold og blev landsat i Hundested.

FORURENING

1.-2. juli: Et handelsfartøj observeret onsdag morgen en olieplet i det sydlige Kattegat. Oliepletten blev undersøgt af orlogskutter FARØ, som kunne konstatere, at der var tale om en oliefilm som ikke var bekæmpbar.

SØREDNING

En lystsejler gik på grund ved Fyns Hoved. Den eneste ombordværende blev bjærget af patruljefartøjet HAJEN. Lystfartøjet blev slæbt fri torsdag.

SØREDNING

9.-10. juli: Natten til fredag observerer færgen KRONPRINS HARALD på vej til Norge, et blinkende lys ca. 16 sømil syd for Anholt. Ved nærmere investering, viste det sig at være en motorbåd af mærket BAYLINER, med fire mand ombord, som havde fået maskinskade. Anholt redningsstation blev alarmeret og sendte både deres motorredningsbåd samt den lette redningsbåd afsted. Efter ca. 45 min. sejladser fik redningsskibet kontakt med motorbåden og båden blev slæbt til Anholt havn som man nåede klokken fire om morgenen.

SØREDNING

11.-12. juli: Lørdag aften ser et civilt fly en kæntræt båd ved Hesselø og fra hvilken en person sidder og vinker. Via Kastrup Lufthavn bliver Søværnets Operative Kommando (SOK) alarmeret. Flyvevåbnets redningshelikopter samt patruljefartøjet HAJEN sendes til området. Redningshelikopteren når først frem og optager de to personer. Begge i god behold.

SØREDNING

14.-15. juli: Tirsdag aften kom en norsk lystsejler SOLKJÆR, med to voksne og tre børn ombord, i vanskeligheder udfør Thyborøn. De havde fået motorsvigt. Redningsstation Thyborøn gjorde klar til at stå havnen ud, og samtidig holdt RST Agger og redningsskibet NORDSØEN klar til yderligere assistance.

SØREDNING

15.-16. juli: Onsdag formiddag måtte

kystredningsstation Skagen have redningsbåden ud for at hjælpe en norsk lystsejler, der havde fået motorstop nord for Skagen. Redningsmandskabet hjalp med at bjærge sejlet og bugserede herefter sejleren til Skagen havn. Stationen blev atter kaldt ud om aftenen. En anden norsk lystsejler havde problemer ud for havnen og stationens lette redningsbåd gik ud sammen med søværnets patruljebåd GLENTEN. Efter et par timers aktion fik den lette redningsbåd bugseret en taknemmelig sejler i havn.

SØREDNING

19.-20. juli: Sent søndag aften blev Søværnets Operative Kommando alarmeret via Lyngby Radio. En svensk lystsejler har set en båd blinke SOS. Det viste sig at være en norsk sejlbåd med to mand ombord. Båden tog vand ind og KGM foranstalter at Skagen redningsstation gik til undsætning og SOK sender en helikopter af sted. Skagens redningsbåd når først frem og konstaterer at havaristen kan holde sig flydende, hvorefter helikopter aflæses og nordmanden tages på slæb til Skagen.

MOTORSTOP I SEJERØ BUGT

21.-22. juli: Tirsdag ved middagstid fik en dansk motorsejler motorstop i Sejerø bugten. Ved opkald på civil VHF kanal 16 fik sejleren kontakt med en kystudkikstation, som sørgede for videre kontakt til redningsberedskabet i området. RST Odden blev alarmeret, men inden de kom fra havn havde motorsejleren fået sin maskine i gang igen og han fortsatte til nærmeste havn uden problemer.

SEJLBÅD KÆNTRET

21.-22. juli: Tirsdag først på formiddagen kæntræde en sejlbåd med to personer ud for Musholm i Storebælt. En person på land havde observeret kæntringen og meddelte dette til politiet i Slagelse. Falck blev alarmeret og fik bjærget de to personer.

BÅD DREV TIL HAVS

21.-22. juli: Tirsdag sidst på eftermiddagen drev en lille båd til havs ved Mørkholt Hage i Vejle fjord. Fredericia politi blev alarmeret, og indledningsvis lød meldingen på, at der var en lille dreng i båden. Falck blev kaldt ud, og efter ca. 1 time var båden bjærget i land, og det viste sig, at det ikke var en dreng, men en voksen person, som var kommet i vanskeligheder.

SURFER I VANSKELIGHEDER

31. juli-1. aug.: Falck og politi i Skagen

måtte fredag sidst på eftermiddagen hjælpe en windsurfer, der var kommet i vanskeligheder 500 meter fra kysten ved Skagen. Man havde observeret, at surferen havde problemer i den tiltagende vestenvind. Falck gik ud og fik ham bjærget i land, mens surfbræt og sejl måtte efterlades.

GRUNDSTØDT VED SEJERØ

31.juli-1.aug.: Fredag ved middagstid stødte et tysk fartøj på grund ved Sejerø. Grundstøderen etablerede selv kontakt til færgefarten mellem Sejerø og Havnsø, der kunne assistere med deres lille færge. I løbet af en time havde færgen fået fartøjet slæbt fri af grunden.

NÆRKONTAKT MED BROPILLE

1.aug-2.aug.: Lørdag eftermiddag indtraf et noget usædvanligt sammenstød i Limfjorden. Et lystfartøj kom for tæt på bropillen ved Aggersundbroen at det ikke umiddelbart kunne derfra igen. Politiet blev alarmeret og de kontaktede SOK da man frygtede at båden kunne synke. Falck blev tilkaldt, men inden de var klar blev båden trukket fri af en anden lystsejler.

TIL HAVS I GUMMIBÅD

1.-2.aug.: Lørdag lige før middag kom redningsberedskabet i aktion ved Lyngsøstrand, da en stor gummibåd drev til havs i kraftig blæst. Om bord var 10 tyske piger fra en feriekoloni, og ingen af dem var iført redningsvest. Den ene pige fik bjærget sig selv i land inden båden drev for langt ud. En helikopter der befandt sig i nærheden gik til assistance sammen med den lette redningsbåd fra RST Sæby og orlogskutter THURØ. Da Sæbys LRB 02 ankom havde en reder fra helikopteren sikret pigerne veste og pigerne kom over i den mere sikre LRB hvorefter gummibåden blev taget med på slæb til stranden.

GRUNDSTØDNING

3.-4.aug.: Mandag eftermiddag gik en dansk lystsejler på grund ved Stensnæs Flak lidt nord for Voerså i Nordjyllands østkyst. Lystsejleren, der var fra Egå ved Århus, havde kontaktet kystradiotjenesten (Lyngby Radio) som meldte videre til KGM. Herfra tog man kontakt med Sæby kystredningsstation, der gik til assistance med den lette redningsbåd. De fandt hurtigt frem til grundstøderen og fik ham trukket fri. Roret var bkevet beskadiget og redningsbåden tog derfor lystsejleren på slæb til Sæby.

DYBDEBOMBE I GARN

5.-6.aug.: Onsdag gjorde en Hanstholm-kutter en grim opdagelse, da det erfarede at man havde fået en gammel dybdebombe i garnet. Det viste sig at det drejede sig om minekroppen som vejede ca. 60-70 kilo, men da der hverken var forladning eller tændsats var der ingen fare. Grelhede mine-udrykningsstyrke afhentede minen til senere bortsprængning.

2-MASTER GRUNDSTØDT

5.-6.aug.: Onsdag først på natten kom den 2-mastede ANITA i vanskeligheder i Ebeltoft Vig, idet skibet gik på grund ud for havnen. På grund af blæsten, drev skibet ind mod havnemolerne, og man anmodede derfor om assistance. Grenå politi fik bjærgningsfartøjet FORTUNA til området og det hjalp skibet i sikker havn.

KUTTER MED MOTORSTOP

5.-6. aug.: Onsdag aften kom en kutter fra Hirtshals i vanskeligheder ud for indsejlingen til Hirtshals havn, idet den pludselig fik motorstop. Kutteren havde fem personer om bord og man anmodede om assistance. Redningsstation Hirtshals gik omgående ud og fik kutteren bragt sikkert i havn.

SURFER REDDES

5.-6.aug.: Onsdag eftermiddag observeredes en windsurfer med problemer 500 meter ud for Grenå havn. Falck blev alarmeret ligesom redningsstation Grenå blev alarmeret af KGM. I mellemtiden var windsurferen drevet 2,5 sømil ud for havnen men blev her heldigt optaget af Grenå Lods.

TYSK FAMILIE I VANSKELIGHEDER

5.-6.aug.: Onsdag eftermiddag kom en tysk familie, bestående af 2 voksne og 2 børn i vanskeligheder ud for Koldby Kås, de de pludselig fik problemer med fremdriften i motorbåden. Ankeret blev kastet for således at hindre at båden drev maksimalt. Et fartøj fra Ballen havn kom tykkerne til hjælp.

MAND OVERBORD

6.-7.aug.: Et civilt skib meldte torsdag eftermiddag et besætningsmedlem savnet. Manden var sidst set kl. 13,45 og var forsvundet blevet eftersøgt ombord. Man formodede at han var faldet overbord og både kystredningsstation Thyborøn og redningsskibet NORDSØEN blev alarmeret og sammen med civile skibe gik man på eftersøgning. En redningshelikopter ankom også og efter at personen havde været savnet i otte timer blev efter-

søgningen opgivet. Personen blev ikke fundet.

SURFERE PÅ HAVET

7.-8.aug.: Fredag havde KGM hele to surfere der var kommet i vanskeligheder. Den første blev meldt til Frederikshavn politi om kring middag, hvor flere personer havde lagt mærke til en windsurfer, der var drevet til havs og signalerede efter hjælp i Hulsig Vig (østlig strækning ved Skagen). KGM alarmerede Skagen kystredningsstation som strakt stod havnen ud med den lette redningsbåd, men tililende tog ud med en jolle og fik surferen bjærget ombord. Den anden surfer var en tysker, der ikke var vendt tilbage til aftalt tid. Windsurferen var sejlet ud fra Rønnerhavn ved Frederikshavn. En eftersøgning blev sat i gang, hvor bl.a. redningsskibet VESTKYSTEN deltog samt flere mindre fartøjer. En helikopter blev ligeledes alarmeret, men den kunne annulleres kort efter, idet surferen da var blevet fundet. Han var blevet bjærget af en jolle.

MHV TIL ASSISTANCE

8.-9.aug.: Marinehjemmeværnsfartøjet SIRIUS, der normalt er hjemmehørende i Hirtshals, ydede lørdag aften assistance til en båd, der havde fået motorstop lige uden for Frederikshavn havn. Motorbåden havde kontaktet havnevagten, og da SIRIUS netop var på vej i Flådehavnen bad havne vagten den om at tage affære. Motorbåden blev afleveret ved Rønnerhavnen hvor et mindre fartøj "tog over".

UFORRETTET SAG

8.-9.aug.: Marinehjemmeværnsflotille 132 Horsens blev lørdag aften sat på en opgave, der endte med veludført men uforrettet sag. Ved halvseks tiden indløb en melding fra Lyngby Radio om, at en motorbåd var gået på Sælgrund lige nord for Borreknob ved indsejlingen til Horsens fjord. Et lystfartøj var i nærheden af grundstøderen, men kunne ikke hjælpe, hvorfor man rekvirerede assistance. Via SOK blev KGM sat på sagen og gennem Horsens politi forsøgte man først at sætte Falck på opgaven. Falck var ikke p.t. i besiddelse af en MOB båd, i stedet blev Horsens flotillen alarmeret og kun 10 minutter efter alarmen var deres fartøj beemandet og på vej ud. Hjemmeværnsfartøjet LYØ - en tidligere dansk lægtvandsministryger kom hurtigt frem til grundstøderen og ankrede op. En MOB båd med to gaster blev sendt over til havaristen, men de to i motorbåden var ved godt mod og ønskede ikke assistance. De

ville afvente højvande ved midnatstid og selv bringe sig flot. Efter at have konstateret at motorbåden ingen skade havde taget gik LYØ tilbage til base

TO RST I AKTION

10.-11.aug.: Farvandsvæsenets redningsstationer i hhv. Grenå og Østerby på Læsø kom mandag i aktion. RST Grenå blev først kaldt ud. En tysk lystsejler var gået på grund på Kalkgrunden lige uden for indsejlingen til Grenå havn. Der var ingen fare på færde, og det lykkedes hurtigt mandskabet i den lette redningsbåd at få lystsejleren trukket fri.

Hen på aftenen gik en svensk lystsejler på grund 2-3 sømil nordøst for Østerby havn på Læsø. Sejleren havde motorproblemer og kaldte Lyngby radio for hjælp, men mandskabet på station Østerby havde allerede observeret lystsejleren og stationens lette redningsbåd af gik samtidig med at alarmen indkom. Redningsfolkene fik hurtigt fartøjet under bugsering og ind i sikker havn, hvor de fik at vide at en ombord var faldet udenbords

ved grundstødningen, men man havde dog fået ham hurtigt op. Han var en del forkommen af opholdet i det kolde vand og han havde mistet sine briller. Det problem kunne redningsfolkene også klare.

MANGE ALARMER

11.12.aug.: Sommervejrets midlertidige tilbagevenden til landet medførte et markant øget aktivitetsniveau for søredningstjenesten langs den jyske vestkyst. I løbet af tirsdagen var redningsberedskabet i aktion seks gange.

Midt på eftermiddagen iværksatte SOK en større eftersøgning ud for Blåvands Huk, hvor der var blevet observeret en drivende gummibåd. Vidner mente også at have set en person tippe rundt med gummibåden. Kystredningsstation Oksbøl blev alarmeret samt en helikopter blev sendt af sted. Området blev eftersøgt uden at finde spor af søulykke. Lyngby Radio havde et alarmopkald. En jolle med tre personer syntes at være i vanskeligheder ud for Saltum Strand i Thy. KGM alarmerede RST Torup strand

som sendte sit redningsfartøj til området. I mellemtiden havde de tre personer dog fået jollen i land ved egen hjælp. Senere på eftermiddagen modtog Hjørring politi en anmeldelse om en formodet gummibåd, der drev ud for kysten. Et lokalt fiskefartøj bjærgede genstanden, der viste sig at være et storbadedyr.

På samme tid var en gummibåd med en mor og to børn drevet til havs ved Blokhus. De var kun iført badetøj og de lå efterhånden 1 km fra land. Hjørring politi kontaktede KGM, der satte kystredningsstation Hirtshals ind i sagen og herfra af sendtes den lette, men hurtige redningsbåd. Redningsbåden fandt gummibåden og bragte dem de ombordværende i sikkerhed.

Helikopteren der var med i eftersøgningen ved Blåvandshuk kom på en anden opgave i nærheden idet en tysk far og dennes søn var kommet for langt til havs på deres surfbræt. De blev hurtigt fundet og bragt i land.

Da de var ret forkomne kom de straks på hospital.

Referat fra ledelsesmødet

Farvandsvæsenets planlægningsafdeling har afholdt et ledelsesmøde mandag den 3. august 1998. Til stede ved mødet var *S. Torp Petersen, Martin Richter, Svend Bojesen, Torben Frerks, Jens P. Hartmann, Peter Nyborg Rasmussen, Lars Christoffersen, Bent Davidsen, Ómar Frits Eriksson, Flemming Damø og Erling Hansen.*

Martin Richter oplyste, at D og VD i samarbejde med planlægningsafdelingen har udarbejdet de strategiske mål for Farvandsvæsenet. Disse er udarbejdet på baggrund af Farvandsvæsenets opgave, afdelingens strategiplaner og den forventede udvikling bl.a. indenfor: Politik (nationalt, internationalt), den maritime industri, personaleområdet og Farvandsvæsenets økonomiske situation. De strategiske mål vil blive drøftet på næste møde.

Bent Davidsen orienterede om, at Farvandsvæsenet har modtaget information fra Forskningsministeriet om, at der i 1998 er oprettet en pulje på 40 mio kr. til at understøtte udviklingen af IT-kompetence blandt medarbejdere i staten. Farvandsvæsenet har nedsat en arbejdsgruppe bestående af *Bent Davidsen, Christian Lindegaard Jensen og Rasmus Degn*, som i øjeblikket er ved at forberede ansøgningsmateriale til Forskningsministeriet.

Ómar Frits Eriksson spurgte om det ville komme til at få skattemæssig betydning for den enkelte medarbejder, hvilket Bent Davidsen ville undersøge.

Ómar Frits Eriksson orienterede om, at MORTEN STAGES vendeprøve, blev afholdt den 23. juli 1998. Prøven forløb godt, og resultatet af vendeprøven kunne godkendes med få justeringer. Dog skete der det, at masten på styrehuset knækkede, hvilket forårsagede, at der kom vand i styrehuset. Dette er løst midlertidigt med en fortætning, men man arbejder nu med en re-design. Det forventes at Mathis Værft overleverer MORTEN STAGE til Farvandsvæsenet den 6. august 1998. Bent Davidsen og Flemming Damø står for udsendelse af pressemeddelelse og nyhedsbrev.

Jens Peter Weiss Hartmann fortalte, at de sidste opmålinger ved Storebæltsbroen er foretaget, og det forventes, at sagen nu kan afsluttes.

Torben Frerks oplyste, at der nu er indgået aftale med Lods væsenets hjemmeside på Internettet. Hjemmesiden vil, hvis alt går som planlagt, gå i luften den 1. oktober 1998.

Lars Christoffersen orienterede kort om økonomiafdelingens personalesituation. Der er i øjeblikket tre ledige stillinger

i afdelingen, men Lars Christoffersen fastslog, at han anser det for et sundheds tegn, at der er et vist personaleflow, således at medarbejdere ikke gror fast. *Svend Bojesen* foreslog i den forbindelse at Farvandsvæsenet prøver at konkurrere på lønnen for at fastholde særlige nøglepersoner. *Bent Davidsen* gjorde opmærksom på, at dette ville forudsætte et fald i antallet af ansatte.

Bent Davidsen fortalte, at han forventer, at Farvandsvæsenet kan underskrive lejekontrakt på lagerlokaler i denne uge. Lejemålet der har beliggenhed i Tåstrup, vil koste ca. 100.000 kr. p.a. og består af 151 m² lager samt 39 m² kontorlokaler. Lokalerne er godkendt af arbejdsgruppen vedr. forsyningstjenestens fremtidige placering og sikkerhedsudvalget.



PERSONALIA



ANSÆTTELSE

1 maj 1998

Bådmand på prøve Lars A. Sørensen er ansat som bådmand ved station Sønderho.

Bådmand på prøve Dan H.J. Gärtig, er ansat som bådmand ved station Gedser.

1. juni 1998

Bådmand på prøve Bent Rasmussen er ansat som bådmand ved station Anholt.

1. juli 1998

Assisterende redningsmand Frank Jensen er ansat som bådmand ved station Østerby.

Bådmand på prøve Bent Eenberg er ansat som bådmand ved station Esbjerg.

Bådmand på prøve Martin R. Nielsen er ansat som bådmand ved station Slettestrand.

AFSKED

31/10 1998

Bådformand Jacob Olsen, redningsstation Thorup Strand er på grund af helbredsbetinget u tjenestedygtighed afskediget pr. 31. Oktober.



NOTER

Simrad får afdeling på Vestkysten

SIMRAD har i en pressemeddelelse meddelt Tidsskrift for Redningsvæsen, at de her pr. 1. August har oprettet en afdeling i Thyborøn. Nærmere betegnet Nord-søkajen 51, og deres telefonnummer er 9783 2515 og fax nr. 9783 2516. Den daglige leder er Arly Jensen og servicechefen Glenn H. Schmidt. De er begge kendte personer fra Thyborøn og taler lokal-sproget når der skal snakkes om Sonar, ekkolod, GPS, plottere og VHF for slet ikke at snakke om Gyro, radar og autopiloter. Det er meningen at afdelingen skal fungere som et "Vestkyst Center" for service og reservedele, således at andre havne også kan få gavn og brug af den ekspertise som opbygges i Thyborøn.



DEN SIDSTE HORRA

Så kom dagen hvor vi på redningsstation Rønne kunne byde den sidste horra (dreng) velkommen i de voksnes rækker. Søndag den 2. August blev stationsleder Henrik Jørgensen 40 år. Kl. 9,00 blev alermen udløst, flaget var hejst og kaffen og morgenbrødet var klar til Henrik kom til stationen. Efter at horran var vel ankommet gik vi i gang med kaffen og en lille en til halsen, og hyggen gik et par timer. Vi vil endnu engang ønske dig tillykke i de voksnes rækker Henrik. M.v.h. Alle os på redningsstation Rønne.

Redningsstation fredet

Den gamle redningsstation på Rønne havn er efter indstilling fra Skov- og Naturstyrelsen blevet fredet. Bygningen, der ejes af Rønne Kommune, blev opført af Bornholms Redningsvæsen i 1929 for at huse den dengang moderne redningsbåd med motor fra station Esbjerg samt roredningsbåden. Tre år efter krigen i 1948 fjernes roredningsbåden og påbegynder opførelsen af en ny redningsstation i 1989.

FØR DE VÆLGER PENSIONSFORM

Hvilken pensionsordning er mest fordelagtig?

Hvilke skattefordele opnår man? Tal med os om, hvad der betaler sig bedst for Dem.



Grenaa Fiskeauktion

v/ Leif Hansen

Søndre Kajgade 13 · 8500 Grenaa
Tlf. 86 32 12 03 · Fax 86 32 34 01



Thorsminde Revisionskontor

Verner Nørfjand

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



EDGAR MADSEN

Fiskeeksport & Filetfabrik
v/ K. Askholm Madsen

6990 Hvide Sande
Tlf. 97 31 14 33



HIRTSHALS EL-MOTORSERVICE ApS

Cort Adellersvej 2 · Østhavnen · 9850 Hirtshals
Tlf. 98 94 15 95 · Fax 98 94 42 99 · Mobil 30 90 25 95

- Skibsinstallationer
- EL-Radio Service
- Elektromekanisk værksted



Dykkerservice • Brandmateriel • Wire
Pressenninger • Tovværk • Redningsudstyr

SEAVIEW KLARSIGTRUDE



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

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



Tver C. Weilbach & Co. A/S

Toldbodgade 35
Tlf. 33 13 59 27

1253 København K
Fax 33 93 59 27



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



Tidsskrift for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 4

NOVEMBER 1998

ÅRG. 65



»Morten Stage« på land, ved Mathis Værft A/S i Ålborg, for at få monteret en kølskinne på 164 kg. Dette skulle gerne afhjælpe, at stabiliteten bliver så god, at den bliver godkendt.

NV NordVest proviant
Bredgade 1 . 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 14 00
Fax 97 83 22 92



THYBORØN SKIBS & MOTOR A/S
7680 THYBORØN HAVN · TLF. 97 83 11 11 · FAX 97 83 19 82

TSR THYBORØN SKIBSRADIO

MARITIM ELEKTRONIK

Nordsøkaj 36 · DK-7680 Thyborøn
Telefon 97 83 10 11 · Telefax 97 83 24 54

AGGER SKIBSVÆRFT A/S 

HAVNEVEJ 6 · AGGER · 7770 VESTERVIG · TLF. 97 94 15 55



Jydsk Dykker-firma ApS

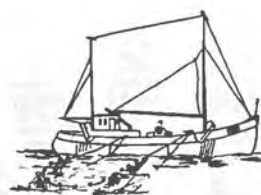
v/ Gert Normann Andersen
Nybovej 8 · 7500 Holstebro
Telefon 97 42 63 11 · Fax 97 41 19 22

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

Harald Iversen & Søn

Tlf. 97 83 13 00

Fiskeeksport · 7680 Thyborøn Havn



THYBORØN TRAWLBINDERI

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



THYBORØN ISVÆRK

Rødspættevej, 7680 Thyborøn, tlf. 97 83 10 03

THYBORØN FISKEAUKTION

v/ Sten Rønn Steen



Havnegade 30 · Postboks 13 · 7680 Thyborøn
Telefon 97 83 14 11 · Fax 97 83 23 12
Telefon privat 97 83 16 63



Thyborøn Andels Fiskeindustri

Fiskemel og fiskeolie

Telefon 97 83 14 44 · Telex 60774 anmel



Hvide Sande gensidige Skibsforsikring

Stormgade 8 - 6960 Hvide Sande - Tlf. 97 31 10 12

Formand Jørn Andersen
Privat 97 31 16 75

Forretningsfører Kr. Knudsen
Privat 97 31 14 18



S.Å. Leth Jensen

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

uni-safe

- MOB and boarding boats
- Life-rafts
- Inflatable life-jackets
- Service stations
- General safety appliances
- GMDSS equipment
- COM/NAV equipment
- Salinometer

Amager Strandvej 124 · 2300 København S
Tlf. 31 58 16 15 · fax 31 58 13 30

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
Lemvig	Tlf. 97 82 02 93
Skagen	Tlf. 98 44 55 88
Strandby	Tlf. 98 48 12 01
Thorsminde	Tlf. 97 49 70 55
Thyborøn	Tlf. 97 83 10 41 - 97 83 12 35

Leverandør
til den danske
kystrednings-
tjeneste...

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

FRITIDSTØJ
SEJLERTØJ
ARBEJDSSTØJ
SØMANDSTRØJER
FIBERPELS
COWBOYBUKSER
FLØJSBUKSER
OVERTRÆKSBLUSER
JAKKER
ANORAKKER

30 års erfaring i sejlsyning



Thyborøn Sejlmageri

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

PEDER OG THOMAS NØRGAARD FISKEEXPORT A/S

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



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



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

BRUG BRUGSEN ANHOLT

Tlf. 86 31 90 20



BORNHOLMS SKIBSFORSIKRING · G/F
Munch Petersensvej 9 · 3700 Rønne · Tlf. 56 95 18 72 · Fax 56 95 60 72



Ansvarshavende:
HENNING SØRENSEN
Plantagevej 14, 8500 Grenå
Tlf. 86 32 30 05 · Fax 86 30 17 60

I redaktionen:
JACOB J. PEDERSEN
Skovfyrvej 21, 9850 Hirtshals
Tlf. 98 97 78 60

Redaktør, Bornholm:
STEEN-ERIK RASMUSSEN
Peter Ipsensvej 88, 3700 Rønne
Telefon 56910207

NIELS MANØ
Juvrevej 60, 6792 Røme
Tlf. 74 75 52 76

Ekspedition og tryk:
THYBORØN BOGTRYKKERI
Ærøvej 5A, 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 19 33 · Fax 97 83 24 30

ISSN 0900-3207

FORENINGEN AF DANSKE REDNINGSMÆND

Bestyrelsen:
Formand:
JACOB J. PEDERSEN
Skovfyrvej 21, 9850 Hirtshals
Tlf. 98 97 78 60

Næstformand:
BJARKE S. KRISTENSEN
Strømmen, 6791 Kongsmark, Røme
Tlf. 74 75 55 03

Kasserer:
OLE B. JAKOBSSGAARD
Drejervej 41, 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 20 18
JOHN M. J. MEYER
Kathinkavej 2, Klintholm Havn, 4791 Borre
Tlf. 55 81 90 58

CLAUS H. JACOBSEN
K.H. Kofoedsgade 2a, 3730 Nekso
Tlf. 56 49 30 43

HERLUF HØJ
Vesterhavsgade 138A, 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 17 76

HENNING SØRENSEN
Plantagevej 14, 8500 Grenå
Tlf. 86 32 30 05

BIRGER ISAKSEN
Hattemagervej 29, 9300 Sæby
Tlf. 98 46 36 80



Ny redaktør

Da vores redaktør af tidsskrift for Redningsvæsen, Finn Bjørnager, pludselig er afgået ved døden, har jeg på flere opfordringer indvilget i, at forsøge at videreføre bladet. Dette er naturligvis en udfordring, da jeg overhovedet ingen journalistisk baggrund har, og som sådan må starte på bar bund, men jeg vil naturligvis forsøge at køre det videre efter bedste evne. Det første stykke tid er gået med at forsøge at få skabt nogle kontakter, også nye, som jeg hen ad vejen kan trække på, disse er alle blevet modtaget meget positivt, og så vil jeg ligesom Finn Bjørnager flere gange her i bladet har gjort, bede om at stationerne sender noget materiale, så vi har noget at skrive om.

Ved hint stationsledermøde i Brædstrup, blev der på vegne af bladudvalget uddelt en meddelelse, som opfordrede stationerne til at sende materiale, for som der stod, bladet er ikke bedre end I selv gør det til, dette har da også medført, at flere stationer er begyndt at sende mere til bladet, men der mangler flere stationer, man kan vel ikke gå ud fra, at det er fordi de intet har at lave, (årsberetningen fra kystredningstjenesten viser, at det har de). Også dem vil jeg opfordre til at skrive, eller benytte fax nr. 86301760, der er bladets nye faxnummer, eller ringe til undertegnede, og jeg vil endnu engang opfordre til at skrive til eller i bladet. Dette gælder også for vores annoncører, som vi kan takke for at det nogenlunde økonomisk hænger sammen for bladet. Har de noget de gerne vil have optaget i bladet, er de meget velkomne til det, dette gælder for alle læsere af bladet. I blad nr. 5-97 omtaler Finn Bjørnager, at der har været kritiske røster fremme om, at der skrives for mange gamle historier. Dette skyldes naturligvis mangel på noget aktuelt materiale. Så derfor vil jeg slutte med at sige: Kritik kan være godt, kritik kan endda være positivt, men hvis man kritiserer noget man selv kan have indflydelse på at forbedre, burde man rette kritikken imod sig selv.

Henning Sørensen



ESBJERG FISKERIFORENING

AUKTIONSGADE 2 · 6700 ESBJERG · TELEFON 75 12 86 88

Hirtshals Fiskeriforening

Herluf Trollesvej 8 · 9850 Hirtshals
Telefon 98 94 25 88 · Telefax 98 94 49 88

NORDVESTBANK

- den lokale bank



Unibank
THYBORØN



THYBORØN SKIBSSMEDIE A/S
Sydhalevej 8 · 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 19 22 · Telex 60342 tydoor dk · Fax 97 83 23 13

- alt i skibsinstallationer...



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

**THYBORØN
HAVNS
FISKERIFORENING**

Havnegade 16, 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 18 44 · Fax 97 83 22 88

Kontortid: daglig kl. 09.00-12.00
Auktionshallen: 97 83 19 88

JENS LYSHOLDTS EFTF. A/S

ESBJERG SKIBSHANDEL INC. SKIBSPROVIANTERING
Fiskebrogade 8, 6700 Esbjerg
Telefon 75 12 10 22 · Telex 54 148 JLE DK · Telefax 75 12 60 96



**SKIBSSTORES - SKIBSMALING - TOVVÆRK
PROVIANT - KØD - GRØNT - BONDED STORES**

Agent og lager for:
**HEMPEL MARINE PAINTS
& CHESTERTON PACKINGS**

Leverandør til søens folk...



Lemvig Skibsforsikring

Bredgade 14 · 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 13 53

**Grenaa gensidige Forsikring
for Fiskefartøjer**

Havet 86, Bønnerup strand, 8585 Glesborg
Tlf. 86 38 61 39 · Fax 86 38 64 77



**HVIDE SANDE
FISKEAUKTION**

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

**HIRTSHALS
FISKEAUKTION**

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

MRB 36 »Morten Stage«

Som opfølgning på hvad Finn Bjørnager lovede i sidste nummer af tidsskriftet, så har tidsskriftet d. 15-10-98 været på besøg hos Niels Mathiesen, Mathis Værft A/S i Ålborg, for at høre hvor man stod med hensyn til de forandringer der var blevet forlangt af Farvandsvæsenet.

Alt hvad der havde med økonomi og eventuelt juridisk ansvar at gøre, blev ikke berørt, da bladet på ingen måde har interesse i det, men kun kendsgerningerne om hvornår, og hvilke tiltag der bliver foretaget, for at få båden klar/godkendt, så den kan blive overgivet til, og komme i sit rette element, ved RST-Østerby.

Bådebygger Niels Mathiesen oplyser over for bladet, at fartøjet lå (ved den efterhånden ret så omtalte krængningsprøve. red.) med 15 mm GZ oprettende arm i kondition No. 5, det betyder 10% diesel i tankene, 3 tons overrisning, og vandfyldt styrehus.

Dette blev tjekket af Skibssingeniør Jan Haase fra fa. Ole Sten Knudsen i Århus. Dette var også resultatet da rådgivende marineingeniør Hauschildt, fra Frederikshavn sammen med Lars Møller FRV, havde foretaget en uvildig krængningsprøve. Så da Farvandsvæsenet ikke kunne slå på det, fortæller Niels Mathiesen, gik man over til at tyngdepunktet lå for højt, som også var konstateret ved krængningsprøverne.

Niels Mathiesen oplyser videre, at man fra værftets side har brugt utrolig megen tid på at finde materialer der var lettere, blandt andet styremaskine, ankerspil og isolering blev nævnt. Med hensyn til isoleringen, ville der overhovedet ikke været plads rundt ved maskinen, hvis man ikke

havde foretaget sig dette. Ved eget selvsyn kan jeg konstatere, at der er meget begrænset plads. I samråd med klassen har værftet også brugt lettere rør med mindre dimensioner i maskinrummet.

Niels Mathiesen forstår heller ikke helt den kritik der er blevet rejst, for da man

På et spørgsmål om Søfartsstyrelsen har godkendt skibet, svarer Niels Mathiesen: »Søfartsstyrelsen har egentlig kun stillet som krav, der skulle dokumentation for, at i en dør ud til dækket, skulle skiftes glas, fra 10 til 15 mm, samt dør fra styrehus til redningsrummet skulle godkendes,



»Morten Stage« set fra forenden.

havde lavet byggeskabeloner og styrehusskabeloner, blev disse godkendt af de fra Farvandsvæsenet tilsynsførende, samt af Dwinger Marineconsult. Ligeledes er der heller ikke under de 20 byggemøder der er blevet afholdt, blevet opponeret noget mod design og opbygning, og i opfølgingslisterne står der heller ikke noget. Efterhånden føler jeg, at det kun er kritik på kritik, siger Niels Mathiesen.

så Søfartsstyrelsen har reelt godkendt den.

Efter de nye tiltag, med en kølskinne på 164 kg, det er hvad man er blevet enige om at foretage sig, for at få båden til at opfylde Farvandsvæsenets krav, kræver Søfartsstyrelsen en ny krængningsprøve, dette skulle, siger Niels Mathiesen, gerne foregå i den kommende uge (uge 43) og derefter skal der foretages et par små

F.S.O. RØNNE A/S
FSØ RØNNE A/S - Fiskerivej 11, DK-3700 Rønne
Telf.: +45 · 56 95 19 06 - Fax: +45 · 56 95 19 07

Havnens EL-forretning A/S
Nordhavnsvej 11 · 8500 Grenaa · 86 32 50 66

Alle handler i...

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

Specialister i garn

Nybygning, ophaling og reparation af fiske- & specialfartøjer



A/S Hvide Sande Skibs- & Bådebyggeri

Beddingsvej 2
6960 Hvide Sande
Denmark

Tlf.: +45 9731 2511
Fax: +45 9731 1204
E-mail: skibe@hssb.dk

prøveture, og der skal ligeledes bruges en 3-4 dage på at gøre fartøjet rent og klar igen. I løbet af næste uge, skulle der, siger Niels Mathiesen, gerne komme en tre til fire mand fra Redningsstation Østerby, for at få en grunduddannelse i dette teknisk avancerede redningsfartøj.

Der bliver fra tidsskriftet side stillet spørgsmål om, hvad dette kulfiber materiale egentlig er for noget. Mathiesen starter med at fortælle, at dette er et meget let og utroligt stærkt materiale, prisen på et kg kulfibre er 400 kr. og den Epoxy man støber med koster 100 kr. literen. Styrehuset er lavet af kulfibre på en 20 mm kerne, og skroget sine steder på en 60 mm kerne, med på ydersiden 7 mm, og indersiden 5 mm lag af fibre.

Niels Mathiesen bliver i henhold til ovenstående, stillet det naturlige spørgsmål, hvor stærkt er dette materiale egentlig, og hvor stor en brudstyrke har det. Niels Mathiesen svarer på dette spørgsmål. Jeg plejer, når folk stiller dette spørgsmål, at sige: »man kan hejse den op i Rundetårn, og så smide den ud derfra, det eneste der vil ske, er at der bliver et hul i asfalten«. Til slut spørges der om, hvor meget MRB projektet vil blive for-

sinket, grundet de kontroverser der har været. På spørgsmålet svarer Niels Mathiesen, at han mener det vil blive sat mindst 6 måneder tilbage. Dette betyder så desværre (at RST-Skagen der er tiltænkt næste båd i denne bygningsserie, MRB. 37) må væbne sig med lidt længere tålmodighed.

Efter denne samtale går vi en runde på værftet, ser på den skinne, der er blevet lagt på kølen af Morten Stage, og vi går ind og ser på LRB projektet, dette oplyser Niels Mathiesen følger tidsplanen, sådan ser det også ud, hvilket man muligvis også kan se af billederne.

Vi går lidt rundt og ser på arbejdet som foregår ved LRB projektet, ser på den nye nummermarkering på opretterballon, så helikopterne kan se nummeret fra luften. Ser på den måde der skiftes filter på maskinerne, gennem en lem placeret foran maskinrummet, således at man er fri for at åbne ned til selve maskinrummet, der er også placeret siddepladser ovenpå maskinrummet, så det var en god løsning man der var kommet frem til. Under vores rundtur går snakken livligt, og Niels Mathiesen fortæller, at da masten på Morten Stage rev sig løs under vende-



Bådbygger Niels Mathiesen

prøven, er dette af flere blevet opfattet som om den ikke var sat ordentlig på, var sat på efter anvisninger fra tegningerne, dette ville han gerne tilføje.

På tidsskriftets vegne, vil jeg gerne sige tak til Niels Mathiesen, at han tog sig tid til at tage imod.

H.S.



Redningsflåderne ligger godt af vejen, i rum i forruffet.



Linekastere og genoplivningskuffert står forsvarligt, lige nedenfor nedgangen til redningsrummet.

A/s Grenaa Skibsværft

Nordhavnsvej 12 · 8500 Grenaa
Telefon 86 32 18 44 · 86 32 15 83 · Fax 86 32 24 15

- Nybygning og reparation • Skibssmedie
- Ophalerbeddinge til 150, 300 og 500 tons
- Reparationskøje med el og vand • Tilkørselsmulighed for kran



MARITEK marine electronics

Hyttefadsvej 2 · 9970 Strandby
Telefon 98 48 12 50 · Fax 98 48 20 66



»Manøvrerpulten«, set fra BB side, i forgrunden er det kommunikation-navigatør stolen. Det »flyder« med teknik, der er faktisk dobbelt af alt!



Et blik ind i det lidt trange maskinrum.



Bugserspillet står godt placeret inde i læ.

Leverandørliste for MRB Morten Stage

Modtaget fra Mathis Værft A/S
Ålborg

Motoranlæg:

2 stk Scania på 650 hk hver,
Nordhavnen Århus

Gear: Mekanord

Aksel og Propeller:

Hundested (vendbare propeller)

Motorcomputer: Omron

Styremaskine:

2 stk Tenfjord. På styremaskinerne er der High og low speed. Det vil sige at rorerne (2 stk) ved High Speed kan køre fra borde til borde på 5 sekunder.

Hydrauliksystem:

Danetech og Mathis

Slæbespil og trosseklipper: Nørlau Brand, spule, lænsepumper: Jet pumper (rustfri) Vest Marine Esbjerg

Brandslukning og alarm:

Energen Gloridan

Nødlæsepumpe: Yanmar

Air condition: Juhl Nielsen

Redningskran:

Mathis 400 kg. skydekrant

Navigator: Northstar Quickguide

Radar: FR-1505 mark 2. 2.stk,
Furuno

Pejler: FD-177 auto radiopejler,
Furuno

Ekkolod: FCV 668-611 farve,
Furuno

Pejler: FD-527 auto VHF, Furuno

VHF: Sailor RT2048, SP Radio

VHF: DSC RM2042, SP Radio

Autopilot: navipilot V, Furuno

Gyrokompas:

Navigat X1 mod7, C.Plath

FCU.NMT mobiltelefon

Bærbare nødlyslamper + Lader:

De der er der nu skal skiftes til andet fabrikat. Intern kommunikation,

samtaleanlæg Ampledan

Magnet kompas: I.C. Weilbach

Ankerspil: Lewmar

Vinduer: CC. Jensen Svendborg

Vinduesvisker: Wynn

Projektører: Seematz

Tyfon: Seematz

Lanterne udrustning: AQUA Signal

Døre og luger: Libra, Norge

Styrestole: Norsap

Redningsflåder:

8 og 6 personer, Viking

Tovværk: Roblon

Maling: Hempel

Medicinkister

Der har fra flere stationer, grundet stor frustration over medicinkisterne, været rettet henvendelse til mig, om jeg som bestyrelsesmedlem ville tage mig af dette emne, dette har jeg naturligvis gjort, og hele hændelses forløbet, med diverse breve og svar, vil som dokumentation, blive offentliggjort her.

To af henvendelserne, vil jeg offentliggøre, som jeg synes betegner den frustration redningsstationerne har været i, de lyder som følger.

RST Hvide Sande: Vores medicinkiste er nu ikke blevet efterset og fornyet i to år og seks måneder, dette skyldes ikke stationen, men manglende oplysninger om hvad der skal i og hvor meget. Apoteket vil simpelthen ikke gøre noget, før de får nogle retningslinier. Vi har gentagne gange ringet til Farvandsvæsenet, der også har lovet at gøre noget ved sagen, men der er ikke sket noget. Den 30/3-98 skrev vi en afvigelse (nr.38) - der er kvitteret for modtagelse- ellers er der ikke sket noget. Vi mener ikke, at vi forsat kan forsvare at sejle rundt med forældet morfin og andet medicin på **redningsbåde!!** Vi håber der meget snart kommer nogle retningslinier, så vi kan få indholdet fornyet.

RST-Anholt: Vi på Anholt RST synes at der i flere år har hersket tvivl om hvilken størrelse medicinkasse vi skal have i fartøjerne, og hvad der skal være i dem. Det sidste var i Ole Skovgaard's tid, vi håber foreningen kan sørge for der kommer nogle klare retningslinier, også så noget af det der er i kasserne, er noget vi må bruge, eksempelvis halskraver. På forhånd tak.

Den 16-9 henvendte jeg mig pr. e-mail til den i Farvandsvæsenet der har med U-Rom møder at gøre, og bad om at få taget medicinkister med på dagsordenen, ved næste U-ROM møde d. 28-10, dette blev bekræftet pr e-mail den 23-9.

Dette afstedkom, at jeg på vegne af foreningen af danske redningsmænd, sendte følgende brev til Søfartsstyrelsen:

»Jeg vil hermed tillade mig at skrive til dem angående ovenstående emne, da jeg fra flere redningsstationer har fået henvendelse om, at de mildsttaget er overrasket over, når de henvender sig på apoteket, for at få deres medicinkiste efterset i henhold til gældende love (synsterminer) kun får udleveret en meget beskedent

medicinkiste, med et meget begrænset indhold. De har på apoteket forespurgt om der ikke forelå en fejltagelse, da de ikke mente det kunne være rigtigt, at der var så beskedent et indhold, men på apoteket har de sagt, og dette tror jeg gerne er rigtigt, at i henhold til Søfartsstyrelsens forordninger er dette i overensstemmelse med disse. Jeg skal gerne oplyse, at jeg har sat mig ind i jeres "Meddelelser fra Søfartsstyrelsen", Her tænker jeg på meddelelse no. 6/93 og meddelelse no. 6/95 og no. 2/97 og no. 6/97 med henholdsvis medicinkiste for redningsbåde og flåder, samt for skibe der ikke har mere end to timer til nærmeste havn, og også dem der har længere til havn, disse medicinkister der her er omtalt, ville jeg mene, kun gælder til brug for besætningen ombord i redningsfartøjet, håber de vil bekræfte, eller afkræfte dette synspunkt, da er mit spørgsmål til dem, er det således, at der ikke ligger noget på skrift (love-bekendtgørelser) om, hvad der derforuden eventuelt, ud over genoplivningsudstyr, skal forefindes ombord, i det vi vel må kalde for en slags havets ambulancer (havne baserede kystredningsfartøjer stationeret ved de danske Kystredningsstationer under Farvandsvæsenet), eller er det således at vi opfylder jeres betingelser i henhold til lovene, med disse medicinkister, og hvad vi eventuelt skal have med der foruden, er et internt forhold mellem de forskellige redningsstationer og Farvandsvæsenet. Nu tænker de nok, hvorfor stiller han disse spørgsmål, jeg skal gerne forklarer, jeg skriver til dem på vegne af foreningen af danske redningsmænd, hvor jeg sidder i bestyrelsen, ligeledes som ovenfor nævnt, vedrørende de henvendelser jeg har fået, samt at jeg sidder i U-rom, udvalget for redning og materiel, i dette udvalg har der det sidste år, et par gange, været diskuteret medicinkister, og man har fra ledelsens side lovet at gøre noget ved dette, men der er desværre intet sket, selvom der ligger forslag, indhentet fra maritimt sundhedscenter på Fanø, samt fra vores underviser i førstehjælp ASF Dansk Folkehjælp, ligesom der også er indhentet råd fra læger. Idet jeg håber på deres forståelse forventer jeg at høre fra dem.«

Derefter modtog jeg pr. brev svar fra Søfartsstyrelsen, og jeg stillede mig tilfreds, nu havde jeg noget at tage med på U-ROM, og så skulle vi nok komme overens om dette.

Det modtagne svar fra Søfartsstyrelsen lyder som følger:

»Med brev af 23. september 1998 har de givet udtryk for, at medicinbeholdningen i kystredningstjenestens skibe er utilstrækkelig.

Til Deres orientering kan oplyses, at Søfartsstyrelsen har udarbejdet et forslag til opgradering af medicinkisterne for henholdsvis MRB- og LRB-fartøjerne. Dette er sket i samråd med ASF- Dansk Folkehjælp og Farvandsvæsenet.

Forslaget vil indebære, at medicinbeholdning og lægeudstyr tilpasses de enkelte aktioner.

Indenfor de kommende 3 - 4 uger forventes forslaget sat i kraft og apotekerne vil efterfølgende blive orienteret.

Jan Hamilton Clausen
Skibsinspektør«

Da så vores redaktør desværre afgår ved døden, bliver jeg fra flere steder ringet op, om ikke jeg ville overtage bladet, dette besvarede jeg ikke helt afvisende med jah, jow, måske. Dette må blandt andet vores formand, have betragtet som et bindende ja, så her sidder jeg altså nu. Da det efter en ca. 8-10 dage er ved at være faldet lidt ro omkring overtagelsen, måtte jeg jo hellere se at komme i gang. Da jeg af brevet fra Søfartsstyrelsen kan se at ASF- Dansk Folkehjælp er taget med på samråd, retter tidsskriftet d. 13-10 henvendelse til Henrik Schiøtt Hansen ASF- Dansk Folkehjælp, for at høre om han var eller havde været indblandet, med hensyn til hvad der skulle være af indhold i medicinkisterne. Henrik Schiøtt Hansen kunne bekræfte, at han havde fået en henvendelse fra en læge, mente at navnet var Lyngenbo, og en kontorchef i Søfartsstyrelsen, og at han havde afleveret sit forslag til Søfartsstyrelsen, men dette mente han lå helt tilbage til juli måned, og siden havde han ikke talt med Søfartsstyrelsen. Han ville nu tage kontakt med Søfartsstyrelsen og ligeledes med redningsinspektør Flemming Damø, som han havde talt med flere gange, og han ville ligeledes aflægge Flemming Damø et besøg, han var tidligere blevet inviteret, men havde endnu ikke besøgt ham.

Henrik S Hansen kunne til tidsskriftet fortælle, at der forelå nogle EU direktiver, som påbød, at nogle af de ændringer der var foreslået fra ASF- Dansk Folkehjælp, ikke kunne lade sig gøre, da der i

EU direktivet var ting der skulle være der, og som sådant, kunne der ikke laves om på det. Man er dog gået med til, at lægeudstyr der kommer i medicinkisten, og som vi normalt ikke skal bruge, uden der er en læge ombord, bliver pakket i vandtætte poser, således at det af lægen kan tages i brug når han er ombord.

Henrik S Hansen oplyser d.14-10, at han har kontaktet Flemming Damø d.13-10 efter tidsskriftets henvendelse, og havde aftalt at mødes med ham d. 16-10. Henrik S

Hansen oplyser overfor tidsskriftet at der for de store havnebaserede kystredningsfartøjer vil blive tale om medicinkiste B, og for LRB vil man få udstyr efter forslag fra ASF- Dansk Folkehjælp.

Det skal tilføjes at Flemming Damø efter sin tiltræden, han blev faktisk kastet hovedkulds ind i det, har gjort et stort stykke arbejde for at få dette på plads.

Der er så i dag d.17-10 kommet en glædelig meddelelse fra vores redningsinspektør om, at det med medicinkisterne

Indhold i medicinkisten

Medicinkisten som den ser ud, inden den af Søfartsstyrelsens foreslåede halvering af lægemidler:

Midler til lokalbedøvelse samt ilt:

Min. 4 liter oxygen (ilt), • 2 htgl. å 20 ml Lidocain • 1stk. Lidocain • 1 htgl. å 20 ml Lidocain med adrenalin.

Smertestillende midler:

100 stk. Paracetamol • 5 ampuller å 1 ml Morphin • 10 stk. Buprenorphin.

Midler mod allergi og chok:

4x1 ml Adrenalin • 12 stk. Acrivastin • 1 sæt Hydrocortison.

Antidoter:

5x1 ml Naloxon • 1 sæt Glucagon.

Midler mod epilepsi og kramper:

5x2,5 ml Diazepam.

Midler mod infektioner:

40 stk. Sulfomethoxazol/trimethoprim • 40 stk. Erythromycin • 10 stk. Metronidazol • 50 stk. Fenoxymethylpenicillin • 1 glas å 1 ml Tetanusvaccine • 1 glas å 1 ml Tetanusimmunglobulin.

Hjertemedicin:

10 stk. Glycervlnitrat • 20 stk. Acetylsalicylsyre.

Hudmidler

15 g. Fusidin • 30 ml Triamcinolon • 50 g. Sølvulfadiazin

Desinficerende midler:

2x100 ml Lodofo, (fx Jodosan) • 175 ml Chlorhexidin/ethanol • 1000 ml Chlorhexidin.

Vanddrivende midler:

10 stk. Furosemid • 5 ampuller å 4 ml Furosemid

Midler mod sygdomme

i fordøjelsesorganer:

20 stk Aluminiumaminoacetat • 10 stk. Metoclopramid • 30 gr. Hydrocortison, cincaïn (komb.) • 20 stk. Loperamid

Øjen• og øremidler:

5 g. Chloramphenikol • 2x1 g Cinkain • 1x5 ml. Hydrocortison/Oxytetracyclin/Polymyxin B • 1x10 ml. Pilocarpin

Gynækologiske midler:

5 stk. Methylergometrin.

Midler mod psykiske lidelser:

10 stk. Trizolam • 5 ampuller å 1 ml.

• 5 ampuller å 1 ml. Levomepromazin.

Midler mod sygdomme i respirationsorganer:

20 stk. Dextromethorphan • 50 doser Terbutalin • 100 doser Budesonid • 10 stk. Xylometazolin.

Væsker og elektrolytter:

5x1 liter Natriumchlorid isotonisk • 1x500 ml Hydroxyethylstivelse.

Genoplivningsudstyr:

Mobilt genoplivningsudstyr iht. vejledning • Tungeholder til brug ved genoplivning str. 4.

Forbindinger og suturudstyr:

10 stk. Suturtape, 3 x 75 mm (fx Steri-strip) • 1 rulle Elastikbind, ca. 10 cm x 5 m • 1 rulle Elastikbind ca. 6 cm x 5 m • 5 ruller Elastisk gazebind, ca. 4 cm x 4 m • 10 breve Sterile gaze-kompresser, ca. 5 x 5 cm, ca. 8 lag • 10 breve Sterile gaze-kompresser, ca. 10 x 10 cm, ca. 8 lag • 2 stk. Steril absorberende ikke•klæbende forbindelse, ca. 30 x 40 cm • 2 stk. Trekantet tørklæde, (Mitella) • 20 stk. Engangshandsker af latex, usterile, large • 20 stk. Engangshandsker af latex, usterile, medium • 1 pakke Hæfteplaster, vand-skyende, forskellige (lommepakning) • 5 pakker Hæfteplaster med sårpudd, ca. 6 cm x 1 m • 1 rulle Fikseringsplaster, ca. 2 cm x 2 m • 1 rulle Fikseringstape (”englehud”), ca. 2 cm • 100 stk. Gazeviskers, usterile • 1 stk. Absorberende forbindinger, ikke•klæbende, ca. 10 x 10 cm • 2 ruller Sterile kompresforbindinger, ca. 8 cm • 6 stk. Absorberbar sutur med nål 2.0 • 6 stk. Ikke-absorberbar sutur med nål 2.0 • 1 æske å 10 stk. Imprægnerede net, ca. 10 x 10 cm, (fx Jelonet®)

Kirurgiske instrumenter:

1 stk. Kasse til instrumenter, rustfri stål m. låg, ca. 18 x 9 x 3 cm • 1 stk. Saks (kirurgisk, lige spids) • 1 stk. Klædesaks • 1 stk. Pincet, kirurgisk, ca. 14-16 cm •

er ved at falde på plads, og at der vil tilgå apotekerne en skrivelse i snarlig fremtid, med midicinkisternes indhold. Tidsskriftet mener for god ordens skyld, at det bør fremhæves, at nogle af de personer der telefonisk har henvendt sig angående de manglende retningslinier for medicinkister, har sagt at dette spørgsmål har været rejst i en 2 til 3 år.

Se, dette var så en lykkelig afslutning på et langt eventyr.

1 stk. Pincet, anatomisk, fx. engangs • 1 stk. Splintpincet • 1 stk. Pean, krum • 1 stk. Nåleholder, 12-16 cm • 1 stk. Barbermaskine, engangs
Udstyr til brug ved lægeundersøgelse:
10 stk. Tungespatel, engangs, usterile • 1 stk. Stetoskop • 1 stk. Aneroid blodtryksmåler, (fx Erka Kobold) • 1 stk. Lægetermometer, digitalt • 1 stk. Affaldsbeholder/kanylebøtte, dunkfacon, min. 1 liter • 1 par Beskyttelsesbriller • 10 stk. Medicinmåleglas, engangs
Udstyr til brug ved injektion, infusion m.v.:
5 stk. Sugekatetre, lige, CH 12 • 10 stk. I.v. infusionskanyler til engangsbrug, 1,0 x 32 • 10 stk. Injektionsprøjter, sterile/engangs (Luer), 2 ml • 10 stk. Injektionsprøjter, sterile/engangs (Luer), 5 ml • 10 stk. Fikseringsplaster til infusionskanyler, ca. 7,5 x 9 cm • 20 stk. Kanyler, 0,8 x 38, intramusk. (til Luer-sprøjter) • 20 stk. Kanyler, 0,6 x 25, subkutan (til Luer-sprøjter) • 5 stk. Infusionsset uden luftfilter

Almindeligt lægeudstyr:

1 stk. Øjenklap • 4 flasker Øjenskyllévæske, NaCl 0,9%, 250 ml • 50 stk. Af-sprøjtningssvaps m. chlorhexidin • 1 pakke å 200 Vatpinde, usterile • 1 stk. Pencillygte inkl. batterier • 2 stk. Steril af-dækning, ca. 50 x 50 cm • 1 stk. Staserem • 1 stk. Ispose/omslag, ca. 20 x 10 cm • 1 æske å 12 stk. Sikkerhedsnåle • 1 stk. Neglebørste med desinficerende middel, engangs • 25 stk. Vaskesvampe, tykke • 250 ml. Laceransæbe, (fx Dermamed® specialsæbe)

Immobiliserings• og fikseringsudstyr:

1 sæt Fingerskinner, lille, mellem, stor • 2 enheder, 1 arm-hel, Oppustelig fraktur-skinner senior • 1 sæt Halskravertil immobilisering af hals, 4 enheder: lang, medium, lille, kort/kraftig hals, stiv, voksen.

Udvalget for redningsfartøjer og -materiel m.v. i kystredningstjenesten (UROM)

REFERAT FRA 79. MØDE I UROM, ONSDAG DEN 19. AUGUST 1998 SØKVÆSTHUSET I KØBENHAVN.

Fra Farvandsvæsenet:

Farvandsdirektør S. Torp Petersen
Fg. redningsinspektør Flemming Damø
Afdelingsingeniør Omar Frits Eriksson
Ingeniør Per Siert
Civilingeniør Lars Møller
Overkonstruktør Søren Lange
Fuldmægtig Jørgen Busch Christensen (referent)

Fraværende:

Kontorchef Bent Davidsen
Overkonstruktør Michael Jensen

Fra Foreningen af Danske Redningsmænd:

Stationsleder Jacob J. Pedersen, Redningsstation Hirtshals
Bådmand Henning R. Sørensen, Redningsstation Grenå Havn
Bådmand Claus H. Jacobsen, Redningsstation Nexsø
Stationsleder Bjarke Kristensen, Redningsstation Rømø

Dagsorden:

1. Godkendelse af dagsorden.
2. Status vedrørende bygning og introduktion af MRB type 16 (1. Serie).
3. Status vedrørende anskaffelse af LRB'ere (2. serie).
4. Status vedrørende byggeaktiviteter på redningsområdet.
5. Orientering fra Redningsinspektøren/Materielafdelingen.
6. Eventuelt.
7. Dato for næste møde.

Ad. pkt. 1. Godkendelse af dagsorden.

Farvandsdirektøren bød velkommen til det 79. møde i UROM. Dagsordenen kunne umiddelbart godkendes og blev anvendt som køreplan for dette UROM-møde.

Ad. pkt. 2. Status vedrørende bygning og introduktion af MRB type 16 (1. serie).

Omar Frits Eriksson oplyste, at redningsfartøjet Morten Stage, som det er alle som er tilstede dag bekendt, endnu ikke har kunnet leveres fra Mathis Værft i Aalborg.

Værftet har ikke været i stand til i henhold til kontraktens bestemmelser at levere et fartøj som opfylder dansk lovgiv-

ning, herunder kravene for altvejrskystredningsfartøjer, som er opført i teknisk forskrift nr.10 af 15. december 1995 om havnebaserede kystredningsfartøjer.

Fartøjet har på grund af den manglende dokumentation for fornøden stabilitet ikke kunnet godkendes af Søfartsstyrelsen og der skal i denne kreds i dag heller ikke herske nogen tvivl om, at Farvandsvæsenet ikke har ansvar for den opståede situation, som alene kan tilskrives værftet.

Værftet har i henhold til kontrakt, udlevere specifikationer og tegninger påtaget sig opgaven med at færdigprojektere 4 MRB-fartøjer til Farvandsvæsenet, ligesom værftet ydermere er forpligtet til uden unødigt ophold at meddele konstaterede uoverensstemmelser.

Vi er i tæt dialog med Mathis Værft for at prøve at finde en løsning, som kan implementeres og godkendes af Søfartsstyrelsen og Farvandsvæsenet har afholdt en række møder, hvor Mathis Værft har accepteret, at værftet må opstille en tids- og handlingsplan for hvordan vi kommer videre, således at Farvandsvæsenet kan få et redningsfartøj som opfylder de af Søfartsstyrelsen stillede stabilitetskrav.

Omar Frits Eriksson og Lars Møller redegjorde herefter for de tekniske detaljer i stabilitetsproblemet med forkert tyngdepunkt, skrogets forkerte vægtfordeling som de mulige årsager til stabilitetsproblemet og opstillede forskellige løsningsforslag som ville være spiselige for Søfartsstyrelsen og Farvandsvæsenet og som kunne godkendes af Søfartsstyrelsen.

Omar Frits Eriksson tilkendegav, at Farvandsvæsenet var mer en villig til, at være med til at vurdere forskellige løsningsmuligheder. Det er godt håndværk som bliver udført på Mathis Værft, men på en række kritiske punkter har vi i hele processen som nævnt været betænkelige.

Farvandsdirektøren forudsatte at UROM var enig i, at Farvandsvæsenet ikke modtager MRB 36 - Morten Stage før altvejrskystredningsfartøjet opfylder Søfartsstyrelsens krav samt dansk lovgivning og reglerne for havnebaserede kystredningsfartøjer.

UROM var enig i, at vi ikke skal modtage et fartøj som ikke opfylder kravene til et havnebaseret kystredningsfartøj, men Jacob Pedersen stillede spørgsmål om

hvor Farvandsvæsenet og Carl Bro/Dwinger har været/er og hvorfor man har ladet processen køre så langt.

Omar Frits Eriksson og Farvandsdirektøren påpegede, at Farvandsvæsenet som nævnt har rykket Mathis Værft løbende for dokumentation for bygningen af MRB36, at der har i hele processen været en god dialog og kommunikation med alle parter, herunder også Mathis Værft. Det skal understreges, at det er hensynet til den kontraktmæssige gennemførelse af projektet og råd fra Farvandsvæsenets rådgivere, som har ført til den situation, at Farvandsvæsenet ikke vil modtage MRB36 - Morten Stage før fartøjet opfylder Søfartsstyrelsens krav, dansk lovgivning samt reglerne for havnebaserede kystredningsfartøjer.

Farvandsdirektøren rundede drøftelsen af med at konstatere, at både hos Mathis Værft, i Farvandsvæsenet og i Søfartsstyrelsen pågår overvejelser om der kan findes mulige løsninger for løsning af stabilitetsproblemet, herunder muligheder for at rydde topvægt og forøge bundvægt, montere større fendere, etablere et driftsikkert antiafinsningssystem og få fartøjet godkendt med tidsmæssige begrænsninger eller endog som lastskib.

Nogle af de skitserede løsninger er mer eller mindre uhensigtsmæssige, mens andre er direkte uacceptable for Farvandsvæsenet, men det er stadig Farvandsvæsenets håb, at der findes en løsning på stabilitetsproblemet og værftet kan levere et fartøj som opfylder kravene.

Nogle af de skitserede løsninger er mer eller mindre uhensigtsmæssige, mens andre er direkte uacceptable for Farvandsvæsenet, men det er stadig Farvandsvæsenets håb, at der findes en løsning på stabilitetsproblemet og værftet kan levere et fartøj som opfylder kravene.

Ad. pkt. 3. Status vedrørende anskaffelse af LRB'ere (2. serie).

Per Siert orienterede om udviklingen i anskaffelsen af LRB (2. serie) siden Farvandsvæsenet og Mathis Værft underskrev kontrakten om anskaffelse af LRB 2. serie den 5. maj 1998.

Per Siert oplyste, at der er udarbejdet rådtidsplaner for levering af LRB 15 og LRB 16. På nogle områder er man forud og på andre områder er man bagud, men stort set kører det planmæssigt, når man tager højde for den forskudte sommerferie på værftet i år. Der er planlagt byggemøde, torsdag den 3. september 1998 og det forventes stadigvæk at der kan ske levering af LRB 15 til Farvandsvæsenet og RST Esbjerg i november 1998.

Per Siert orienterede videre om, at visse navigationsinstrumenter enten er udgået,

er ved at udgå af produktionen eller har vist sig uhensigtsmæssige, hvilket vil indebære en udskiftning/ændring af DGPS plotter, ekkolod og kompas. Der sigtes bl.a. mod SIMRAD produkter. Det tidligere anvendte alarm- og overvågnings System tænkes ligeledes erstattet af motorcomputere.

Den tidligere anvendte lyddæmper/vandlås skal også forbedres.

Motortypen vil formentlig også udgå, og vi vil nok blive nødt til at installere en motor på 15 HK større end de nuværende, hvilket også vil betyde installering af en større tank.

Søfartsstyrelsens godkendelse af modifikationer vil naturligvis blive indhentet.

Omar Frits Eriksson oplyste endvidere, at der som bekendt er tale om (gen)anskaffelse af et typegodkendt LRB-redningsfartøj. Projektlederen vil naturligvis i det omfang der er behov herfor indhente input og bidrag fra det medlem af foreningen, som oprindeligt var udpeget som medlem af LRB-projektgruppen, om end der ikke skal herske tvivl om at projektleder Per Siert ikke blot kan, men også skal indhente input fra brugerne af LRB 11-14 og andre sider.

Ad. pkt. 4. Status vedrørende byggeaktiviteter på redningsområdet.

Søren Lange orienterede om følgende byggeaktiviteter inden for redningsområdet:

Anholt redningsstation: Der har som nævnt været afholdt licitation på indretningen af en garage til redningskøretøjet m.v. i de lokaliteter som har tilhørt Statshavnadministrationen i Frederikshavn og som ligger i tilslutning til FRV's LRB bådgarage. Entreprenøren vedstår sit tilbud og bevillingsdragende til Forsvarsministeriet og Finansministeriet er næsten klar.

Esbjerg redningsstation: Projekteringen af det flydende bådhus til RST Esbjerg har været udbudt i licitation og der skrives kontrakt med en leverandør i denne uge, ligesom der er option i kontrakten for bygning af yderligere 1 bådhus mere. Mulighederne for at der som lovet står et bådhus når LRB'en kommer til Esbjerg, skulle således køre som planlagt.

Hanstholm redningsstation: Der har været afholdt møde med Evald Harbo og mandskabet ved RST Hanstholm. Umiddelbart ser det nu ud til at alle parter er positiv overfor tanken om et flydende bådhus til LRB'en i Hanstholm. Der planlægges afholdt møde med havnechefen om placeringen af det flydende bådhus.

Christiansø redningsstation: Der har været afholdt licitation og arbejdet med indretning af kanonjollekuret til opbevaringssted for MOB-båden på Christiansø er gået i gang.

Endvidere er det som tidligere omtalt meningen her i 1998 at besøge samtlige redningsstationer, for at udføre et bygnings-syn.

Følgende redningsstationer har været besøgt, ligesom der er udført et bygnings-syn på:

Klintholm, Thyborøn, Hanstholm, Slettestrand, Sæby og Skagen. Resten af vestkyststationerne og Bornholm vil blive besøgt i nær fremtid.

Ad. pkt. 5. Orientering fra Redningsinspektøren/Materielafdelingen.

Flemming Damø kunne i tilknytning til de tidligere orienteringer oplyse, at den praktiske MRB-uddannelse naturligvis var stillet i bero indtil videre.

Materielafdelingen: Intet.

Ad. pkt. 6. Eventuelt.

Nyttiggørelse af erfaringer fra dokefter-syn.

Jacob Pedersen omtalte dokningen af R/F Magrethe Gaardbo, hvor der skal ske opmaling forskellige steder, hvor der er tæring og rustangreb og hvor der også er mulighed for at gøre noget ved støjen i styrehuset ved at anvende lyddæpende maling.

Omar Frits Eriksson tilkendegav, at det var naturligt at tage det op i UROM og med de dokansvarlige i M, således at „metoden“ eventuelt kan anvendes tværgående i andre fartøjer.

Uddannelsesprogram for MRB-mandskaberne.

Bjarke Kristensen foreslog, at der fastlægges et videre kursusforløb til MRB-mandskaberne i lighed med de 2-dages kurser, der er afholdt for LRB-mandskaberne.

Omar Frits Eriksson tilkendegav, at Lars Møller og Flemming Damø kommer med et oplæg, således at der er grundlag for eventuelle drøftelser i projektgruppen for MRB og eventuelt også på næste møde i UROM om ændring i det fastlagte uddannelsesprogram.

Sommerredningsdragter.

Henning Sørensen tilkendegav, at på redningsstation Grenå Havn var der stor tilfredshed med sommerredningsdragterne og i forlængelse heraf opfordrede Omar Frits Eriksson til at såvel gode som dårlige erfaringer med disse sommerredningsdragter blev samlet.

EDB-baseret navigationsudstyr i MRB'erne

Claus Jacobsen bragte endnu engang spørgsmålet om EDB-udstyr i MRB'erne på bane og Omar Frits Eriksson tilkendegav, at efter at markedet er undersøgt, vil Farvandsvæsenet godt være med til at se på muligheden for at afprøve EDB-baseret navigationsudstyr i et operativt R/F, men det kræver at der fra interessenterne side som minimum opstilles en bruger/behovs/kravspecifikation som kan drøftes i UROM.

Ad. pkt. 7. Dato for næste møde.

Farvandsdirektøren gjorde opmærksom på, at hvis der opstod emner som der måtte være anledning til at drøfte i UROM, ville UROM blive indkaldt med kort varsel.

Næste ordinære møde i UROM blev aftalt til onsdag den 28. oktober 1998 kl. 10.00 i Søkvæsthusets lille mødelokale.



HVIDE SANDE
FISKERIFORENING

Stormgade 8 · 6960 Hvide Sande
Telefon 97 31 19 35 · Telefax 97 31 26 21
Kontortid: Daglig 9-15

Fra KGM

15. August 1998.

Kølevand skal der til!

Lørdag middag, under anduvning af Skagen, fik et tysk lystfartøj motorstop. Da fartøjet begyndte at drive, meldte den tyske fører til Skagen havn, at han ville have assistance. Kattegats Marinedistrikt blev herefter alarmeret og sendte redningsbåden fra Redningsstation Skagen ud. Efter ca. 2 timer var tyskeren bugseret i sikkerhed i Skagen. Motorstoppet vidste sig at være direkte relateret til manglende køling af motoren.

17. August 1998.

Lystfartøj med motorproblemer.

Politiet i Odense meldte om et lystfartøj, der i farvandet nord for Fyn havde fået motorproblemer og derfor ønskede hjælp. Marinehjemmeværns-kutteren PARTISAN fandt det nødstedte fartøj og bugserede det til Bogense i god behold.

18. August 1998.

Surfer i nød ud for Jerup Strand.

Tirsdag over middag modtog Frederikshavn politi en melding, om at en windsurfer var kommet i nød på vandet ud for Jerup Strand nord for Frederikshavn. Meldingen blev givet videre til Søværnets operative Kommando (SOK), og en redningsaktion blev iværksat. Redningsstation Skagen blev alarmeret, og på mindre end fem minutter havde de sendt deres lette redningsbåd (LRB) af sted, mens stationchefen kørte til stranden i en Landrover. Samtidig fik SOK omdirigeret en redningshelikopter, der var ved Djursland. Helikopteren nåede først frem til den nødstedte, som lå i vandet og klamrede sig til surfbrættet. Helikopteren bjærgede surferen, mens redningsbåden samlede surfbrættet op, da de ankom lidt senere. Såvel person som materiel blev bragt i land, og endnu en redningsaktion havde fået et lykkelig udfald.

Kom ikke tilbage som forventet.

Tirsdag aften blev Søværnets operative Kommando (SOK) ringet op af politiet fra Grenå. En jolle med to tyske herre 40 - 50 år, var blevet meldt savnet. De var sejlet ud fra Øer ved Ebeltoft færgehavn om formiddagen, for at fiske i Hjelm Dyb, og var endnu ikke kommet tilbage kl. 22:00. SOK alarmerede Grenå Redningsstation som sejlede ud omgående. Yderligere var der tre af søværnets skibe i området. Efter ca. 2 1/2 times eftersøgning, blev de to tyskere fundet på

Hjelm. De havde haft motorproblemer sidst på eftermiddagen, og var begyndt at drive. Heldigt for dem var de drevet ind til Hjelm, hvor de havde tændt bål på stranden for at få varmen. Bålet blev opdaget af en Standard Flex 300 fra Søværnet. De blev hentet af gummibåd, og sejlet til Søværnsenheden, som derefter sejlede dem til Lyngsbæk, hvor de blev afhentet af pårørende.

19. August 1998.

Drivende jolle bjærget og returneret til ejermand!

Under en dagsejlad i det nordlige Kattegat fik Inspektionskibet Hvidbjørnen til opgave at undersøge og evt. bjærg en større jolle, som Søværnet havde modtaget melding om, var observeret drivende nær den trafikerede sejlroute - Rute Tango - i Kattegat. Hvidbjørnen fandt hurtigt frem til jollen, der var halvt fyldt med vand, og man kunne hurtigt fastslå, at der ikke forelå en søulykke. Inspektionsskibet bjærgede jollen og bragte den til Flådestation Frederikshavn for ilandsætning. Normal procedure, når drivende genstande bjærges på søen, er at det overdrages til politiet som hittegods. Ordenspolitiet i Frederikshavn blev derfor informeret, men inden politiet fik afhentet jollen, havde man fundet frem til ejeren - en mand fra Jerup - som selv ville sørge for afhentning ved Flådestationen.

Senere samme eftermiddag indløb en ny melding om en drivende jolle, denne gang i Storebælt mellem Røsnæs og Fynshoved. En tysk lystsejler observerede en tom motorbåd og anmeldte observationen til Lyngby Radio, der sendte meldingen videre til Søværnets operative Kommando. Opgaven blev videregivet til minelæggeren FYEN, der var på sejlads i farvandet, FYEN fandt båden, bjærgede den og medbragte den til Flådestation Korsør, hvortil man ankom senere om aftenen. Båden, som nu er overdraget til politiet, har følgende beskrivelse: En 13 fods, meget slidt, rød/hvid jolle, som havde ligget længe i vandet. Der lå to årer i den, og den har en 4 HK Mariner påhængsmotor.

22. August 1998.

Brand i sejlbåd ved Aså.

Lørdag eftermiddag, udbred der brand i en 30 fods sejlbåd ud for Aså. De Uheldige lystsejlere forsøgte selv at slukke branden i maskinen, men det lykkedes

desværre ikke. Lystsejlerne slog derfor alarm via 112, hvorefter en helikopter fra Sørødningsstjenesten blev sendt afsted samt en redningsbåd fra Redningsstation Sæby gik til assistance. Det var imidlertid en anden lystsejler i nærheden der kom først frem til havaristen og bugserede ham i land i god behold. Således endte denne episode godt, der ellers kunne have udviklet sig til en grim historie.

24. August 1998.

»Hurtig udrykning« ved personskade.

Vagthavende officer ved Flådestation Frederikshavn blev mandag middag kontaktet af uddybningskibet CHRISTINA HØY, hvor en person var kommet til skade da en wire sprang, CHRISTINA HØY lå ud for Flådestation Frederikshavn. Inspektionsskibet TULUAQ der lige var ankommet, afgik for afhentning af den tilskadekomne. Ambulance var rekvireret ved vagthavende officers foranstaltning, for transport til Frederikshavn sygehus.

KANSAS SEA



Vi henviser til nærmeste forhandler!



CARL BACKS A/S en gros
Postbox 3049
Malervej 10 . Sædding
DK-6710 Esbjerg V
Tel. 75 15 11 77

Brugerkrav til plotter

Der har fra Farvandsvæsenets side, været stillet spørgsmål, om eventuelle brugerkrav til nye plottere, dette har medført, at Stationsleder ved RST Gedser Brian Bennetsen, har foretaget en rundspørge til nogle stationer og forhørt om deres eventuelle brugerkrav, dette er prisværdigt, da man så fra farvandsvæsenets side, har noget at forholde sig til, når der eventuelt skal anskaffes nye plottere. Brevet som Brian Bennetsen har sendt til redningsinspektøren, offentliggøres her i sin helhed. Til de stationer der ikke har været med i denne rundspørge, vil Tidsskriftet opfordre til, efter aftale med redningsinspektør Flemming Damø, at sende deres eventuelle brugerkrav til redningsinspektøren, da det må have som formål, at så mange som muligt bliver hørt.

Kopi af brev sendt til følgende:

RST Hirtshals., RST Hvide Sande, RST Neksø, RST Grenå. RST Thyborøn, RST Rømø

Hej, Flemming!

Som aftalt sender jeg nogle brugerkrav til en ny plotter. Vi aftalte, at jeg skulle forsøge at indsamle nogle brugerkrav, fra nogle forskellige redningsstationer, til en ny plotter: Jeg har talt med stationerne som er nævnt ovenfor. Jeg har desværre ikke modtaget noget fra Bjarke S. Kristensen.

Fælles for stationerne Hirtshals, Thyborøn og Hvide Sande er, at de er godt tilfredse med de plottere de har i dag. De opfylder deres behov og er enkle at betjene. Hvide Sande gjorde opmærksom på, at der er meget begrænset hvad angår plads i styrehuset. Fælles for de tre stationer er, at de ikke har så stort et behov

for en ny plotter, for som de siger, at når de først er kommet klar af havnen har de masser af vand under kølen uanset i hvilken retning de sejler i. de har fuld forståelse for, at der er andre stationer som har andre arbejdsforhold at arbejde under og der for har andre krav. Dem bækker de naturligvis op. At der er nogle der skal have et mere tidssvarende udstyr vil de naturligvis ikke stå i vejen for, ej heller udviklingen. De vil naturligvis også tage imod en ny plotter hvis FRV beslutter, at sådanne skal installeres, men omvendt vil de ikke kræve, at få udskiftet deres plottere, fordi andre stationer får nye plottere.

Brugerkravene fra Grenå:

Den skal være let at betjene, på søkortet skal der være dybdekurver samt alle bøjer.

De krav de stiller til en plotter tilfredsstiller en JRC NWU-8000 farveplotter, prisen er 24.000,00 kr: kortet koster 12.000,00kr:

Brugerkravene fra Gedser, som er skrevet i vilkårlig rækkefølge:

Systemet skal "tale" dansk, være hurtig at starte op, det skal være nemt at bruge, brugervenligt, det skal præsentere kortet som et "rigtigt" søkort, med dybdekurver bøjer m.m. C-MAP anbefales. Det skal være nemt og muligt, at opdatere søkortet med rettelser løbende, eventuelt sker det automatisk når systemet startes. Der skal være mulighed for, at få søkort til hele Danmark, samt de områder man ellers har behov for, at få kort til. Det skal være muligt, at kunne opdatere systemet når dette synes påkrævet således, at det er fremtids sikret. Der skal være mulighed for radar-overlay, da vi ikke har ARPA på vores radar, skal der også være ARPA

funktion. Det skal også være muligt, at indlægge eftersøgnings mønstre. Systemet skal tilpasses redningsvæsenets krav. Det skal ikke være en stor tung klods, vi anbefaler noget med en LCD skærm i farve, her tænkes både på vægt og plads. Systemet skal kunne tilkoble en hvilken som helst navigator og radar. Der skal være gode service muligheder.

RST Neksø tilslutter sig kravene fra Grenå og Gedser, dog ønsker de et lille tekstbehandlingsprogram i systemet til brug for notater.

Stationerne Gedser og Neksø ser gerne, at det bliver PC-plottere man vælger. Argumentationen herfor er indsendt tidligere, se brev af den 28.07.98 sendt til Frits Omar Eriksson.

Jeg håber hermed, at man nu har fået tilstrækkeligt at arbejde videre med i FRV. Jeg håber endvidere, at vi i fællesskab kan finde frem til den rigtige plotter men også, at der er plads til at tilgodese den enkelte stations behov/krav. Vi ser meget frem til, at der snart tages en beslutning vedr. nye plottere, da vi har ventet på dem MEGET LÆNGE.

Undertegnede står naturligvis til rådighed hvis man ønsker yderligere informationer eller hvis jeg på anden måde kan være behjælpelig med noget.

Med venlig hilsen
Brian Bennetsen.
RST Gedser



Grenaa Fiskeauktion

v/ Leif Hansen
Søndre Kajgade 13 · 8500 Grenaa
Tlf. 86 32 12 03 · Fax 86 32 34 01



Thorsminde Revisionskontor

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



EDGAR MADSEN

Fiskeeksport & Filetfabrik
v/ K. Askholm Madsen

6990 Hvide Sande
Tlf. 97 31 14 33

Redning til SØS!

FALCK rykker ud med blå blink, og 50 knob i helt ny redningsbåd.

Øresund har fået sin egen Falck- ambulance, en specialindrettet motorbåd med en tophastighed på ca. 50 knob. Båden rykker ud ved tilskadekomst og akut sygdom på en del af Øresunds byggeriet, men den kan i nødsituationer også sættes ind andre steder på Sundet.

Båden, der er blevet døbt Redningsfalcken III, er af typen Cobra 35. Med 50

knob, som svarer til omkring 90 km i timen, kan ambulancebåden være fremme ved byggeriet af Øresundsforbindelsen i løbet af få minutter.

Redningsfalcken III er bygget op med beslag, der gør det muligt lynhurtigt at fastspænde båre og udstyr til nødbehandling og genoplivning, dermed kan patienten faktisk få den samme behandling som ved en almindelig ambulanceudrykning. Båden rykker ud med tre personer, to am-

balancereddere og en bådfører. Syv Falck reddere og ledere er håndplukket til at være bådførere alle syv har minimum VHF-bevis samt teoretisk og praktisk du- elighedsbevis.

Når alarmer går, tager vagthavende til Dragør havn, hvor redningsbåden har plads. Bådføreren gør båden klar til af- gang, samtidig kører en ambulance af sted med ambulancededdere og udstyr til nødbehandling og genoplivning.



Falcks nye »ambulance«, en specialindrettet motorbåd med tophastighed på ca. 50 knob!

En dugfrisk historie!

Tidsskriftet har netop, via en forbindelse, i det Tyske Redningsvæsen DGzRS, modtaget denne lille solstråle historie. Den Tyske redningskrydser »Eiswette« der er hjemmehørende på Amrum, var på vej mod fastlandet, med en jordemoder og en ung kvinde der skulle ind og føde på hospitalet, men inden de nåede til fastlandet, måtte redningsfolkene bistå jordemoderen som fødselshjælper, en lille

velskabt pige så dagens lys, og redningsfolkene, fortælles det, var ret så stolte, det havde de alligevel aldrig prøvet før. Moderen fortæller her en dag efter fødslen, at pigen skal hedde Aline, og siger moderen, når hun bliver stor og kan gå, vil jeg tage hende ved hånden, og gå ned til havnen, gå hen til redningsbåden, og fortælle hende, at der blev du født.



HUSK!

DØGNVAGT PÅ TIDSSKRIFT
FOR REDNINGSVÆSEN
TELEFAX

86 30 17 60

HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals
Tlf. 98 94 12 27

Sejl • Presseninger • Tovværk



Carl Bro a|s

Industri & Marine
Dwinger Marineconsult



Skibssingeniører • Maskiningeniører • Skibsinspektører

Egeskoven 222
DK-2600 Glostrup

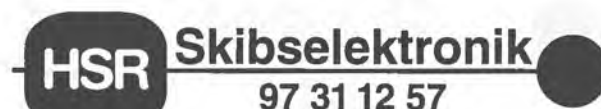
Telefon : 43 48 61 78
Telefax : 43 48 66 88



ELLING & EJSING A/S

Maskinværksted • Skibssmedie
Nordvestkajen • 9850 Hirtshals

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



Otto Pedersvej 3

6960 Hvide Sande

PERSONALIA



ANSÆTTELSE

1. juli 1998

Assisterende redningsmand Allan M. Nielsen, som bådmand på prøve ved redningsstation Nørre Vorupør.

1. august 1998

Kurt Albertsen, f. 19.3.-59, som assisterende redningsmand ved redningsstation Skagen.

Bådformand Jens Baltesen, som opsynsmand ved redningsstation Nørre Vorupør.

Bådmand Benny J. Bak, som bådformand ved redningsstation Nørre Vorupør.

1. september 1998

Bådmand Hans Nordby har genoptaget tjenesten som bådmand ved redningsstation Anholt efter orlov.

Karsten Jensen, f. 31.1.-73, som bådmand på prøve ved redningsstation Thorsminde.

Klaus R. Hansen, f. 15.12.-65, som båd-

mand på prøve ved redningsstation Østerby.

Carsten F. Jensen, f. 25.2.-72, som bådmand på prøve ved redningsstation Østerby.

1. oktober 1998

Kim Sharbau, 26.2.-62, som bådmand på prøve ved redningsstation Oksbøl.

1. november 1998

Thorvald S. Pedersen, genoptager tjenesten som bådmand ved redningsstation Gedser efter orlov.

FØDSELSDAG

60 år: Bådmand ved RST Grenå Palle A. Hansen kunne den 7.9.1998 fejre 60 års fødselsdag.

65 år: Stationsleder ved RST Thyborøn Herluf Høj kunne den 28.8.1998 fejre 65 års fødselsdag.

JUBILÆUM

Ingeniør Per Siert Farvandsvæsenet kunne d. 2.10.1998 fejre sit 25 års jubilæum. Per Siert har stort set været med til bygningen af samtlige fartøjer de sidste 25 år der er blevet tilført Farvandsvæsenet. Til

Redningsvæsenet har Per Siert været projektleder for de store type 23 redningsbåde, projektleder af type 20 både, og projektleder af den første prototype LRB, projektleder af den nye type LRB, der bliver bygget i Ålborg. Ligeledes var Per Siert med til at bygge den første XRB, Per Siert har derfor uden været projektleder ved store reparations projekter af vores redningsfartøjer, vi fra redningsmændenes side har altid haft et godt samarbejde med Per Siert, og nydt godt af Per Siert's store viden om vore redningsfartøjer. Foreningen af Danske Redningsmænd ønsker hjertelig tillykke med jubilæet.

AFSKED

31. juli 1998

Bådmand Gert R. Jensen, redningsstation Skagen, efter eget ønske.

31. august 1998

Bådmand Ole V. Jensen, redningsstation Thorsminde, efter eget ønske.

30. september 1998

Bådmand Preben B. Nielsen, redningsstation Oksbøl, efter eget ønske.

31. januar 1999

Stationsleder Herluf Høj, redningsstation Thyborøn, efter eget ønske.

DØDSFALD

Bladets redaktør igennem det meste af 80'erne, og igen siden 1994 Finn Bjørnager Jensen er pludselig og uventet død i en alder af 64 år. Kort forinden sin død, havde han d.17. september, 40 års jubilæum ved Marinehjemmeværnet, og havde til lejligheden forfattet bogen: mine 40 år ved Marinehjemmeværnet, han arbejdede også sammen med andre på en bog om Marinehjemmeværnet, med udgivelse på 50 års dagen i år 2000, Finn Bjørnager var selv fartøjsfører i otte år, og fik på sin jubilæumsdag overrakt en medalje for sin indsats.

Finn Bjørnager var født i Ålborg og blev uddannet som typograf på Nørresundby Bogtrykkeri, i Esbjerg har han været hos Arnold Thomsens Bogtrykkeri, Vestjyden, Vestjysk Aktuelt, 27 år på dagbladet Vestkysten, og til sidst hos Jyske Avistryk i Vonsild ved Kolding, men gik på efterløn d.1. januar 1994, med sin tilknytning til vandet og det journalistiske, var det en glæde at kunne byde Finn velkommen tilbage igen, som redaktør af tidsskrift for redningsvæsen, da han gik på efterløn, således at vi kunne få glæde af hans store viden og erfaring fra det typografiske og journalistiske element, ligeledes havde Finn igennem sin hustru Edna, som han havde den store sorg at miste i Februar måned, tilknytning til hav- fiskeri og redningsmiljøet, især ved Nørre Vorupør, hvorfra hans hustru stammede, og hvor noget af familien var ansat ved redningsstationen, disse erfaringer brugte han på dygtig vis, til at redigere tidsskrift for redningsvæsen med, således at vi fik et interessant og godt blad ud fra hans hånd, endvidere var han i gang med, og dette stod hans hjerte meget nær, et værk om det Danske kystredningsvæsen gennem 150 år. Selvom han i mange år havde lidt af sukkersyge, bevarede han alligevel sit gode humør og sin store energi, han var utrolig hjælpsom og loyal over for alle, som bad om hans hjælp i forskellige sammenhænge, og mange har nydt godt af hans rige evner på så mange områder. I 1996 blev han udnævnt som den første og hidtil eneste, til Æresmedlem af Esbjerg Typografiske Laug. Finn Bjørnager efterlader sig en voksen datter, bosiddende i Esbjerg.

Æret være

Finn Bjørnager Jensens minde.

P.v.a.

Foreningen af Danske redningsmænd
Henning Sørensen

DØDSFALD

I en alder af kun 39 år, omkom søndag d. 13. september, redningsmand ved Hanstholm Redningsstation, Hardy Røge-Nielsen, da kutteren han arbejdede på, var på vej mod havn, og forliste kun fem sømil fra havnen.

Hardy Røge-Nielsen var født ved Torup Strand, og efter endt skolegang, viede han sit liv til det, der på tragiske vis også tog det, havet, han fiskede fra Hanstholm, hvor han blandt fiskerne på havnen, var en yderst vellidt person.

Hardy Røge-Nielsen blev ansat, som redningsmand, ved Redningsstation Hanstholm d. 1. januar 1995. Hardy arbejdede i 18 måneder på fuld tid, som afløser i forbindelse med en orlov, og senere som frivillig. Både i den tid han var afløser og senere frivillig, kom kollegaerne på redningsstationen til at kende Hardy som en dygtig og stabil medarbejder. Hardy var en afholdt person, og når man skulle på aktion, uanset vejr og vind, mødte Hardy altid med et godt humør, og han stod aldrig tilbage, når der skulle tages en tørn, kollegaerne på Redningsstation Hanstholm vil savne ham meget, det samme gælder for mange redningsmænd, der har mødt Hardy's altid smilende og glade væsen, en kær kollega er brat taget fra os. I dag står tre skolesøgende børn uden deres far, det er Jesper 13 år, Belinda 12 år og Peter på 10 år, vore tanker og dybeste medfølelse går til de efterladede. Hardy Røge-Nielsen blev fra en fyldt kirke, ved en gribende højtidelighed, begravet fra Hanstholm kirke, med deltagelse af kollegaer, repræsentanter fra Farvandsvæsenet og formanden for Foreningen af Danske Redningsmænd.

Æret være Hardy Røge-Nielsens minde.

kollegaerne, RST Hanstholm

P.v.a.

Foreningen af Danske redningsmænd
Henning Sørensen

MOLLERUP
&
BROE

Kolonial og skibshandel

Thyborøn Havn
Telefon 97 83 12 11

RST Thorsminde

Fra RST Thorsminde er der, med rette, forundring over at der i personalia, ikke er gjort opmærksom på, at de har fået tre mand ansat på 37 timer ugebasis, dette vil tidsskriftet hermed råde bod på. De tre er:

Opsynsmand Karsten Pedersen,
f. 29.05.58

Bådformand Vagn B. Pedersen,
f. 20.11.47

Bådmand Svend Åge Jensen,
f. 26.10.65

Stationsmærker

Der har før været foreslået her i tidsskrift, at der blev lavet nogle stationsmærker, og der har også været nogle forslag, er det noget der bør tages op igen?

Stof til bladet

Da der gerne skulle et blad ud igen inden Nytår, er sidste frist for indlevering af materiale til næste nummer af bladet den 3.12.98.

Oplysning

Da materialet, der lå i Esbjerg, er blevet sendt til en anden adresse, er dette desværre ikke nået frem til undertegnede her ved lukketid for denne udgave af bladet, og da vi gerne skulle have et blad mere ud inden Nytår, så er dette nummer blevet til sådan lidt over hals og hoved, med lånt kamera osv. Dette er der dog rådet bod på, så fra næste nummer skulle billederne være af en bedre kvalitet. I næste nummer vil der være stationsrapporter samt en beretning om redningsaktionen ved det Ukrainske skib, der så tragisk forliste ud for Hvide Sande. Jeg håber på læsernes forståelse.

Henning Sørensen



Jeg vil gerne på denne side opfordre stationerne til, at sende oplysninger om runde fødselsdage osv. Jeg har forsøgt igennem Personalehåndbogen, selv at finde frem til disse personer, men da jeg faldt over en ansat på 8 måneder, havde jeg ikke helt tiltro til disse oplysninger.

Henning Sørensen

MATHIS VÆRFT A/S

Bådbyggervej 7 · Ålborg · Tlf. 98 12 05 50



Fra »Professor Leopold Rosenfelds Legat til fordel for Det danske Redningsvæsen«

vil der i december måned 1998 kunne uddeles et antal legatportioner 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 udøvelse af redningsarbejdet har måttet udtræde af tjenesten, og hvis kår derved er blevet så forringet, at de er i økonomisk trang.

Ansøgningskema til legatet kan fås ved henvendelse til:

Farvandsvæsenet
Postboks 1919
1023 København K

For at komme i betragtning skal ansøgningskemaerne være udfyldt og tilbagesendt til Farvandsvæsenet senest den 20. november 1998.

Legatbestyrelsen

Fra »Kasserer Gottlieb Østeds legat til fordel for det i "Det Nørrejydske Redningsvæsen ansatte bådmandskab"«

vil der i december måned 1998 kunne uddeles et antal legatportioner til:

- 1) Understøttelse af gamle, afgåede medlemmer af nævnte bådmandskaber ved de stationerne som ligger i det område som tidligere blev nævnt "Det Nørrejydske Redningsvæsen".
- 2) Belønning af medlemmer af nævnte bådmandskaber for udvist mod under udførelse af redningsarbejdet.
- 3) Midlertidig hjælp til enker eller børn af medlemmer af nævnte bådmandskab, fortrinsvis til enker/børn af medlemmer af disse bådmandskaber, som er omkommet under udøvelsen af redningsarbejdet.

Ansøgningskema til legatet kan fås ved henvendelse til:

Farvandsvæsenet
Postboks 1919
1023 København K

For at komme i betragtning skal ansøgningskemaerne være udfyldt og tilbagesendt til Farvandsvæsenet senest den 20. november 1998.

Legatbestyrelsen

»Fru Martha Kirstine Lerches Legat«

under Foreningen af danske Redningsmænd kommer til uddeling i februar måned.

Legatet kan tildeles:

- A) Redningsfolk, der i indeværende år har sat livet på spil ved redningsaktioner på Vesterhavet (strækningen Skagen-Rømø)
- B) eller enker eller livsarvinger (under 21 år) efter redningsmænd, som er omkommet på Vesterhavet under arbejde for at redde andre.

Ansøgningskema rekvireres hos:

Henning Sørensen
Plantagevej 14
8500 Grenaa
Tlf. 86 32 30 05

Ansøgningsfristen udløber den 5. januar 1999.

P.b.v.
J. Pedersen
Formand for legatets bestyrelse
og Foreningen af danske Redningsmænd

Fra »Fru Anna Elisabeth Rørbyes legat«

vil der i december måned 1998 kunne uddeles et antal legatportioner 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.

Ansøgningskema til legatet kan fås ved henvendelse til:

Farvandsvæsenet
Postboks 1919
1023 København K

For at komme i betragtning skal ansøgningskemaerne være udfyldt og tilbagesendt til Farvandsvæsenet senest den 20. november 1998.

Legatbestyrelsen



LEGAT

Af »Fhv. farmer Christian Mumme Bondo og hustru Christiane, f. Hartmann's legat« vil der den 6. marts 1999 kunne uddeles nogle portioner til værdige trængende fiskere, ansatte eller forhen ansatte under redningsvæsenet i Jylland og deres enker samt uforsørgede børn.

Skulle der ikke blandt de ovennævnte findes et tilstrækkeligt antal værdige og trængende, kan værdige og trængende fiskere i det øvrige Danmark eller værdige og trængende enker efter sådanne eller uforsørgede børn komme i betragtning. Ansøgningskema vil blive tilsendt efter henvendelse til legatbestyrelsens formand auditor Ib Scheel-Thomsen, Flyvestation Karup, 7470 Karup, til hvem skemaet må tilbagesendes i udfyldt stand inden 15. januar 1999.

Fra »Emile Robin m. fl.'s legat til fordel for redningspersonel og dets slægt«

vil der i december måned 1998 kunne uddeles et antal legatportioner 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 tjeneste, samt enker efter og mindreårige børn af dette personel.

- 2) Slægt efter redningspersonel, der er omkommet i tjenesten.

Ansøgningskema til legatet kan fås ved henvendelse til:

Farvandsvæsenet
Postboks 1919
1023 København K

For at komme i betragtning skal ansøgningskemaerne være udfyldt og tilbagesendt til Farvandsvæsenet senest den 20. november 1998.

Legatbestyrelsen

THORFISK
TRADING
A/S

THORFISK

**FØR DE VÆLGER
PENSIONSFORM**

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



ESBJERG GENSIDIGE
SKIBSFORSIKRING

Havdigevej 31 . 6700 Esbjerg



**HIRTSHALS
EL-MOTORSERVICE ApS**

Cort Adellersvej 2 . Østhavnen . 9850 Hirtshals
Tlf. 98 94 15 95 . Fax 98 94 42 99 . Mobil 30 90 25 95

- Skibsinstallationer
- EL-Radio Service
- Elektromekanisk værksted



Nordvestkajen 31 . 9850 Hirtshals
Tlf. 98 94 58 01 Fax 98 94 58 02
Biltlf. 30 99 56 24

Dykkerservice • Brandmateriel • Wire
Pressenninger • Tovværk • Redningsudstyr

SEAVIEW KLARSIGTRUDE



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

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



Jver C. Weillbach & Co. A/S

Toldbodgade 35
Tlf. 33 13 59 27

1253 København K
Fax 33 93 59 27



**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

POSTBESØRGET BL 05985 ARC
Lemvig Bibliotek
Skolegade 3
7620 Lemvig

545 000
7620 0 2/ 3 1

NV NordVest proviant
Bredgade 1 . 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 14 00
Fax 97 83 22 92


THYBORØN SKIBS & MOTOR A/S
7680 THYBORØN HAVN · TLF. 97 83 11 11 · FAX 97 83 19 82

TSR THYBORØN SKIBSRADIO

MARITIM ELEKTRONIK
Nordsøkaj 36 · DK-7680 Thyborøn
Telefon 97 83 10 11 · Telefax 97 83 24 54

AGGER SKIBSVÆRFT A/S 
HAVNEVEJ 6 · AGGER · 7770 VESTERVIG · TLF. 97 94 15 55



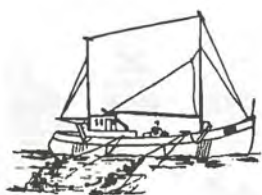
Jydsk Dykker-firma ApS

v/ Gert Normann Andersen
Nybovej 8 · 7500 Holstebro
Telefon 97 42 63 11 · Fax 97 41 19 22

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

Harald Iversen & Søn

Tlf. 97 83 13 00
Fiskeeksport · 7680 Thyborøn Havn



THYBORØN TRAWLBINDERI

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


THYBORØN ISVÆRK

Rødspættevej, 7680 Thyborøn, tlf. 97 83 10 03

THYBORØN FISKEAUKTION

v/ Sten Rønn Steen



Havnegade 30 · Postboks 13 · 7680 Thyborøn
Telefon 97 83 14 11 · Fax 97 83 23 12
Telefon privat 97 83 16 63


**Thyborøn
Andels Fiskeindustri**

Fiskemel og fiskeolie
Telefon 97 83 14 44 · Telex 60774 anmel



Tidsskrift for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 5

DECEMBER 1998

ÅRG. 65



Redningsbåden Emile Robin fra Hvide Sande lægger til kaj efter at have opgivet at finde de tre forsvundne russere og ukrainere. Mandskabet havde haft en lang tur på havet og var triste over, at eftersøgningen ikke lykkedes.



Hvide Sande gensidige Skibsforsikring

Stormgade 8 - 6960 Hvide Sande - Tlf. 97 31 10 12

Formand Jørn Andersen
Privat 97 31 16 75

Forretningsfører Kr. Knudsen
Privat 97 31 14 18



S.Å. Leth Jensen

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

uni-safe

- MOB and boarding boats
- Life-rafts
- Inflatable life-jackets
- Service stations
- General safety appliances
- GMDSS equipment
- COM/NAV equipment
- Salinometer

Amager Strandvej 124 · 2300 København S
Tlf. 31 58 16 15 · fax 31 58 13 30

STATOIL KYSTSALG

Brændstof • Smøremidler

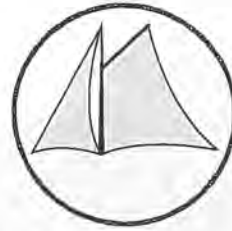
Esbjerg	Tlf. 75 12 84 78
Frederikshavn	Tlf. 98 42 11 57 - 98 42 27 23
Grenå	Tlf. 86 32 13 99
Hanstholm	Tlf. 97 96 16 90 - 97 96 13 35
Hirtshals	Tlf. 98 94 14 64 - 98 94 94 72 - 98 94 19 27
Hvide Sande	Tlf. 97 31 11 21 - 97 31 11 29
Lørvig	Tlf. 97 82 02 93
Skagen	Tlf. 98 44 55 88
Strandby	Tlf. 98 48 12 01
Thorsminde	Tlf. 97 49 70 55
Thyborøn	Tlf. 97 83 10 41 - 97 83 12 35

Leverandør
til den danske
kystrednings-
tjeneste...

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

FRITIDSTØJ
SEJLERTØJ
ARBEJDSSTØJ
SØMANDSTRØJER
FIBERPELS
COWBOYBUKSER
FLØJSBUKSER
OVERTRÆKSBLUSER
JAKKER
ANORAKKER

30 års erfaring i sejlsyning



Thyborøn Sejlmageri

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

PEDER OG THOMAS NØRGAARD FISKEEXPORT A/S

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



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



Grenaa Havn ApS
Strandgade 14
8500 Grenaa
Tlf. 86 32 06 83 · 86 32 36 83

BRUG BRUGSEN ANHOLT

Tlf. 86 31 90 20



BORNHOLMS SKIBSFORSIKRING · G/F

Munch Petersensvej 9 · 3700 Rønne · Tlf. 56 95 18 72 · Fax 56 95 60 72



Ansvarshavende:
HENNING SØRENSEN
Plantagevej 14, 8500 Grenå
Tlf. 86 32 30 05 · Fax 86 30 17 60

I redaktionen:
JACOB J. PEDERSEN
Skovfyrvej 21, 9850 Hirtshals
Tlf. 98 97 78 60

Redaktør, Bornholm:
STEEN-ERIK RASMUSSEN
Peter Ipsensvej 88, 3700 Rønne
Telefon 56910207

NIELS MANØ
Juvrevej 60, 6792 Rømø
Tlf. 74 75 52 76

Ekspedition og tryk:
THYBORØN BOGTRYKKERI
Ærøvej 5A, 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 19 33 · Fax 97 83 24 30

ISSN 0900-3207

FORENINGEN AF DANSKE REDNINGSMÆND

Bestyrelsen:
Formand:
JACOB J. PEDERSEN
Skovfyrvej 21, 9850 Hirtshals
Tlf. 98 97 78 60

Næstformand:
BJARKE S. KRISTENSEN
Strømmen, 6791 Kongsmark, Rømø
Tlf. 74 75 55 03

Kasserer:
OLE B. JAKOBSSGAARD
Drejervej 41, 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 20 18

JOHN M. J. MEYER
Kathinkavej 2, Klintholm Havn, 4791 Borre
Tlf. 55 81 90 58

CLAUS H. JACOBSEN
K.H. Kofoedsgade 2a, 3730 Nekso
Tlf. 56 49 30 43

HERLUF HØJ
Vesterhavsgade 138A, 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 17 76

HENNING SØRENSEN
Plantagevej 14, 8500 Grenå
Tlf. 86 32 30 05

BIRGER ISAKSEN
Hattemagervej 29, 9300 Sæby
Tlf. 98 46 36 80



Et juleønske

»På havet, når det skummer vredt, når undergang er ventet, er Han den rette øvrighed, som styrer firmamentet«.

Sådan synges der i »En søndag på Amager«. Det fortælles, at i en brandstorm på havet kom en matros skrækslagen tumlende ind i kaptajnens kahyt. Til hans store forbløffelse ser han kaptajnens lille søn sidde rolig og uanfægtet legende med sine ting. »Er du da slet ikke bange i det uvejr« fremstammer matrosen. »Nej, hvorfor skulle jeg dog være det«, svarede drengen, »far står jo ved roret«. (efter Sognepræst Flemming Burgdorf, Vang). Dette med at synges, får en til at tænke på den sang vi altid synger, ved åbningen af vores generalforsamling.

Lær mig, havets klitter,
kun lidt at agte flitter,
bare på min plads at stå,
og mit kald at agte på!
Lær mig havets klitter!

Lær mig, havets stene,
at være blandt de rene,
og hver gang jeg får en plet,
bort den lade skylle ret!
Lær mig, havets stene.

Lær mig, havets bølge,
min Herres kald at følge,
tale lydt, når han det vil,
tie når han siger til!
Lær mig, havets bølge.

Lær mig, fyr, som blinker,
at stjernen hist mig vinker,
og at den er altid tændt,
til sejladsen vor er endt!
Lær mig, fyr, som blinker.

Lær mig, redningsbåde,
at stole på Guds nåde,
tro det allerbedste ror,
er Guds nådes almagtsord!
Lær mig, redningsbåde.

Da, når jeg skal sejle,
så kan det aldrig fejle,
jeg må komme godt i havn,
i min kære Frelsers favn!
Det kan aldrig fejle.

»At jeg må komme godt i havn, i min kære Frelsers favn. Det kan aldrig fejle« Må dette citat stå vores Skytsengel bi, således at alle redningsmænd vender uskadede tilbage fra enhver redningsaktion, og at vores Skytsengel holder hånden over redningsmændene, så at ingen må forblive derude. Med dette ønske, ønskes alle en rigtig glædelig jul, og et godt og lykkebringende nytår.

Henning



THYBORØN SKIBSSMEDIE A/S

Sydhalevej 8 · 7680 Thyborøn

Tlf. 97 83 19 22 · Telex 60342 tydoor dk · Fax 97 83 23 13

- alt i skibsinstallationer...



T. & W. El-Service ApS

7680 Thyborøn - Tlf. 97 83 12 22

THYBORØN HAVNS FISKERIFORENING

Havnegade 16, 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 18 44 · Fax 97 83 22 88

Kontortid: daglig kl. 09.00-12.00
Auktionshallen: 97 83 19 88

JENS LYSHOLDTS EFTF. A/S

ESBJERG SKIBSHANDEL INC. SKIBSPROVIANTERING
Fiskebrogade 8, 6700 Esbjerg
Telefon 75 12 10 22 · Telex 54 148 JLE DK · Telefax 75 12 60 96



SKIBSSTORES - SKIBSMALING - TOVVÆRK
PROVIANT - KØD - GRØNT - BONDED STORES

Agent og lager for:
**HEMPEL MARINE PAINTS
& CHESTERTON PACKINGS**

Leverandør til søens folk...



Lemvig Skibsforsikring

Bredgade 14 · 7680 Thyborøn
Tlf. 97 83 13 53

Grenaa gensidige Forsikring for Fiskefartøjer

Havet 86, Bønnerup strand, 8585 Glesborg
Tlf. 86 38 61 39 · Fax 86 38 64 77

HIRTSHALS FISKEAUKTION

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



HVIDE SANDE FISKEAUKTION

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

Redningsaktion

Storstilet redningsaktion ud for Hvide Sande.

Fredag den 16. oktober, kommer det ukrainske fragtskib "Aster" af Odessa i store vanskeligheder, vesten af Hvide Sande. Fragtskibet der var lastet med 3000 ton fosfat, var på rejse fra Sankt Petersborg til et bestemmelses sted i Spanien. Der herskede i begyndelsen nogen tvivl om hvor stor en last det 80 meter lange og 13 meter brede skib, med en dybgang på 6 meter havde, men ifølge politiet skulle det rigtige tal være som ovenfor nævnt.

Allerede kl. 02,00 natten til fredag, gav det ukrainske skib lyd fra sig, da det via Lyngby Radio meddelte, at de var læk og tog vand ind. Knap et par timer senere, lidt før kl. 04,00 beder de Søværnets Operative Kommando om pumpe assistance, men de får at vide at det vil tage for lang tid, så man vælger i stedet for, at give redningsstationen i Hvide Sande besked om at sejle ud med en pumpe. Så kort tid efter sejler "Emile Robin" fra Hvide Sande med kurs mod havaristen, og de regner med en times sejlads ud til ham. Fragtskibet havde da i de høje bølger, der tales om bølger på en 5-6 meters højde og en vesten vind på ca. 17 m/sek, da de var begyndt at ane situationens alvor, sat kursen mod land, i håb om at sætte båden på grund således at den ikke skulle synke.

Da "Emile Robin" mangler en fem til ti minutters sejlads til det ukrainske skib, er de kun en fem til seks sømil fra Hvide Sande, og de kan i mørket se skibets lanterner, og at den har kraftig slagside, og lige pludselig kæntrer den, som Bådfører Flemming Iversen udtrykker det overfor TV/ MIDT-VEST: »Jeg havde slet ikke

haft fantasi til at drømme om, at et så stort skib kunne tippe rundt i sådan en farv» og for øjnene af redningsmændene, vender den bunden i vejret, dette sker inden for et minut. Søfolkene fra det ukrainske fragtskib, forsøger at redde livet ved, fra det væltende skib, at springe i havet. Redningsbåden er hurtig fremme, og begynder imellem vraggods, man kan samtidig se en masse lys og reflekser i vandet, at samle søfolkene op, man får samlet seks personer op, hvoraf en er livløs, denne begynder man med det samme at give hjertemassage, men da der efter et stykke tid, overhovedet ikke er spor livstegn, er der intet at gøre. Redningshelikopteren som er ankommet finder yderligere to livløse personer, som man bjærger, de tre sidste ud af den 11 mand store besætning, er der ingen spor af.

Da redningsbåden MRB.35 fra Thorsminde, ved otte tiden om morgenen når frem, beder SOK "Emile Robin" om at gå i havn, og sætte de ukrainske søfolk af, så de sejler i havn med de fem overlevende og den ene omkomne. På kajen venter Falck med ambulancer, der bringer de overlevende op på Sømandshjemmet, hvor de kan få deres forfrosne lemmer varmet. Den omkomne køres til sygehuskapellet i Ringkøbing, hvor de to andre omkomne, der var samlet op af helikopteren og fløjet til Stauning lufthavn, også var blevet bragt hen.

Imens forsætter eftersøgningen af de tre savnede sømænd, med to helikoptere, redningsskibet "Nordsøen" og MRB 35, efter at have sat de reddede i land, afgår Redningsbåden fra Hvide Sande igen til området, for sammen med de andre og

Fem af det russiske skibs i alt elleve søfolk blev reddet i land, takket være en meget hurtig indsats af redningsbåden fra Hvide Sande.

deres LRB at deltage i eftersøgningen. MRB.35 fra Thorsminde har da samlet seks redningskranse en redningsvest, samt en taske med private ejendele op, den blev senere overgivet til politiet, alt imens redningsbilerne fra både Hvide Sande og Thorsminde afsøger kyststrækningen, for om der eventuelt skulle drive nogen ind på stranden. Der er ingen entydig forklaring på, at skibet gik så hurtigt ned, men det er kommet frem, at skibet havde en højde på 6 1/2 meter, og at det under sejladsen stak 6 meter, altså har der kun været en halv meter over vandet, »om det er forsvarligt, vil vi ikke udtale os om«, siger politiet i Ringkøbing, det er op til de ukrainske myndigheder at opklare dette. De tre omkomne der blev bjærget, var alle iført overlevelsdragter, dette var heldragter der slutter tæt ved hovedet, men alle tre omkomne havde lynet deres dragter med til midt på brystet, og det gør, udtaler politiet, at når der kommer vand ind i den, så kommer de til at ligge dybere, og har som sådan svære ved at holde sig oppe.

Papirer fundet på de omkomne, viser at de var klar over situationens alvor, disse var pakket ind i plastposer og taget ind på brystet, dette fandt man hos alle de omkomne, det var de mest nødvendige papirer for en sømand: Pas, Søfartsbog og helbredsrapirer.

Hele formiddagen foregår eftersøgningen af de tre savnede personer, man eftersøger et område fra vraget og med strømmen syd over, og som det udtrykkes af



MRB 35 fra Thorsminde, som senere på morgenstunden indgik i eftersøgningen.

bådfører Flemming Iversen »det hele fra vraget og syd på er blevet gennemsoget, så vi garanterer at der ikke er noget i det område«. Der er formodninger om at de tre savnede, da skibet væltede så hurtigt at hvis de har været indendørs ikke har kunnet nå at komme ud, og som sådan kan befinde sig inde i det sunkne skib. Ved fjorten tiden aflæses aktionen, og på det tidspunkt har de savnede opholdt sig i vandet i otte timer, og som sådan er der ingen mulighed for at de har overlevet. Det er nogle lidt triste redningsfolk, der sætter kursen mod deres respektive hjem havne, de var kede af at stoppe, når de vidste at der stadig var tre mænd derude, men de havde gjort hvad de kunne. De har da også fra SOK fået stor ros for deres hurtige og professionelle håndtering af forliset. Flemming Iversen udtaler ved ankomsten til havnen i Hvide Sande » Det var en lidt drastisk oplevelse, vi regnede slet ikke med at det var noget særligt, men at vi bare skulle ud med en pumpe, og så lige pludselig ved vi at der er elleve mennesker der er i livsfare«. Et skibsforlis er ikke hverdagskost for folkene fra Hvide Sande, »så når vi nu skal over og have en kop kaffe, og vi har unge med, der aldrig har prøvet dette før, så må vi have en snak med dem, ja det gælder nok hele sjakket« slutter Flemming Iversen.

Tidsskriftet har modtaget en øjenvidneberetning fra forliset, fra Bådmand Jens Otto Grønne Pedersen RST Hvide Sande, som her bliver gengivet i sin helhed: »Vi var jo ude på en mindre sjov tur her i nat og i dag. Det er ret uhyggeligt at se så stor en båd kentre! Da vi manglede nogle få minutter i at være oppe ved ham - jeg stod lige og talte med Lyngby Radio, han spurgte om han havde kraftig slagside, det sagde jeg han havde - pludselig krænger han mere og mere over, jeg tror den stakkels telegrafist i Lyngby tror jeg er tosset. Jeg nærmest råber, at nu vælter han. Det går så hurtigt, at man tror det er løgn - mindre end et halvt minut, så er der kun bunden at se. Vi er som sagt fremme i løbet af ganske få minutter - 3 - 5 minutter - vi ser en masse reflekser i vores projektorlys og Flemming og mig siger til hinanden, at de er nok alle kommet væk i god behold. I næste øjeblik får vi en livløs person i lyskeglen - han ligger med ansigtet nedad - i det samme ankommer helikopteren, jeg beder ham samle ham op, da vi kan se overlevende længere fremme. Vi samler så fem personer op inden for ca. 5 - 7 minutter. Så får jeg øje på endnu en person, i det samme meddeler helikopteren, at han ser en også. Vi samler hver især personen op - de er

begge livløse. Vi begynder straks på genoplivning, det er ret bøvlet når det blæser 17 sek.m.!! Da vi har arbejdet med ham et stykke tid uden resultat, opgiver vi. Vi kan simpelt hen ikke få luft i ham. Da vi talte med lægen, sagde han, at han nok havde fået krampe da han druknede, så struben var snøret sammen. Da Thorsminde når frem, beder SOK os gå i havn med de overlevende. Da vi har fået losset går vi ud og fortsætter eftersøgningen - uden resultat. Da eftersøgningen afblæses, går vi ud for at afmærke vraget efter anmodning fra Farvandsvæsenet. Vi finder den med det samme - vi var jo ret tæt på da vi samlede folk op - nok ikke længere en ca. 15 meter fra den. Det er rimeligt »spændende«, at ligge og samle op så tæt på sådan en kolos med bunden i vejret!! « Tidsskriftet har fundet frem til, at »Aster« af Odessa i Ukraine var bygget på Ørskov Skibsværft i 1972 med bygenr. 65, og tidligere var dansk registeret med navnet »Mette Kristensen«

Tak til redningsfolkene i Hvide Sande og Thorsminde, for deres avisartikler, video og breve. Billederne er velvilligt stilet rådighed for bladet, af fotograf **Bendt Christiansen, Ringkøbing Amts Dagblad.**

Der er senere via SOK, tilgæet redningsstationen i Hvide Sande to takkebrev. Et fra **EMBASSY OF UKRAINE Copenhagen**, hvor man takker alle der har deltaget, samt en særlig tak til mandskabet ved RST-Hvide Sande for deres perfekte og effektive indsats ved redningen af de fem besætningsmedlemmer fra det Ukrainske skib »Aster« som sank d. 16. oktober 1998, ved den sydvestlige del af Jyllands vestkyst.

Det andet brev har følgende ordlyd, og er sendt fra **RUSSIAN EMBASSY Copenhagen**, og er stilet til SOK. Ærede Hr. Admiral K.Winther. »Jeg vil gerne udtrykke min dybe taknemmelighed personligt til Dem og besætninger af Søværnets skibe, som 16. oktober d.å. bidrog i operation for at bjærge de russiske og deres ukrainske kollegaer under storm i danske farvande. De selvopofrende handlinger af danske søfolk vil endnu mere bidrage til styrkning af venskab mellem Ruslands og Danmarks flåder og søfolk. Jeg vil bede dem om at takke deltagere af bjærgeoperationer for deres dristighed og professionalism«. Med venlig hilsen **V. Kouzmitchev. Oberst Militærattache.**

20.10.98
 Мы оставились в живых
 вани экипажа Т/С "Астер" хотим
 выразить огромную благодарность
 спасателям экипажа Спасательного
 Благодаря вашей точной, смет-
 кой и слаженной работе и своев-
 ременно оказанной помощи мы
 остались в живых
 Данное стало нашим вторым
 неонат рождением.
 Особая благодарность всем, кто
 помог нам реабилитироваться
 после крушения.
 Да хранит вас Господь!
 [Signatures]

Et tredje og sidste brev, der både har glædet og gjort et dybt indtryk på redningsfolkene i Hvide Sande, er et takkebrev fra de fem overlevende sømænd.

Dette brev er blevet oversat via en tolk og er her gengivet i sin helhed. Brevets indhold er som følger:

Den 20.10.1998

Vi overlevende besætningsmedlemmer fra M.S. "Aster" vil gerne udtrykke vor dybe taknemmelighed til Redningstjenesten. Takket være Deres målrettede, hurtige og komplekse arbejde og rettidige hjælp er vi i live i dag. Danmark er således blevet vort ander fødested. En speciel tak vil vi sende til alle, der har hjulpet os med at komme sig efter skibets forlis. Gud bevare Dem! Underskrevet af de fem overlevende sømænd.

Kutterforlis

To mand omkom onsdag d. 11. nov. ved et forlis ud for Hals i Kattegat, den ene Poul F Knudsen, var suppleant i personaleforeningen, hvor flere redningsfolk er medlemmer.

Kutterforliset i Kattegat onsdag d. 11. nov., som kostede to mænd livet, synes stadig meget gådefuld. Begge de omkomne var særdeles søkyndige, og det ville vække undren hvis de skulle have fejlbædt situationen, da de valgte at blive ombord på kutteren »Kattegat« SN 124, da kutteren skulle bugseres i havn efter at have fået motorstop, kutteren var kun 10 år gammel, og forliset skete først efter at man havde bugseret med den i et stykke tid, den var på slæb efter lods båden, og alt havde indtil da forløbet planmæssig. Redningsaktionen blev indledt onsdag eftermiddag, da Lyngby Radio fik melding fra fiskerbåden om, at den tog vand ind. En helikopter og flere skibe indledte derefter en eftersøgning, og et par timer senere lykkedes det at lokalisere den mørklagte båd, ca. 10 sømil ØNØ af Hals, men under bugseringen gik fiskerbåden pludselig ned, dette skete en halv snes minutter før kl. 21, den begyndte at krænge og derefter sank den hurtigt. Lods båden kappede straks trossen og vendte om for at søge efter de tre mænd. En 32-årig mand blev reddet, mens den 54 årige, der var livløs, blev fløjet til Ålborg Sygehus, hvor han blev erklæret for død, den sidste, en 59 årige mand er endnu ikke fundet.

»De to mænd kunne formentlig have reddet deres liv«, udtaler politikommisær Hans Hovmøller Ålborg politi, »hvis de var gået ombord i lods båden, som slæbte dem, men de to mand på lods båden havde fået at vide, at der ikke var alvorlige problemer på fiskerbåden « Poul F. Knudsen havde som en vennetjeneste tilbudt sin assistance med at sejle kutteren fra Frederikshavn til Korsør, men det står foreløbigt uforstående hvordan de søkyndige folk, kunne fejlbedømme situationen så galt, Poul F Knudsen var på 24. år ansat i Farvandsvæsenet og han var uddannet som både matros og dykker.

Sæby Redningsstation. Onsdag den 11. november

Tidsskriftet har modtaget en beretning om ulykken ved Hals, hvor to mand druknede efter at deres jolle forliser på slæb efter lods båden fra Hals.

Klokken ca. 17 ringer Peter (stationslederen) på mobiltelefonen, jeg er på vej hjem, men hurtigt vendes bilen. Adrenalinet pumper allerede, meldingen lød

på at en fiskekutter var læk og at vandet steg hurtigt indenbords, og der var tre mand ombord. Fremme ved stationen er der flere facts. Positionen opgives til at være 10 sm ØNØ af Hals, dette var alt, mobiltelefonen som fiskerne havde ringet fra gik »død«. Efter få minutter er vi klar, der er mødt fem mand, LRBren bemandes normalt med tre mand, men da vi har pumpe med, og formodentlig skal over i kutteren, beder jeg en ekstra mand tage med. Det har vist sig flere gange, bl.a. under øvelser, men også i virkeligheden, at når vi skal have pumpe ombord i et andet skib og eventuelt to mand med over, er det meget praktisk at der en mand ekstra tilbage på LRBren. Håndtaget presses i bund, fartmåleren sniger sig op på 16 kn »Det var da pokkers den ko« Jeg råber til folkene om at holde ved, de ved nok hvorfor, skovlsladet på Waterjetten vil ikke helt op, men med en hurtig bakmanøvre og så frem igen med 2000 omdrejninger, sparker bladet op. Nu stiger farten til 20- 21 knob, vinden er NV og der er vel en 10- 12 M/sek. Der er ingen trafik på VHFen, men der er alligevel en intens stemning, der er lang vej ca. en time for os, en Helikopter er på vej, han har kontakt med KGM og Lyngby Radio. En fiskekutter bryder ind og vil have en position, han er på vej syd over i området, han har fået de oplysninger alle har fået, nemlig 10 sømil ØNØ fra Hals, han forsætter med at bede om en position» forstår han da ingenting«. En Coaster bryder ind og meddeler at han går til undersætning, utålmodighed breder sig er vi da ikke snart fremme, hvis kutteren er så læk som det blev meddelt, kan det meget hurtigt blive for sent. Vi kan efterhånden se lysene fra de andre skibe, på et tidspunkt meddeler KGM at man har et stille liggende mål på radaren, det bliver dog hurtigt klart, at det er en ankerlægger. Vi taler med helikopteren og bliver enige om at tage et vestlig spor i området, da alle de andre skibe koncentrerer sig længere øst på, der er igen radio tavshed, det er som om alle er klar over hvad deres opgave er, fiskeren er fremme igen og spørger om position, man burde nok tale til ham i et sprog han kunne forstå, men vi har brug for alle de øjne der kan skaffes. Vi ser et kraftigt lys forude, det er Hals Lods der er gået til assistance syd fra. Pludselig kalder helikopteren os, han har

fundet en jolle der ligger opankret, positionen er ca.5,5 sømil fra os, men lods en er kun ganske kort fra målet, vi sætter kursen mod positionen, lods en melder snart, at der ingen grund er til panik, dels er der ikke noget vand i båden, » og dels udtaler folkene at de har det godt«. Det aftales at, da der ikke er brug for vores pumpe, og da lods en alligevel skal tilbage til Hals, kan de ligeså godt tage havaristen på slæb.

Dramatikken er fordampet KGM takker for assistancen og sender os alle videre til vores respektive gøremål, for vores vedkommende, en balletur på et par timer, afstanden til Sæby er ca. 22-23 sømil, vinden er ret imod og tiltaget til kuling. Med håndtaget så langt nede at det stadig er muligt at holde sig fast, holder vi 6,5 til 7 knob, klokken er ca. 19 »Nå, men vi når da hjem til normal sengetid« bliver vi enige om, nu begynder kulden at melde sig, dragten som jo selvfølgelig

KANSAS SEA



Vi henviser til nærmeste forhandler!



CARL BACKS A/S en gros
 Postbox 3049
 Malervej 10 . Sædding
 DK-6710 Esbjerg V
 Tel. 75 15 11 77

ikke har været hermetisk lukket under aktionen står stadig lidt åben, efter et par liter vand er havnet inde i dragten er det vel tid at få lukket ordentlig. Det er ikke til at holde ud at sidde i en dragt der er helt lukket i flere timer, dels skal vi jo snakke i VHF og dels får man jo også ondt i kæberne, hvis den skal være strammet til så længe. Efter en times tid er det lindet så meget at vi godt kan give håndtaget lidt mere, engang imellem flyver LRBen godt nok et stykke i fri luft, men nu er farten da så høj at vi kan se en ende på turen.

Vel hjemme gøres båden klar til næste tur, jeg går i bad, da et varmt bad i den sidste times tid, har stået meget højt på min personlige hitliste. På vej hjem havde Peter spurgt om vi ville have kaffe eller te, når vi kom hjem, kaffe er kaffe, men te er øl, vi ville gerne have en kop te, da vi alle skulle hjem til den opvarmede aftensmad bagefter, vi har sat os til rette og skal lige aflade et par minutter. Pludselig hører vi lodsens fra Hals på VHFen, der er panik i stemmen, kutteren de slæbte på er væltet, og de tre mand er i vandet. »Vi har fat i én, men de to andre driver« Niels Ole siger det alle tænker "det ender galt det her", vi lytter på VHFen og kan godt se hvad vej det bærer. Telefonen ringer det er KGM, Peters stemme er alvorlig og lavmælt, han siger kun ja, ja og ja- vi andre er i gang med at tage dragterne på igen, båden ud og afgang. Foran os er endnu en times sejlads, der er en håbløs utålmodighed, der vil ikke være mange der overlever et ophold i det 4 grader varme vand ret lang tid, en time er længe. Jeg tænker "hvorforskal Esbjergs båd stå og glane inde ved Mathis indtil der bliver lavet et bådhus til den, kunne vi ikke ligeså godt -- osv. Så kunne Esbjerg have fået vores!!". Nej jeg gider ikke tænke på det, nu er det situationen her det drejer sig om. Kom så fremad- dit gamle muldyrfartmåleren krøb op på 22-23 knob. Undervejs hører vi at helikopteren har bjærget en af de forsvundne. Fremme ved positionen hvor ulykken var sket gik vi i gang med en afsøgning af området, strømmen løb SØ og vinden var stadig NV, ud fra disse facts bevægede vi os

langsomt SØ på, efter kort tid fandt vi en korkprop med startnøglen til kutteren, derefter et lille bræt, et stykke flamingo og lidt efter en dunk med dieselolie, Lodserne havde på det tidspunkt tre både med i eftersøgningen, vi fortalte om vore fund og indledte i fællesskab en eftersøgning af området, helikopteren var fløjet til Ålborg med den fundne person, han havde været i redningsdragt og vort håb var derfor at han ikke var helt forkommen, det viste sig dog senere at afkølingen havde været for stor, og at han desværre ikke overlevede. Til midnat bliver eftersøgningen afblæst, på vej hjem går der mange tanker gennem hovedet. Vejen fra succes til fiasko er tit meget kort. Klokkeren to går jeg i seng, men får ikke megen søvn, tankerne kværner for meget.

Bådfører Birger Isaksen RST-Sæby

Fra Søforhøret i Frederikshavn d.18-11

To gange var den 59-årige skipper, på vej op af det iskolde, vand efter at kutteren FN.124 "Kattegat" forliste ved Hals i sidste uge. Begge gange faldt han ud af nettet i lodsådens redningsudstyr, en såkaldt ketsjer. Der blev ikke mulighed for at gøre et tredje forsøg på at redde ham »Jeg har krampe, jeg kan ikke mere«, nåede han at sige, inden han forsvandt i bølgerne, han er stadig ikke fundet.

Føreren af lodsåden fra Hals, var en af dem der blev afhørt om tragedien ved et søforhør i Frederikshavn. Han fortalte retten, at redningsudstyret på lodsåden var i orden, og at han og hans makker var øvede i at bruge ketsjeren, men det væsentlige er at den der skal reddes, også ved hvordan ketsjeren fungerer. Det gjorde den 59 årige tilsyneladende ikke, i sin desperate kamp for livet lukkede han ketsjeren og råbte "hiv" til folkene på lodsåden. Bådmanden på lodsåden forklarede, at han havde fat i den 59 årige straks efter at denne var faldet i vandet, de havde trukket ham et stykke op, da han faldt ud af ketsjeren første gang. Det lykkedes at få ketsjeren ud til ham en gang mere, og han havde fat i den igen, bådmanden på lodsåden holdt i ketsjeren oppe på lodsåden, men han kunne ikke

betjene kranen til at trække ham op med. Da hans makker havde ledsaget den redede 32 årige ned i lukafet, gjorde de et nyt forsøg på at bjerge den 59-årige "er du i nu", råbte bådmanden inden de begyndte at trække ketsjeren op, og den 59 årige svarede "ja", men han var ikke kommet rigtigt i, og faldt ud igen. Strøm og radio svigt, usikkerhed om havaristens position, vanskelig kommunikation, redningsudstyr der manglede, og redningsveste der ikke blev brugt, var medvirken- de til at forliset kostede to mennesker livet. Søfartsstyrelsens opklaringsenhed gransker nu årsagerne til forliset.

»De tre mænd ombord på den forliste kutter FN 124 havde redningsveste i hånden, men da kutteren begyndte at få slagside, gik det pludselig så stærkt, at de ikke engang nåede at tage vestene på, før kutteren sank.« Det fortalte den 32-årige, der som den eneste blev reddet, stadig dybt rystet, med lavmælt, men sikker stemmeføring afgav han en detaljeret og meget præcis forklaring om ulykken ved søforhøret. Ulykken kostede hans to venner livet. Ingen er sigtet for lovovertrædelser af sikkerhedsregler eller sølovgivning i forbindelse med forliset. Afhøringen havde udelukkende til formål at sikre vidne forklaringer med henblik på at belyse omstændighederne ved forliset. »Hvorfor havde de ikke redningsvestene på«, spurgte retsformanden, »Det ved jeg ikke«, svarede den 32-årige efter at have tænkt sig om nogle øjeblikke. Han fortalte, at han havde været i Frederikshavn med den 59-årige for at se på kutteren et par uger før, de afhentede den, den var inden afhentningen taget på land i Frederikshavn, hvor den var blevet inspiceret af skibsforsikringen i Frederikshavn, alle de tre på kutteren var erfarne folk, der har sejlet i mange år.

De sejlede fra Frederikshavn om formiddagen den 11 november, og alt fungerede tilsyneladende som det skulle. Den 59 årige havde taget tre redningsveste af ældre model med, men der var hverken redningskranse, redningsflåde, overlevelsesdragter eller signal-raketter ombord. Vejret var rimeligt med en vindstyrke på 8 m/sek, og søen kom ind fra agter. Efter tre fire timers sejlads faldt olietryk- ket på

gearet, de fyldte olie på, men efter tyvetredive minutter faldt trykket igen, de opdagede at der var meget vand i maskinrummet og besluttede at sejle til Hals. De lænsede med en pøs, men godt ti sømil fra Hals gik motoren i stå, formentlig fordi der var kommet så meget vand ind i maskinrummet, at dynamoen kortsluttede. De kastede anker, og da der ikke var strøm deres VHF, brugte de en mobiltelefon, til at slå alarm over 112, men der var en dårlig forbindelse. Vandet steg nu så hurtigt, at den 32 årige sagde, at nu ville han ikke længere blive på skibet, den 59 årige ringede igen til 112, og beder om at få sendt en helikopter, den overlevende fortæller, at de i lang tid kunne se helikopteren, men at den søgte for langt mod nord, og de ringede op igen for at dirigere den hen til dem. Da helikopteren endelig fandt dem, kastede den blus ned ved siden af skibet, for at dirigere lodsåden hen til skibet, helikopteren blev hængende over skibet indtil lodsåden kom, lodsåden lagde sig ved siden af kutteren, så tæt på at de kunne råbe til hinanden. Den 32 årige forklarer, at der hverken blev talt om at få lænsepumpe eller redningsmidler over på kutteren. De to besætningsmedlemmer på lodsåden forklarede, at de havde spurgt, hvorvidt

der var vand i skibet, om nogen ville bjerges eller om alt var vel ombord. Der blev meldt klar til bugsering og lodsåden kastede en trosse over og begyndte at slæbe. Mandskabet på kutteren havde holdt vandet væk, ved at øse med håndkraft, ud gennem en luge til maskinrummet. Da vi kommer på slæb efter lodsåden, får vi nu søen ind fra siden, og der kommer så meget vand ind på dækket, at vi ikke længere kunne holde lugen åben, fortæller den 32 årige, undervejs ind mod Hals, tiltager vinden og søerne bliver større. »Vi får stadig mere slagside til styrbord, og de 54 årige og jeg går op på dækket for at give kontravægt«, forklarer den 32 årige, vi bliver ramt af en forkert sø, da lodsåden er på vej ned i den næste sø, og vi er på vej op, slækkes tovet, den næste sø sender masser af vand ind på dækket fra styrbord, og så begynder kutteren at synke. Lodsåden kapper trossen, og sejler op på siden af os, vores båd synker kun langsomt til at begynde med, derefter gik det meget hurtigt, med agterenden først. De tre ombordværende krøb sammen i stævnen på kutteren. Den 32 årige forklarede, at de kom i vandet, men at han straks klamrede sig til et fenderdæk på siden af lodsåden. Han ser folkene på lodsåden hjælpe de to andre,

og den 59 årige må slippe taget, den 32 årige får en redningskran fra lodsåden, han slipper grebet i lodsåden, og får fat i den 59 årige, men må give slip, da fingrene bliver så stive af kulde, at han ikke kan bøje dem. Derefter driver han selv hen til lodsådens agterende, hvor der er en stige som kan slås ned til vandet, en af folkene på lodsåden hjælper ham op af vandet og ned i lukafet, hvor han kommer af tøjet. Han kan høre lodsådens besætning gøre et nyt forsøg på at redde den 59 årige, den 54 årige ser han ikke i de sidste hektiske minutter, han er på den anden side af lodsåden, men han kan høre ham råbe om hjælp. Den 54 årige driver væk fra lodsåden, fordi han er i en specialdragt med opdrift, han bliver senere fundet omkommet af en helikopter.

Navnene fra søforhøret er bevidst udeladt, og kun alder er sat på.

H.S.



Carl Bro a|s

Industri & Marine

Dwinger Marineconsult



Skibsingeniører • Maskiningeniører • Skibsinpektører

Egeskoven 222 Telefon : 43 48 61 78
DK-2600 Glostrup Telefax : 43 48 66 88

Grenaa Fiskeauktion

v/ Leif Hansen
Søndre Kajgade 13 • 8500 Grenaa
Tlf. 86 32 12 03 • Fax 86 32 34 01

Thorsminde Revisionskontor

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

Rapport fra kystredningsstationerne

Kystredningsstation Gedser:

Redningsstation Gedser har faxet følgende til Tidsskriftet:

Oliefurening

Stationen kontaktes af SUM d. 20 august kl. 19.52, angående en oliefurening ca.10 sømil syd for Gedser. Fureningen er blevet observeret kl. 15.23, så vi er lidt uforstående over for det sene tidspunkt vi bliver sendt afsted. Ved ankomst kunne vi konstatere, at det drejede sig om en let olie, formodentlig diesel, som allerede var fordampet godt, og spredt i mindre fælder. Mørket falder på, så det ikke længere var muligt at følge olien. SUM kontaktes, og vi bliver enige om at returnere til havnen. Der bliver heller ikke taget en olieprøve, da det kun var en tynd film på vandet.

Eftersøgning - kærtret jolle

SUM kontakter den 21 august kl. 19.10 redningsstationen, og beder os eftersøge en formodentlig kærtret jolle, ved Rødbyhavn, med en måske tre mand ombord. L.W. Dam afgår kort efter mod det opgivne sted, og undervejs kontaktes SUM for yderligere oplysninger, og det bliver bekræftet, at det drejer sig om en gul jolle der er set med bunden i vejret, ligeledes at der er en helikopter på vej, der vil være fremme samtidig med os. Ved ankomsten til det opgivne sted, begynder vi sammen med helikopteren, at afsøge området, en dykkerbåd der kommer til, må hurtig opgive at deltage i den videre eftersøgning, da den får rorskade. Samtidig på et værtshus i Rødbyhavn, går en lettere omtåget person rundt og fortæller, at han skal ud at flyve i helikopter ret snart, og var herefter forsvundet. Det hele løber sådan ud i sandet, og SUM afblæser

aktionen, L.W. Dam returnerer til stationen med ankomst kl. 22,30 alt imedens Politiet har to patruljevogne i gang med at eftersøge den omtågede person.

Bjergning/Redning

Stationen kontaktes den 22. august kl. 18,35 af SUM, angående en 46 fod sejlbåd ved Rødbyhavn, der har knækket masten, og der er mindst to tilskadekomne, det blæser en 15-18 m/sek. L.W. Dam afgår straks mod positionen, men på grund af vejret tager det 1 1/2 time at sejle til positionen. Ved ankomst har den Tyske færge "Deutschland" sat sin MOB båd i vandet for at hente de tilskadekomne, men de sejler en trosse i deres jet, og må nu drive med vejr og vind. Den Danske færge "Prins Richard" sætter nu deres MOB båd i vandet og henter en mand fra sejlbåden med brækket skinneben og en lang flænge i låret. Vi sejler herefter op til sejlbåden og skaber slæbeforbindelse, og begynder bugseringen mod Rødbyhavn. Den tyske MOB båd har nu fået trossen ud af jetten, og sejler ved egen kraft til Rødby. På grund af sejl og wirer rundt køl og ror kan vi kun slæbe med 3 knob op i søen. Alle mand på sejlbåden sidder på fordækket, da de er nervøse for at sidde i cockpittet, på grund af masten der ligger ret agterud. Ved ankomsten til Rødbyhavn fortøjes sejlbåden og L.W.Dam, og de tyske sejlere kommer ombord for at få varmen, og for at blive forbundet for småskrammer i hovedet samt på arme og ben. Efter endt behandling, samt noget varm kakao, sættes kursen mod Gedser. Ved indsejlingen til Gedser, observeres der røde raketter i retning mod Nysted, SUM kontaktes, L.W.Dam går ind i havnen for at sætte fire mand af, som gør XRB.10 klar. Der

startes nu på en eftersøgning på fjorden, efter en halv times søgen, kontaktes vi af SUM, der kan fortælle os, at det drejer sig om en restaurant i Nysted, der af den lokale politimester, på behørig vis, har fået lov til at fyre raketter af. Der returneres til Gedser.

Stranding

Fra stationen observerer vi den 25. august kl. 10,30, at en sejlbåd er gået på grund på Rødsand. Vi kan se at besætningen forsøger at komme fri ved egen hjælp, men da det efter et stykke tid ikke er lykkedes dem at komme fri ved egen hjælp, afgår vi med XRB.10. Netop som vi kommer frem til sejleren, lykkes det dem at komme fri, ved egen hjælp.

Stranding

Den 4. september får stationen kl. 20,15 via VHF radioen besked fra "Kronprins Frederik", at en sejlbåd er strandet ved Rødsand, 3 mand kaldes til, og XRB.10 sættes i vandet. Ved ankomst til den grundstødte, bliver han informeret om vore tariffer som han accepterer. Der gøres herefter fast i vedkommende, og båden slæbes hurtig fri, og bugseres ind i havnen.

Bugsering

Stationen bliver den 15. september kl. 20,40 kontaktet af en tysk lystsejler som ligger i havnen og som meddeler, at der ligger en anden sejlbåd udenfor havnen som har brug for hjælp. XRB-10 sejler ud og finder en sejlbåd i yderhavnen som er drevet ind i hjørnet ved ydermolen. Der tages kontakt til sejleren. Sejleren fortæller, at der ligger en anden tysk sejlbåd i Rødsand Rende med begge sine sejl flækkede og motorproblemer og at der er

3-4 personer ombord, de havde selv forsøgt at hjælpe dem, men måtte opgive da de selv havde problemer med sejl og motor. XRB.10 og L.W.Dam sejler derefter ud og søger efter sejlbåden i Rødsand Rende. Gummibåden sættes i vandet, og vi hjælper sejlbåden som var drevet ind i hjørnet ved molen, han slæbes fri fra molen, og sejler derefter selv ind i fiskerihavnen. Da det nu efterfølgende er blevet til en eftersøgning, deltager Unimogen/gummibåden i eftersøgningen af den anden sejlbåd, XRB.10 eftersøgte området ved Rødsand Rende og på Gedser Rev, samt i farvandet øst for Gedser. L.W. Dam eftersøgte farvandet fra Rødsand Rende og øst på, ud til T-ruten. Senere kom et af Søværnets patrulje fartøjer, som lå forankret i området, og hjalp til med eftersøgningen sammen med L.W. Dam. Unimogen eftersøgte i lystbådehavnen og langs kysten på syd og øst siden af Falster. Da man ikke kunne finde sejlbåden efter et stykke tid, formodede vi, at sejlbåden havde sat sine sejl igen, og var sejlet med vinden og strømmen mod Darss, han kunne umuligt være drevet længere væk fra Gedser, hvis han lå og drev, burde vi have fundet ham i det område vi havde eftersøgt. Årsagen til vi eftersøgte i lystbådehavnen var, at han kunne være sejlet derom uden lys så ingen havde set ham. Han kunne også være sejlet om i læ på østsiden, det blæste en 12-16 m/sek fra vest, og have lagt sig til ankers, hvilket en anden sejlbåd havde gjort, han kunne også været drevet ind på kysten øst af havnen eller være drevet ind på Gedser Landrev, derfor var vi nødsaget til at eftersøge i flere områder, da der var flere muligheder. Sejleren havde ikke noget navigationslys på, og reagerede ikke på vores hvide raketter eller blåt roterende lys på båden. Det er ikke sikkert, at han har haft noget lys/strøm ombord og måske heller ikke noget pyroteknik, det ser vi desværre tit. Han har sikkert været lidt i panik, da han var i Rødsand Rende, og pludselig får de omtalte problemer. Senere da han så har drevet lidt, har han igen fået styr over tingene, og kunne sejle stille og roligt med vind og strøm mod Darss, med et lille forsejl. Der var ikke noget som umiddelbart tydede på, at sejleren var i nød med fare for skib og besætning, han havde blot bedt om slæbe assistance ind til Gedser havn på grund af den hårde vind og strøm, som han skulle sejle lige imod ind til havnen. Dette har han ikke kunnet klare med en lille påhængsmotor samtidig med at han måske også har haft problemer med sine sejl. Han var også kommet lidt tæt på den ene færge, som måtte tude

efter ham i renden. Da unimogen og XRB.10 havde eftersøgt i deres områder, returnerede de til stationen, senere stoppede SUM eftersøgningen, og L.W. Dam returnerede til stationen. L.W. Dam talte med de tyske redningsbåde i Warnemünde og Darss og orienterede dem om sejleren, vore tyske kolleger lovede at se efter sejlbåden, og give besked hvis de så den, vi riggede af og gik hjem. Næste morgen ringede de fra Darss og fortalte, at sejlbåden var kommet i havn kl.02,00, det viste sig, at han var sejlet med vind og strøm til Darss, samt med et lille stormsejl. I havnen i Darss havde han fået hjælp af en anden sejlbåd, de ombordværende var temmelig trætte, da de endelig kom i havn. Et lille fartøj uden lys, er ikke men at finde, når der er så megen vind, sø og regnbyger, imellem bygerne var der megen god sigt. Det gør det ikke nemmere hvis folk ikke kan, eller på anden måde giver sig til kende. Igen var det et stort problem, at vi ikke har en god nærradar, så vi kan slå små objekter såsom små fartøjer og bøjer. Vores nuværende radarer er IKKE i stand til, at vise et tilfredsstillende billede under sådanne forhold. Vi fik et spørgsmål fra vagthavende på SUM om, at da L.W.Dam var leder af eftersøgningen, om vi så ikke kunne lægge eftersøgnings mønstret ind på en plotter, dette måtte vi beklage, dette har vi ikke udstyr til, hans kommentar hertil var "nå", han virkede noget overrasket. »Vi ser ved stationen meget frem til, at man i Farvandsvæsenet snart vil forstå, og imødekomme vores ønske om, at vi har et meget stort behov for en god radar og plotter«. Dette er ikke nogen fikse ide vi har fået, bare for at få noget nyt, det er et stykke værktøj som vi har meget brug for, og burde have snarest.

Kystredningsstation GRENÅ

Bladet har modtaget følgende rapporter:

Stranding

Ved middagstid den 16 august ser vi fra stationen at der står en tysk lystsejler strandet ude på Kalkgrunden, vi kalder ham på VHF kanal 16, men får ingen respons, får fat i et par mand, og efter en ca. ti minutters tid sejler vi ud og hører om han vil have hjælp, det vil han gerne, vi får sat godt fat på ham, og han kommer fri ved første forsøg. Sejlbåden var en 36 fods Impala.

Eftersøgning

Stationen bliver den 18. august af SOK kl. 01,00 anmodet om at deltage i eftersøgningen af en 70 årig tysk mand som

var taget på fiskeri i en 20 fods all-star jolle med påhængsmotor, fra Udbyhøj havn om eftermiddagen kl 14,00 og var forventet tilbage ved 20 tiden samme aften, men da manden ikke var dukket op til midnat, blev en eftersøgning iværksat. Kl. 01,15 afgår Anna.E.Rørbye og LRB.7 fra Grenå. Ved 02,30 ankommer båden til området (ved udmundingen af Randers fjorden) og begyndte eftersøgningen, vi søgte i et område fra Randers fjorden til Mariager fjorden, fra kysten og øst over. Falck søgte inde i fjorden, i eftersøgningen deltog endvidere Lods båden fra Udbyhøj og helikopter 279, helikopteren returnerede ved 03,30 tiden, på grund af brændstofmangel. Kl. 06,30 stoppede lods båden eftersøgningen, og fem minutter senere kontaktes vi af fragtskibet "Sakso" der på rejse mod Randers lige havde passeret den eftersøgte jolle, som var på vej gennem fjorden med kurs mod Udbyhøj. SOK afblæser derefter aktionen, og båden returnerer til Grenå med ankomst kl 08,00.

Tidligere samme dag, ved 19,30 tiden, var vi blevet ringet op af SOK, der havde bedt os om at eftersøge en tom jolle med påhængsmotor, der var set drivende ud for Gjerrild fyr. LRB.7 bliver sendt op i det opgivne område, og finder efter en halv times forløb den drivende jolle, den tages på slæb til Grenå, hvor den overgives til politiet. Ankomst Grenå havn kl 21,45.

Eftersøgning 2 tyske mænd savnes

SOK anmoder os den 18. august kl. 22,10 om at hjælpe i eftersøgningen, af to tyske mænd på ca. 45 år, der fra Øer ferieby var taget på fiskeri i Hjelm dyb, i en 18 fods åben jolle, de var ved ni tiden om formiddagen taget ud for at fiske, men da ingen havde hørt fra dem ved 22 tiden, blev en eftersøgning sat i gang. I eftersøgningen deltager foruden A. E. Rørbye, marinefartøjet "Sværdfisken". Vi er fremme i området ved 23,30 tiden, og efter en times søgning, observerer de fra Sværdfisken et svagt lys inde fra stranden på øen Hjelm, de sætter en gummibåd i vandet, og sejler ind til øen, og det viser sig, at det er de to eftersøgte der har tændt bål på stranden. Eftersøgningen afblæses derefter af SOK, og vi returnerer til Grenå med ankomst 02,15.

Stranding

Ved middagstid d 19 august bliver vi ringet op fra havnekontoret, at en stor Svensk lystsejler på 46 fod, er strandet på Kalkgrunden, og gerne vil have hjælp. Efter at have underrettet SOK, sejler vores LRB ud til den strandede svensker, vi

F.S.O. RØNNE A/S

F.S.O. RØNNE A/S - Fiskerivej 11, DK-3700 Rønne
Telf.: +45 · 56 95 19 06 - Fax: +45 · 56 95 19 07

Havne EL-forretning a/s

Nordhavnsvej 11 · 8500 Grenaa · 86 32 50 66

Alle handler i...

Thorsminde Fiskernes Indkøbsforening

Vesthavnen · Thorsminde · 6990 Ulfborg
Telefon 97 49 70 55

Specialister i garn

Nybygning, ophaling og reparation af fiske- & specialfartøjer



A/S Hvide Sande Skibs- & Baadebyggeri

Beddingsvej 2
6960 Hvide Sande
Danmark

Tlf.: +45 9731 2511
Fax: +45 9731 1204
E-mail: skibe@hsb.dk

sætter en redningsmand over for at gøre forsvarlig fast, og forsøger derefter at trække ham af grunden, da dette ikke er lykkedes efter flere forsøg over en times tid, sætter vi to redningsfolk ombord, og får storbommen svinget ud, sætter de to redningsfolk ud på enden af den, og båden krænger derpå så langt over, at den kan trækkes fri. Efter at have forvisset os om at båden ikke var læk, returnerer vi i havn.

Eftersøgning mand overbord

Den 1. september bliver vi ved 17,30 tiden af SOK bedt om at deltage i eftersøgningen af en mand, der er sprunget overbord fra en af Mols liniens færger "Maren Mols" i området mellem Ebeltoft færgehavn og Moselgrunden. Vi afgår med begge både, LRB.7 er fremme i området 18,25 og A. E. Rørbye en tyve minutter senere. En større eftersøgning med deltagelse af alle Mols liniens færger, Søværnets skibe "Farø", "Rodsten" og "Hajen" samt Hajens Lynx helikopter deltager i eftersøgningen. Kl 20,00 må vores LRB, grundet brændstofmangel, returnere til Grenå. Kl. 21,00 efter at mørket er faldet på, og man fra SOK's side ikke mener der er mulighed for at finde manden i live, indstilles eftersøgningen. Vi er tilbage kl. 22,15.

Brandøvelse

Vi har i dag den 11. september afholdt brandøvelse i samarbejde med Beredskabsgården, hvor man forestillede sig, at der var udbrudt brand ombord på Anholt færgen, der deltog et stort antal frivillige figuranter ombord på færgen, og en af vores funktioner var at være "relæ-station" for indsatslederen fra Beredskabsgården. En stort anlagt øvelse med deltagere fra Færge, Beredskabsgården brandbiler og røgdykkere, Falck med ambulancer og pionervogne, Politiet med mange mand (registrering af tilskadekomne) og patruljevogne, Kystredningstjenesten med redningsfartøj af 23 meter klassen samt de omkring 25 figuranter fra Grenå Produktionsskole.

Mystisk sejlbåd

Lion-Ferry's færge "Stena Nautica" der er på vej ud af havnen, ringer d. 11. september ved 14,30 tiden stationen op, og fortæller at de kan se en lille Svensk sejlbåd, er er ved at drive i land lidt norden for havnen vi kontakter SOK, der beder os undersøge om der er folk i båden, vi sejler derud med vores LRB, og kunne da se at båden lå for anker, ca. 50 meter norden for den nordre stenmole, vi sender en mand ombord, vinden er 10 m/sek fra

SSØ, for at undersøge den, men der er ingen ombord, det eneste han finder er en gammel jakke nogle pornoblade og en konvolut med navn på, nøglen sad i motoren, der var hverken køjetøj eller andet der tydede på at det var en som holdt ferie. SOK bad os lade båden blive liggende og sagen blev derefter overgivet til politiet.

Sejlbåd med maskinskade

Lørdag den 12. september kl. 23,50 sender SOK os ud for at hjælpe en 30 fods sejlbåd, der på en position ca. 10 sømil syd for Grenå, havde fået maskinskade, og med den lidt friske NØ vind drev ind mod land, få minutter før midnat afgår vi med A.E.Rørbye og er tre kvarter senere fremme ved havaristen, vi får en trosse sat fast på ham, og begynder at slæbe mod Grenå, da der var nogen sø imod, og de var noget nervøse, når sejlbåden dyppede næsen lidt dybt, kunne vi ikke slæbe stærkere end med fire miles fart, så vi var ikke i havn før kl 02,45.

Stranding

Tirsdag den 15. september kl 23,50 bliver vi ringet op fra Grenå Lodsstation, de havde på VHF kanal 16, hørt en Svensk lystsejler som bad om hjælp, de var strandet på Kalkgrunden. Vi kørte 3 mand på havnen, og afgik med LRB.7, på vej ud af havnen bliver vi kaldt op af den svenske sejlbåd, som fortæller at han er kommet fri ved egen hjælp.

Rød raket

Den 21. september giver SOK os lidt før kl. 18,00 besked om, at to af hinanden uafhængige personer inde fra, har observeret en rød raket, cirka to sømil nord for Hjelmen, ved noget der hedder Tvillingerne, vi afgår med begge både mod det opgivne område, og er fremme tre kvarter senere, vi starter eftersøgningen. En times tid senere ankommer Orlogskutteren "Farø", som er på vej fra Skagen til Ebeltoft, og deltager i eftersøgningen. Efter at have afsøgt et område fra kysten og otte sømil ud og seks sømil bred, uden at finde noget, afblæser SOK eftersøgningen. Vinden er på det tidspunkt øst 15-18 m/sek, og begge både i havn kl 21,30.

SAREX øvelse

Den 3 oktober deltager stationen i den årlige SAREX øvelse i det sydlige Kattegat, øvelsen starter kl 08,00 og varer ved til ca. midnat, den er opdelt i to faser, en redningsdel og en eftersøgningsdel. Grundet det halv dårlige vej, østlig vind 14-16 m/sek, bliver redningsdelen forlagt

til bunden af Ebeltoft Vig, dette går ud på, at der er sket en eksplosion ombord på et skib, og at der er brand i skibet, der er mange tilskadekomne og de må bringes ombord på andre fartøjer, og bliver så afhentet af en helikopter, til denne del af øvelsen var vi valgt til at være OSC. Derefter forlægges til Lyngsbæk Pier, her uddeles der opgaver i beregning af en efterlyst sejlbåd, der på et givent tidspunkt havde forladt Norsminde og ikke som aftalt er dukket op i Ebeltoft, der gives en god times tid til at beregne eftersøgningsområde, søgemønstre, sporbredde osv. Så kan eftersøgningsfasen gå i gang. Tidsplan som følger: Redningsfasen 10.00 til 13,30 forlægning samt udregning til 15,30, eftersøgningsfasen fra 15,45 til øvelsens afslutning tæt ved Århus havn. Vores kommentar til øvelsesforløbet, dette er efter vores opfattelse det nærmeste vi kan komme på en realistisk situation, med sminkede figuranter, der til forveksling ligner rigtig tilskadekomne, en procedure med kommunikation til VO på KGM, som var det en virkelig hændelse, helikopter der kommer og hejser tilskadekomne op osv. **En virkelig realistisk og god øvelse.** Foruden A. E. Rørbye deltog fem af marinens skibe samt helikopter 275.

Stranding

Fra Fornæs fyr bliver vi den 10. oktober kl. 22,20 ringet op, de er blevet kontaktet af Falck, der har været i kontakt med en lystbåd der står strandet tæt ved Ebeltoft færgehavn, efter at have underrettet SOK, sejler vi ned efter havaristen, da vi har fået hans mobil telefonnummer, kontakter vi ham fra stationen og beroliger ham lidt, han var noget nervøs da han kontaktede Falck, før der kom lidt vand over båden, men vi taler med ham hver 1/2 time, så han falder hurtigt til ro. Kl. 23,20 kontakter LRBen os, de kan ikke finde ham, vi tager kontakt med ham over hans mobil, og han kan da se det blå blink 3-400 meter syd for ham, så vi dirigerer vores LRB hen til ham, Via Lyngby radio, da vi ikke har VHF kontakt med LRBen grundet afstanden. Kl 00,15 er han slæbt fri, og vi får lov at forlægge ham i Færgehavnen. LRB i havn kl 01,30.

Jolle til havs

Søndag den 18 september kl 14,00 blev vi af SOK anmodet om at sejle ned til Dråby strand, 16 mil SV af Grenå, en mand var ved at drive til havs, det blæste omkring en 18 m/sek fra VSV, fra stranden kunne de se en mand stå op i jollen og vinke med en årer efter hjælp, vi fik af

SOK oplyst, at Falck fra Ebeltoft også var på vej. Fem minutter før vi er fremme meddeler SOK at manden er bjærget. Det var en tysk turist der havde tabt den ene årer, så vi returnerer til havn igen.

Stranding

Lørdag den 24 september kl. 23,20 får vi af SOK besked om, at en 20 fods sejlbåd, med tre personer ombord er strandet lidt nord for indsejlingen til Randers Fjord, kort tid efter afgår vi med begge redningsbåde fra havnen, vi er fremme i området kl. 01,15, og finder båden 5 minutter senere, vi forsøger med LRBen at komme ind til ham, men da der mangler ca. 150 meter, tager den bund og er omme på siden et par gange, det blæste omkring 25 m/sek fra SSØ, med kraftige regnbyger, fra der hvor de var strandet og ind til land er der omkring 2 km, så de kunne ikke vade i land, en ung kvinde omkom for et par år siden ved at prøve at gå i land fra en båd der var strandet næsten samme sted, der er dybe huller ind imellem. Efter samråd med KGM, bliver der sendt bud efter en helikopter, da helikopter 240 ankommer er der en voldsom regnbyge omkring redningsbådene, således at det hele går ud i et, men da der næsten ingen regn er inden for, bliver helikopteren dirigeret fra fiskekutteren "Mari-Ann" af Udbyhøj, der lå inde i havnen, hen til den strandede båd, og kl 01,40 var de tre personer bjærget, LRB.7 går ind til Udbyhøj og folkene bliver hentet i bil, A.E.Rørbye sejler mod Grenå med ankomst kl 05,15. Vi henter LRB.7 næste eftermiddag.

Kystredningsstation Rønne

Bladet har modtaget følgende:

Syg sømand

Et besætningsmedlem på den tyske coaster "Südwind" af Rensburg er syg, og skal på sygehuset, BHM anmoder Rønne Redningsstation om at afhente det syge besætningsmedlem, hvilket LRBen, med vindstyrke 15-18m/sek fra øst, sørger for. Falck er på kajen ved ankomst og sørger for den videre transport til Rønne sygehus.

Øvelse

Rønne Redningsstation var inviteret til at deltage i Rønne lufthavns årlige øvelse omhandlende flådevending, frigørelse m.m. Teorien foregik i Rønne lufthavns lokaler, og praktikken foregik ved krydstogtskajen i Rønne havn. Der blev vendt 25-og 6 personers flåder.

Verdens rekord

Spejderne skulle forsøge at sætte rekord i sejllads på en tømmerflåde bygget af mælkekartoner. Der var gået ca. 5000 mælkekartoner til bygning af flåden. Der var ca.100 personer som sejlede på flåden. Stationslederen var blevet forespurgt om LRB kunne ligge som redningsfartøj, hvis der skulle ske noget, hvilket stationslederen sagde ja til. Besætningen på flåden skulle være på flåden i mindst tre timer. Rekord forsøget lykkedes og er nu optaget i Guinness Rekordbog.

Redningsstation Thyborøn

Bladet har modtaget pr. fax:

Redning

En lille motorsejler der var sejlet fra Lemvig, med en vindstyrke fra VNV på 12-13 m/sek, havde fået maskinskade ude i Bredningen, han ankrede op, men ankeret holdt ikke, så han lå og drev i to døgn uden mad, han havde blusset efter nogle skibe, men der var ingen der havde set det, så det var en bræt sejler han kom i kontakt med, brætsejleren sejlede ind til Oddesundbroen og slog alarm. Brovagten alarmerede Lodseriet så det hele gik sin gang. Brætsejleren skaffede en madpakke til manden, han var meget sulten, vi afleverede ham i Lemvig. Manden er invalidd med et kunstigt ben.

Eslettering

Der var kommet et opkald til alarmcentralen i Holstebro fra en Norsk lystbåd, der var noget utryk ved situationen, det blæste 16-18 m/sek fra VNV, så politiet alarmerede os, og bad os sejle ud til dem, det gjorde vi, vi så de affyrede en raket, så vi fik hurtig kontakt med dem og fulgte dem til havn, der var 2 voksne og 3 børn ombord, da der kom en lystbåd mere og vi jo var på havet, vendte vi lige kanalen og fulgte ham i havn også.

Redning

En 30 fod glasfiber jolle kalder havnen, og siger de har store problemer, de tager vand ind, havnen slog alarm, og vi sejlede med det samme ud med LRBen der havde en pumpe med, vi kom hurtigt ud til havaristen, selvom det i vindstøden var oppe på styrke 21 fra VNV, vi fik pumpen og en mand ombord, men den tog så meget vand ind, at vi kunne se det ikke hjalp, så vi valgte at tage dem ombord, da vi tager dem ombord falder skipperen i vandet, men vi får ham hurtigt hevet op igen, så vi skynder os hjem med de to mænd, der var godt våde, og de kom ind under den varme bruser, så de kunne blive varmet lidt op. ■

Efterlysning!

Da Finn Bjørnager ved sin død, var i fuld gang med at indsamle materiale til sin bog om "Det danske redningsvæsen igennem 150 år" har de folk som han har samarbejdet med omkring tilblivelsen af denne bog, henvendt sig til tidsskriftet, med anmodning om at efterlyse gammelt/nyt materiale til bogen. De folk der har samarbejdet med Finn Bjørnager er blandt andet Grete Tuxen Andersen der selv har udgivet bogen om redningsvæsenet på Læsø og ligeledes om Anholt, Alan Hjort Rasmussen der har udgivet en hel del bøger om fiskeriet og været museumsleder i Esbjerg og Hirtshals, han vil gerne skrive bogen færdig, ligeledes er stationsleder Erik M. Sørensen RST-Østerby stærkt involveret i projektet. Hvis folk vil være så venlige at kigge i gamle gemmer eller på loftet, om der eventuelt skulle ligge nogen ting om redningsvæsenet, så kan det være som Grete Tuxen Andersen siger, folk vil måske mene, at dette er ikke noget særligt, men måske er det lige netop den ting vi mangler. Så skulle folk have noget der handler om redningsvæsenet til at ligge, så uanset om folk mener det er af betydning eller ej, så vil folkene omkring projektet meget gerne have det tilsendt. Grete Tuxen Andersen fortæller til tidsskriftet, at da hun har adgang til Rigsarkivet, bruger hun megen tid på at søge efter materiale der, så tidsskriftet kan kun stærkt opfordre folk til at støtte op om dette projekt. Hvad folk end måtte have til at ligge, meget eller lidt, små notitser gamle billeder eller bare noget om redningsvæsenet så kan det sendes til følgende adresse:

Grete Tuxen Andersen.
Pile Alle 5E 3.tv
2000 Frederiksberg.



Udvalget for redningsfartøjer og -materiel m.v. i kystredningstjenesten (UROM)

REFERAT FRA 80. MØDE I UROM, ONSDAG DEN 28. OKTOBER 1998 SØKVÆSTHUSET I KØBENHAVN.

Fra Farvandsvæsenet:

Farvandsdirektør S Torp Petersen
Fg. redningsinspektør Flemming Damø
Overkonstruktør Michael Jensen
Ingeniør Per Siert (pkt. 1-3)
Civilingeniør Lars Møller (pkt. 1-2)
Overkonstruktør Søren Lange
Fuldmægtig Jørgen Busch Christensen (referent)

Fraværende:

Kontorchef Bent Davidsen
Afdelingsingeniør Omar Frits Eriksson

Fra Foreningen af Danske Redningsmænd:

Stationsleder Jacob J. Pedersen,
Redningsstation Hirtshals
Bådmand Henning R. Sørensen,
Redningsstation Grenå Havn
Bådmand Claus H. Jacobsen,
Redningsstation Nekse
Stationsleder Bjarke Kristensen,
Redningsstation Rømø

Dagsorden:

1. Godkendelse af dagsorden.
2. Status vedrørende bygning og introduktion af MRB type 16 (1. serie).
3. Status vedrørende anskaffelse af LRB'ere (2. serie).
4. Status vedrørende byggeaktiviteter på redningsområdet.
5. Orientering fra Redningsinspektøren/Materielafdelingen.- Medicinkister
6. Eventuelt.
7. Dato for næste møde.

Ad. pkt. 1. Godkendelse af dagsorden

Farvandsdirektøren bød velkommen til det 80. møde i UROM og konstaterede at der ikke var yderligere dagsordenspunkter eller bemærkninger til den udsendte dagsorden.

Ad. pkt. 2. Status vedrørende bygning og introduktion af MRB type 16 (1. serie).

Lars Møller oplyste, at i tidsrummet efter Farvandsvæsenet afviste at modtage redningsfartøjet Morten Stage på grund af, at Søfartsstyrelsen ikke kunne udstede den fornødne sejltiladelse som redningsfartøj, er den manglende tekniske dokumentation for R/F Morten Stages stabil-



Fra venstre ses toppen af Jacob, Claus, Bjarke. Michael Jensen skimtes. Farvandsdirektøren, Jørgen B. Christensen, Flemming Damø, Søren Lange. Stående Per Siert.

tet tilvejebragt. Resultatet af de udførte stabilitets beregninger viser, at det er nødvendigt med en kølskinne på cirka 170 kg. for at opfylde de krav som følger af kontrakten samt fra Søfartsstyrelsen.

Lars Møller oplyste at kølskinnen er monteret medio oktober 1998. Herefter udestår blot at få bekræftet, at tyngdepunktet ligger som forventet. Verifikation foretages ved at der bliver udført krævningsprøver.

Lars Møller orienterede om, udover ovennævnte verifikation, har Søfartsstyrelsen et par udestående punkter overfor værftet: Dokumentation for at den luge der er anvendt mellem redningsrum og styrehus er godkendt til vandtryk fra begge sider samt udskiftning af glasset i styrehusdøren.

Flemming Damø oplyste, at når RIF Morten Stage er afleverings klar, vil der blive gennemført træning/uddannelsesmæssige aktiviteter for redningsmændene på Læsø.

Farvandsdirektøren sammenfattede orienteringen derhen, at der ikke er noget grundlæggende galt med fartøjet, og at det som udestår er, at Mathis værft kan dokumentere og verificere at R/F Morten Stages tyngdepunkt er i orden og at fartøjet opfylder Søfartsstyrelsens krav.

Lars Møller forlod herefter mødet.

Ad. pkt. 3. Status vedrørende anskaffelse af LRB'ere (2. serie)

Per Siert orienterede herefter om hvor langt man er nået med LRB-projektet (2. serie).

Per Siert oplyste, at serieproduktionen

af 2. serie går planmæssigt. LRB15 holder den kontraktmæssige vægt på under 6.000 kg. Der er i LRB 15 installeret større brændstoftanke på grund af at motordelen er forøget med 15 Hk. Dette har medført en forøgelse af fartøjets vægt med 32 kg. Når kaj- og søprøver er gennemført på tilfredsstillende måde kan fartøjet leveres til Esbjerg redningsstation den 13. november 1998. Af hensyn til at LRB 15 skal ligge tørt og godt, bør leveringen koordineres med leveringen af det flydende bådhus. LRB 16, LRB 17 og LRB 18 kan i henhold til den fastsatte leveringstakt h.h.v. leveres til redningsstation Sæby, Rønne og Hanstholm i foråret 1999.

Per Siert oplyste endvidere, at M i samarbejde med værftet har omredigeret den tidligere anvendte vedligeholdelsesmanual. Denne nye vedligeholdelsesmanual for LRB type 10 vil blive medleveret de nye både, men vil også blive sendt ud til de stationer, som er i besiddelse af LRB 1. serie. Når håndbogen har været i brug i et års tid, vil den blive taget op til revision sammen med brugerne. På de mindre stationer- mobiliseringsstationerne- vil checkene ikke ske som daglig vedligehold, men som vedligehold i forbindelse med aktioner.

Per Siert forlod herefter mødet.

Ad. pkt. 4. Status vedrørende byggeaktiviteter på redningsområdet.

Søren Lange orienterede om en række bygge-, vedligeholdelses- og ombygningsaktiviteter inden for redningsområdet:

Anholt redningsstation: Der er endnu ikke modtaget svar fra ministeriet på bevillingsansøgningen om indretning af redningsstationen på Anholt. Sagen behandles i Forsvarsministeriet. (Efterfølgende har ministeriet klarlagt, at erstatningsbyggeriet for SHAF skal ske ved at bevilling overføres til Trafikministeriet/-SHAF, at der skal udarbejdes to kontrakter med entreprenøren og ved at SHAF fører tilsynet med erstatningsbyggeriet).

Christiansø redningsstation: Projektet er næsten færdigt og kanonjollekuret er indrettet til opbevaringsrum for redningsudstyr og redningsstation.

Esbjerg redningsstation: Efter at alle parter var enige om placeringen af det flydende bådhus i Esbjerg Havn, er det flydende bådhus nu ved at blive færdiggjort og det forventes at kunne leveres til Esbjerg redningsstation den 15. december 1998.

Klintholm redningsstation: Der er blevet etableret et opvarmet omklædningsrum.

Hanstholm redningsstation: Placeringsforslagene for et flydende bådhus til LRB'en i Hanstholm, er efter de er drøftet med mandskabet, klar til at blive drøftet med Hanstholm Havn.

Hirtshals redningsstation: Facaderenovering pågår og der vil ske en ombygning af baderum, ligesom der skal være 1 års eftersyn på det flydende bådhus den 1. december 1998.

Nekse redningsstation: Der har været afholdt bygningseftersyn og det er kon-

stateret nogle mindre fejl ved gulvet samt behov for indretning af omklædningsfaciliteter.

Skagen redningsstation: Der har været afholdt bygningseftersyn og der blev fundet behov for at pålægge en ny gulvbelægning.

Rømø redningsstation: Der skal afholdes 1 års eftersyn på garagebygning primo november 1998.

Ligesom der var foretaget bygningssyn og forskellige overvejelser for så vidt angår redningsstationerne i Sæby, Slettestrand, Agger og Rønne.

Ad. pkt. 5.

Orientering fra Redningsinspektøren/-Materielafdelingen-Medicinkister

Flemming Damø orienterede om, at efter drøftelserne om medicinkisternes indhold har været under behandling i længere tid, har Søfartsstyrelsen nu meddelt, at på baggrund af de store havnebaseerede kystredningsfartøjers fartsområde og anvendelsen som havenes ambulancer, skal disse fartøjer have en medicinkiste B med halveret indhold samt fem antichoktæpper. Endvidere har Søfartsstyrelsen udarbejdet et udkast til hvad der efter deres opfattelse bør være af medicin og sygeplejemidler i de lette redningsfartøjer og redningsbilerne. Det er herefter planen, at Henrik Schøtt Hansen drøfter fastsættelsen af indholdet i disse medicinkister/lægetaskerne med stationerne. Redningsinspektionen vil herefter tage fastsættelsen af indholdet i de lette red-

ningsfartøjer og redningsbilerne medicinkister og lægetasker op med Søfartsstyrelsen.

Ad. pkt. 6. Eventuelt.

Revision af blå plan.

Farvandsdirektøren oplyste, der i indeværende uge vil blive nedsat en arbejdsgruppe som skal revidere den blå plan, hvor der i lighed med tidligere vil indgå en række forhold i forbindelse med overvejelserne om revision af planen.

Farvandsdirektørens farvel til UROM

Dette var Farvandsdirektørens sidste møde i UROM. Farvandsdirektøren takkede for en god tid i UROM. Fra næste møde i UROM vil Torp Petersen ikke længere være formand for dette udvalg, da der efter behandling i samarbejdsregi og andre fora vil ske den annoncerede reorganisering og integration af kystredningstjenesten, som herefter vil få ny afdelingschef og inspektør.

Ad. pkt. 7. Dato for næste møde.

Farvandsdirektøren gjorde opmærksom på, at man var kommet tættere på afklaring af en række forhold vedrørende MRB (1. serie), det flydende bådhus til Esbjerg samt drøftelserne med Hanstholm Havn.

Næste ordinære møde i UROM blev derfor fastsat til tirsdag den 15. december 1998 kl. 10.00 i Søkvæsthusets lille mødelokale.

NB:

Ud fra ovennævnte referat, kunne det se ud som om redningsfolkene ikke siger noget, dette kan jeg på det bestemteste forsikre om, at de gør.

H.S.



**ESBJERG
FISKERIFORENING**

AUKTIONSGADE 2 · 6700 ESBJERG · TELEFON 75 12 86 88

Hirtshals Fiskeriforening

Herluf Trollesvej 8 · 9850 Hirtshals
Telefon 98 94 25 88 · Telefax 98 94 49 88

NORDVESTBANK
- den lokale bank



**ESBJERG GENSIDIGE
SKIBSFORSIKRING**

Havdigevej 31 · 6700 Esbjerg

Stationsledermøde i Ålborg

Stationsledermøde afholdt den 10. nov. på Flyvestation Ålborg.

Da jeg desværre ikke selv kunne være tilstede, har dette mere karakter af en orientering, end et egentligt referat.

Der var mødt Stationsledere/repræsentanter op fra 23 stationer, en enkelt station var fraværende. Fra Farvandsvæsenet deltog Farvandsdirektør S. Torp, Pedersen, fung. Redningsinspektør Flemming S. Damø, Overkonstruktør Michael Jensen samt Vikar Winnie. D. Ebert. Der var opstillet en fjorten punkts dagsorden.

1. Velkomst ved Farvandsdirektøren

Farvandsdirektøren bød velkommen, og fortalte om budgettet, at disse tal stadig var gældende, og at dette under ingen omstændigheder blev større, men nærmere mindre. Det nuværende budget er på 39 mill. kr. Om den fremtidige struktur sagde Farvandsdirektøren: Den "Blå Plan" er reelt trådt ud af funktion, den er faktisk nulstillet, vi starter sådan set helt forfra, hvor skal der være stationer, eventuelt oprette nye stationer, nedlæggelse af stationer og eventuelt flytte nogle eksisterende stationer? Arbejdet er gået i gang pr. 27 okt. og forventes færdiggjort inden jul, vi skal i samarbejde gå ind og kigge kritisk på det. Ved et nyt stationsledermøde d. 6. januar, i Farvandsvæsenet, vil stationslederne få lejlighed til at kommentere den reviderede plan.

2. Status vedr. nye plottere/navigationssystemer til de store redningsfartøjer.

Brian Bennetsen fra Gedser havde foreslået, at man udstyrede de store redningsbåde med Pc-plottere. Direktøren oplyste, at dette kører på et lavt blus, det var på det nærmeste stillet i bero, på grund af at afdeling M havde haft en meget stor arbejdsbelastning vedr. ny organisation samt byggeprojekter, så der havde ikke været tid til overvejelser i den retning, men der bliver arbejdet videre på det, planen er at få en Pc-plotter placeret i næste MRB, således at der kan oparbejdes erfaringer med denne type. Det blev oplyst at dette var noget der havde været arbejdet med i et par år i U-ROM.

3. Drøftelse af redningsvestens egnethed til at vende en person i vandet.

Der blev der talt om at man havde kigget på flere modeller, blandt andet en Tyske model, denne er meget klodset og uhandig at være i. Man ville tage en snak med Finn Hansen i Søfartsstyrelsen, der

har godkendt de veste vi bruger, de kan ikke vende en person i en dragt, men en person i badetøj eller regntøj kan de vende. Der var stor diskussion om hvorvidt det var valgfrit, om man vil have automatisk selvudløsende eller manuel betjent vest. Jacob fortalte at der skal være en automatisk vest til hver mand på stationen, og at det kun er i de åbne både der kan dispenseres.

4. Drøftelse af gældende regler for rejse/kilometer godtgørelse.

Her blev det præciseret at staten har to takster, den normale som er på 1,34 Kr. er den vi alle kører efter, den højere takst, hvis man skal opnå den, skal det være efter skriftlig bemyndigelse, og dette er kun til særlige ting, den normale takst kører alle efter

5. Drøftelse af forskellen på pensionsalderen for bådmænd/fører og stationsleder.

Der stod formanden Jacob Pedersen op og sagde, at dette ikke var noget der skulle drøftes i dette forum, da vores løn eller pensionsaftaler ikke var relevante for Farvandsvæsenet, men udelukkende var en aftale imellem Ministeriet og foreningen af Danske Redningsmænd, angående dette fik Jacob Pedersen fuld opbakning af Farvandsdirektøren.

6. Status/drøftelse MRB projektet, herunder drøftelse af stabilitetskravene.

Direktøren kunne meddele at han og vicedirektøren d. 12-11 ville tage en tur til Ålborg, og at de der forventede at der kom en ordening på det. Direktøren fastslog, at det nu var således, at det var verdens mest stabile båd, under alle konditioner, med en positiv arm i alle konditioner, det er en tand bedre end i Kattegat og Nordsøtypen. Der var nogle punkter hvor der manglede en prøve, lugen mellem styrehus og dæk er ikke trykprøvet, og desuden er det ankerspil og slæbespil. Danmark har verdens strengeste krav. Fakta er at båden er klar til aflevering, men mangler Søfartsstyrelsens endelige godkendelse.

7. Status/drøftelse LRB projektet samt flydende bådhuse (Esbjerg og Hanstholm)

Dette emne blev overgivet til Jacob Pedersen der fortalte at dette projekt kørte helt efter planen, og at LRB 15 skulle afleveres den 13, og at denne midlertidig

skulle opmagasineres ved Mathis Værft, indtil bådehuset i Esbjerg er færdigt, dette forventes medio december, alle prøver der er foretaget er alle faldet yderst tilfredsstillende ud, der har intet være at sætte en finger på, ved en af prøverne havde man i 10 m/sek. vind kørt fuld kraft i 3 timer uden at der var det mindste at bemærke, den skulle også efter sigende være betydelig bedre at manøvrere med, de to næste både i serien forløber det også helt planmæssig med.

8. Status vedrørende den fremtidige organisering af redningsinspektionen.

Der kom man så ind på at det skulle laves i F, og man kom så ind på at Michael Jensen, skulle flyttes fra M og ind i F, og i F bliver der lavet en decideret redningssektor hvor redningschefen, Michael og en kontor pige, hvem det så end bliver, kommer til at sidde sammen. Det vil sige i første omgang, er der et stort kontor ledigt til redningssektoren, og der skal Michael og kontorpigen sidde, og en fem seks meter længere henne kommer redningschefen til at sidde, når det tilstødende kontor bliver ledigt skal redningschefen derind og sidde, således at det bliver en samlet redningssektor. Redningschefens procentvise arbejdsdag skulle blive som følger, 70% af tiden skal gå med arbejde i redningssektoren, 30% til andre administrative formål dette skulle give en forbedring på 40%, før var det 50% til hver side.

9. Status vedrørende den fremtidige rekvisitions og forsyningsprocedure.

Der bliver fire måder at gøre det på, 1. Alle daglige lokale indkøb gøres med kontanter eller Dankort og dem skal der ingen rekvisitioner på, stationen skal selv administrere dette. 2. Hvis vi eventuelt skal have en flåde til eftersyn hos Viking i Esbjerg, eller have nye dragter eller lignende så laves der en rekvisition til Viking. 3. Alle større indkøb, så som kikkerter og lignende, skal rekvireres fra Farvandsvæsenet, og ligeledes alt beklædning går den vej igennem. 4. Større anskaffelser, hvor der indhentes tilbud/licitation. Eksempelvis traktor, MOB-både og inventar.

10. Orientering om EDB policy vedr. opkobling på FRV-net fra privatadresse.

Flemming Damø oplyste at der skulle være et behov for at blive koplet på fra



Nogle af deltagerne ved stationsledermødet i Ålborg.

privatadresse, dette kunne eksempelvis være et tillidserhverv, men generelt var der for få linier ind til Farvandsvæsenet, så til privat brug kunne der ikke ses nogen grund til dette.

11. Orientering om fremtidig deltagelse vedr. olieforurening.

Der blev der fortalt om en sag fra Hanstholm. SOK kan rekvirere os, men alle andre skal indgå en skriftlig aftale med os inden vi foretager os noget. Efter den første maj skal SOK betale hvis de beder os om at gå ud og se efter en olieforurening, det samme gælder også hvis en kommunal beredskabschef beder os seje ud og se efter, at de så betaler timelønnen. Man vil nu undersøge hvor man kan få de rigtige prøvesæt til optagning af olieprøver, således at vi kan tage de rigtige olieprøver. Disse sæt skulle kunne rekvireres hos Miljøstyrelsen, co. Brian Jørgensen i Korsør.

12. Orientering om medicinkister til redningsfartøjer.

Her blev der givet en orientering om hvad man havde fundet frem til, og hvilke medicinkister der skal være i redningsfartøjerne, og at der hurtigst muligt ville blive givet besked til apoteker og hvad disse kister skal indeholde. Det blev foreslået at Henrik fra ASF- Dansk Folkehjælp giver os en gennemgang af taskernes indhold, når han næste gang kommer rundt på stationerne.

13. Eventuelt.

Her blev der diskuteret nogle forsikrings spørgsmål, om hvor og hvornår folk var forsikret eller ej, det blev oplyst at farvandsvæsenet har en lovpligtig arbejdsgiver forsikring på lige fod med alle andre arbejdsgivere. Med hensyn til ulykkesforsikring, er reglerne at man skal være kaldt ud, for at være dækket ind helt

hjemmefra. Hvis f.eks. en station aftaler at man holder redningsøvelse den sidste fredag i hver måned, er man først dækket ind når man er gået ind på stationen. Der kan derfor opstå problemer med ens egen fritids/ulykkesforsikring, idet den formodentlig vil påstå at man er på vej til arbejde. Man skal derfor altid fastholde at øvelsen var uvarslet, og at man blev tilkaldt. Alligevel vil det være en god ide, at tegne en fuldtids forsikring, for at være helgarderet

14. Næste møde.

Det blev vedtaget at man mødes til et ekstra ordinært Stationsledermøde d. 6 januar inde i huset kl. 10 til gennemgang af den nye plan. Ellers afholdes ordinært Stationsledermøde torsdag d. 28/4-99 og andet møde holdes i uge 42.

Farvandsvæsenets strategiske mål

Indledning

Dette direktiv beskriver de mål, som afdelingerne skal nå gennem planlægning og handling, således at vi sammen kan nå Farvandsvæsenets strategiske mål i de kommende år. Direktivet henvender sig til alle medarbejdere i Farvandsvæsenet. I august 1993 indledte vi en proces hen imod en mere sammenhængende, effektiv og moderne statsvirksomhed. Dette blev i 1995 fulgt op af en interessentundersøgelse, hvorefter vi iværksatte et fælles planlægningssystem for hele virksomheden, som dette direktiv er en del af.

Som en naturlig opfølgning på disse tiltag - og på indførelsen af kvalitetsstyring og miljøledelse - vil udviklingen i de kommende år fokusere på de enkelte afdelinger, og hvordan de får omsat de iværksatte tiltag til praksis. Dette sker på baggrund af konkrete gennemgange af opgaver, ressourcer og procedurer i de enkelte afdelinger kombineret med

benchmarking- d.v.s. analyser på udvalgte delområder hvor vi måler vores effektivitet gennem sammenligning med tilsvarende virksomheder i ind- og udland.

Det endelige mål med disse tiltag er at sikre, at hele Farvandsvæsenet bliver rettet mod at levere interne og eksterne brugere de rigtige ydelser så effektivt som muligt- det vil sige med størst mulig kvalitet for pengene.

Farvandsvæsenets opgaver.

Farvandsvæsenets hovedopgave er at sikre besejlingen af farvandedene omkring Danmark, Færøerne og Grønland. For at løse denne hovedopgave udføres følgende delopgaver: Her vil kun Kystredningstjenesten blive omtalt, da det vil kræve for meget plads (7 sider) og alle stationer skulle have fået et eksemplar

Kystredningstjeneste.

Farvandsvæsenet driver som led i den samlede danske søredningstjeneste en kystredningstjeneste, hvis ressourcer stilles til rådighed for Søværnets Operative Kommando i forbindelse med redningsopgaver og assistancer.

Hovedformål. Kystredning.

Kystredningstjenesten er et enkelt element i det samlede danske søredningsberedskab, hvor der findes mange forskellige ressourcer. Til gengæld er Kystredningstjenesten det eneste element, der er specialiseret til opgaven og materiellet er ligesom Flyvevåbenets redningshelikoptere det eneste, der permanent indgår i beredskabet. Med stadigt mere effektivt materiel skal Farvandsvæsenet koncentrere sin indsats, hvor behovet for dette materiel er størst- d.v.s. i hårdt vejr under forhold, hvor de andre elementer i søredningsberedskabet ikke er så egnede.

Tegn

abonnement

på

redningsbladet

Søredning

Dette er en evig tilbagevendende overskrift, man gang på gang ser i diverse aviser og blade, og ingen tænker vel nærværdigt over hvad dette begreb dækker, ud over at nogen er blevet reddet, eller der er foregået en redning et eller andet sted til søs. Dette er der vel i grunden heller ikke nogen der kan forklejne folk for, thi uanset hvor de læser om en eller anden organisation der har det mindste med havet at gøre, så er et af deres erklærede mål, **SØREDNING**, dette gælder både for Marine hjemmevernet, Falck, kyst livredning og hvad de ellers hedder de forskellige organisationer. Dette har Kystredningstjenesten heller ikke det mindste i mod, da det jo primært gælder om at redde menneskeliv, så dette kan vi fuldt ud tilslutte os, men for der er et

stort men, et spørgsmål der gang på gang dukker op blandt Kystredningstjenestens folk er, hvordan kan de reklamere med søredning som et af deres hovedmål, når vi nu inden for Kystredningstjenesten har vel nok verdens strengeste krav til bygning af redningsbåde, det undrer gang på gang redningsfolkene ved Kystredningstjenesten, at når vi deltager i aktioner, med nogen af ovennævnte grupper, så kommer de i både, som vi i Kystredningstjenesten, på grund af de strenge krav til redningsbåde, under ingen omstændigheder må sejle med, dette er for os et paradoks, at vi stilles overfor sådanne strenge krav, for at udføre redningsopgaver, når andre organisationer der operer med samme formål, må sejle i både, der ikke tilnærmelsesvis opfylder samme

krav, men med samme formål **SØREDNING**. Da er det vi undrer os over, at Søfartsstyrelsen over for en kategori af redningsbåde (kystredningstjenestens), stiller meget strenge krav, hvad vi i sagens og sikkerhedens navn heller ikke har noget at indvende imod, mens man overfor andre organisationers redningsbåde stiller betydelige mindre krav. Dette kan godt give anledning til lidt forundring blandt redningsfolkene, at kravene til en redningsbåd ikke er de samme, uanset i hvilken organisation den hører hjemme. Dette vil foranledige bestyrelsen i "Foreningen af Danske Redningsmænd" til i nærmeste fremtid, at sende Søfartsstyrelsen et brev, med forespørgsel om gældende regler på området **SØREDNING**. Man må jo i bogstaveligste forstand sige, at vi er ikke alle i samme båd.

HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals
Tlf. 98 94 12 27

Sejl · Presseninger · Tovværk



H.S.



MATHIS VÆRFT A/S

Bådbyggervej 7 · Ålborg · Tlf. 98 12 05 50



Sikkerhed til søs

Der gøres fra skibsfartens side store anstrengelser for, at folkene ombord, ved forlis og lignende, har mulighed for at komme væk fra det synkende skib i god behold, således at de kan blive reddet, dette beretter følgende fortælling om.

På Frederikshavn Søfartsskole er man dygtig til at arrangere kurser i betjeningen af redningsudstyr. Rygtet er rejst jorden rundt, også helt til San Francisco. Et samarbejde er kommet i gang, og der blev aftalt fire kurser, hvoraf foreløbigt et er gennemført - dønningerne har knap nok nået at lægge sig i Frederikshavn havnebassin.

Baggrunden er sikkerhed ombord. Lukkede fritfaldsredningsbåde bliver installeret på flere store skibe og boreplatforme. Via en rampe fra dækket rutsjer bådene fra dækket ud over vandet og væk fra skibssiden. Ud, væk og i sikkerhed er kodeordene. Men proceduren for, hvad de enkelte besætningsmedlemmer skal gøre før søsætningen af redningsbådene, skal øves, så den sidder på rygmarven, hvis ulykken skulle ske.

Ved søulykker er "gammeldags" redningsbåde ofte ikke gode nok. Der er nemlig langt fra dækket af et stort moderne skib, og ned til havoverfladen. På nogle af de store både, er der ofte mere end tredive meter ned. En almindelig redningsbåd kan nå at blive smadret mange gange, hvis den i hårdt vejr skal fires ned fra en gyngende og eventuelt brændende olietanker, og dette kan være skæbnesvangert for besætningen. Fritfalds redningsbåde er den sikreste type redningsbåde i verden i dag. Der er bare ikke mange muligheder for at lave realistiske øvelser med dem, fordi der ikke er mange



Redningsbåd i frit fald i Frederikshavn havn.

skoler, der har udstyret, fortæller forstanderen på Frederikshavn Søfartsskole.

Frederikshavn Søfartsskoles anlæg ved havnebassinet er et af de få steder i verden, hvor søfolk kan lave realistiske øvel-

ser i at betjene den nye type redningsbåd. Normalt træner man danske og svenske skibsassistentelever, samt danske sømænd og offshorearbejdere her, men da henvendelsen fra San Francisco kom, var man i Frederikshavn ikke i tvivl, den opgave kan vi løse.

Vi skræddersyede kurset og redningsproceduren, så det passede til folkene fra rederiet i San Francisco, og samtidig opfyldte STCW-kravene, fortæller lederen af søfartsskolen. Søofficererne erhvervede således Duelighedsbevis i redningsmidler og gennemførte desuden en række øvelser med fritfaldsbåden.

Derfor kunne man i juni måned se tolv mand fra seks forskellige nationaliteter, boltre sig i Frederikshavns havnebassin. Her fik de lært rutiner og teknikker, der skal til for at beherske redningsbådene. Mandskabet sidder med ryggen i faldretningen, og fastspændt i noget der ligner store lænestole, påvirkningen af kroppen, når den rammer vandet, svarer til et godt kammeratlig klask på skulderen, sjovt nok gør det ikke den store forskel, om man lander efter et fald på ti eller tyve meter. Rederiet i San Francisco har efterfølgende ladet Frederikshavn Søfartsskole vide, at det var det bedste kursus, man til dato havde deltaget i, og de nye skibe man har i ordre, skal alle forsynes med fritfalds-redningsbåde med plads til ca. tyve personer i hver, folkene herfra skal på kursus i Frederikshavn.

Glædelig jul og godt nytår

Hirtshals i december 1998

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

Jacob Pedersen, Hirtshals - formand



Mere sikkerhed med ny udrustning

Ny special redningsvest med pejler.

Angående den Tyske redningsvest der blev omtalt på stationsledermødet, så er tidsskriftet i besiddelse af den tyske beskrivelse/artikel af denne vest:

Med en helt nykonstrueret redningsvest til den professionelle indsats ved redningsaktioner, og ved specielle hændelser, er alle besætningsmedlemmer ved de 56 redningskrydsere og redningsbåde, som tilhører DGzRS (det Tyske redningsvæsen) fra årsskiftet (97-98) blevet udstyret med denne redningsvest.

Det mest markante ved den nye vest er, at man takket være en indbygget sender, så kan overbord faldne- overbord skyllede personer, uanset de mest ekstreme sø og vindforhold, altid pejles og findes af redningsbåden.

Redningsvesten med beskyttelse og sender, blev udviklet og afprøvet ved et tæt samarbejde mellem DGzRS og producenten. Firmaerne Bernhardt-Apparatebau/Secumar (Hamburg), Helly Hansen/Nautilus Marine Service (Bremen) og Filser Electronic (Waal/Bayern) arbejdede meget tæt med en arbejdsgruppe, med repræsentanter fra DGzRS inspektionen og formændene fra redningsskibene samt instituttet for arbejdsmedicin i Hamburg.

Begrundelsen for udviklingen af den nye redningsvest, var de omfattende erfaringer man havde vundet ved den tragiske ulykke der ramte redningskrydseren ALFRIED KRUPP natten mellem den 1 og 2 januar 1995. To besætningsmedlemmer overlevede, men to mand druknede, de bar på det tidspunkt, de af DGzRS godkendte veste, men det viste sig at ved voldsom søgang på grundt vand i stærk storm, kunne de ikke holde stand, selv de massive stålspænder (edelstahl) man havde fastspændt vesten med, var på grund af den store kraft fra bølgerne/vandmasserne helt forvredne, og stropperne var meget demoleret, dette indbar, at man måtte se at få udviklet en redningsvest, der kunne modstå alle disse erfaringer man der havde gjort. Den nye redningsvest har følgende fordele:

1: Et trekammer system der sikrer en optimal opdrift, gennem et integreret system, et fuldautomatisk aktiverbart udløssersystem, og et manuelt reserve system.

2: En ekstrem kropsnær konstruktion af

redningsvesten, så der ikke kan ske beskadigelse af vesten ombord, og en forbedret sikkerhed i vandet, så søens magt ikke kan rive vesten af.

3: At vesten er i stand til at dreje den person der har vesten på, til at ligge på ryggen, i en hvilken som helst tænkelig situation, uanset bølgernes størrelse, altid vil dreje ham om på ryggen, med hovedet opad og holde ham i denne position.

4: At der er plads til en nødsender, og der er et gennemsigtigt ansigtsbeskyttelse med spændbøjle, så hovedet ikke bliver overskyldt med vand, lys og fløjte samt et ekstra meget bredt refleksbånd.

Med den nye redningsvest er et nyt redningssystem blevet til, den skal på bedste vis og på alle mulige måder, sikre og beskytte redningsfolkene, ved deres mange forskelligartede opgaver.

Dette er vist ikke helt forkert oversat.



Normal tilstand.



Oppustet. Set forfra.



Oppustet. Set fra siden. Optimal beskyttelse af redningsmanden.

Drukneulykke

RST-Hvide Sande har sendt følgende:
DATO: 13/11-98--AFGANG: Kl.1903
Mand (Søren P. Lauridsen - Hennevej 2, Outrup 44år) meldt savnet på fjorden ved Skodbjerge. Han var strandet på pos. 55*55' 10N - 08*11' 70 Ø og havde aftalt med Freddy Lange, Bork, at han ville vade over til dem. Freddy Lange lå på pos. 55*54' 40N - 08*11' 50Ø. Aftalen var foregået på mobiltelefon. Han havde lovet at tage redningsvest på. Da der var gået ca.30 min., bliver F. L. nervøs, da

manden ikke var dukket op. Forsøg på at ringe til manden mislykkedes og F. L. slog alarm. Vi afgår med LRB og landrover/gummibåd og starter eftersøgningen. Området gennemtrævles uden resultat. Der var en helikopter i området efter ca. 1t. 20 min. -han blev hurtigt ked af det og fløj hjem efter ca. 25min. eftersøgning, til stor forundring for os andre!! Eftersøgningen blev indstillet officielt kl. ca. 2230, men mandskabet "nægtede" at give op - de ville fortsætte en stykke tid

endnu. De afgik mod havn kl. 0015. Lørdag morgen kl. 0900 genoptages eftersøgningen med LRB og gummibåd. Der ankommer en helikopter kl. Ca. 1000 og efter kort tids søgning finder de manden drivende i redningsvest mellem Vinterlejepold og Olsens pold!
ANKOMST TIL HAVN: 0100

Jens Otto Grønne
Hvide Sande Redningsstation

Regionsmøde i Region Vest

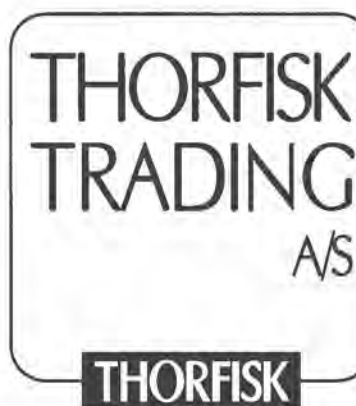
Region Vest afholder regionsmøde på RST Thyborøn lørdag den 9. Januar kl. 1100. På regionsmødet skal der vælges bestyrelsesmedlem og suppleant. Alle aktive redningsmænd kan vælges. Forslag til kandidater skal være undertegnede i hænde senest lørdag den 12/12 1998 (skrivelse er sendt til relevante stationer, da bladet nok ikke er udkommet på det

tidspunkt) Kandidaterne vil blive opført på en liste, der sammen med stemmesedler og dagsorden vil blive sendt til stationerne. På valg er suppleant Henrik Jensen RST Esbjerg og bestyrelsesmedlem Herluf Høj RST Thyborøn. Herluf Høj modtager ikke genvalg.

Med venlig hilsen Herluf Høj
Bjarke S. Kristensen

FØR DE VÆLGER PENSIONSFORM

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



HVIDE SANDE
FISKERIFORENING

Stormgade 8 · 6960 Hvide Sande
Telefon 97 31 19 35 · Telefax 97 31 26 21
Kontortid: Daglig 9-15

A/s Grenaa Skibsværft

Nordhavnsvej 12 · 8500 Grenaa
Telefon 86 32 18 44 · 86 32 15 83 · Fax 86 32 24 15

- Nybygning og reparation
- Skibssmedie
- Ophalerbeddinger til 150, 300 og 500 tons
- Reparationskøjt med el og vand
- Tilkørselsmulighed for kran



ELLING & EJSING A/S

Maskinværksted · Skibssmedie
Nordvestkajen · 9850 Hirtshals
Telefon 98 94 23 22
Lager og indkøbsafd. 98 94 24 35



Hyttefadsvej 2 · 9970 Strandby
Telefon 98 48 12 50 · Fax 98 48 20 66



Otto Pedersvej 3 · 6960 Hvide Sande

PERSONALIA



ANSÆTTELSE

1. juni 1998

Bådmand på prøve Jens Abrahamsen, som bådmand ved redningsstation Esbjerg.

1. oktober 1998

Peter H. Christensen, født 29/6-66, som opsynsmand ved redningsstation Chnstiansø.

1. november 1998

Assisterende redningsmand Per Kristensen, som bådmand på prøve ved redningsstation Thorup Strand.

Bådmand David W. Nielsen, som bådformand ved redningsstation Thorup Strand.

1. december 1998

Sten Kragh Nielsen, født 12/6-70, som assisterende redningsmand ved redningsstation Hanstholm.

Ole Rønne Petersen, født 31/3-61, som bådmand på prøve ved redningsstation Hanstholm.

Jens Christian Søgård Harbo, født 24/9-51, som på prøve ved redningsstation Hanstholm.

Bådmand på prøve Kristian K. Laursen, som bådmand ved redningsstation Agger.

1. januar 1999

Bådmand Erik Karlsson, redningsstation Anholt, har orlov i perioden fra den 1/1 - 1/4-1999

1. februar 1999

Bådmand Jørgen Ø. Jørgensen, som stationsleder ved redningsstation Thyborøn.



MOLLERUP & BROE

Kolonial og skibshandel

Thyborøn Havn
Telefon 97 83 12 11

FØDSELSDAG

Stationsleder ved RST Hanstholm Evald Harbo kan den 24-12 fejre sin 65 års fødselsdag.

JUBILÆUM

Stationsleder ved Hanstholm redningsstation Ewald Harbo kan den 1. Februar fejre 40 års jubilæum.

AFSKED

31. oktober 1998

Bådmand (midlt.) Martin B. Holm, redningsstation Gedser, efter Thorvald S. Pedersens efter orlov.

30. november 1998

Assisterende redningsmand Knud Ringgaard, redningsstation Hanstholm, efter eget ønske.

31. januar 1999

Bådmand Jørgen Christensen, redningsstation Odden Havn, på grund af helbredsbeholdet tjenstydgtighed.

Opsynsmand Per Kristensen, redningsstation Thorsminde, på grund af helbredsbeholdet tjenstydgtighed.

28. februar 1999

Stationsleder Evald Harbo, redningsstation Hanstholm, efter eget ønske.

AFGÅET VED DØDEN

Opsynsmand Erik Lund Mouritsen, redningsstation Esbjerg, er afgang ved døden den 24/11-1998.

Bestyrelsens aktiviteter

- 19-10 Jacob byggemøde Ålborg
- 23-10 Henning Jacob Thyborøn Bogtrykkeri vedr. bladet
- 27-10 Jacob Ålborg Mathis
- 28-10 Bjarke Claus Jacob Henning U-ROM København
- 28-10 Henning personaleforeningen eftermiddag.
- 29-10 Jacob Ålborg Mathis
- 4 -11 Jacob Ålborg Mathis
- 5- 11 Jacob Ålborg Mathis
- 5- 11 Herluf Birger LSU København
- 9- 11 Jacob København
- 18-11 Jacob Bjarke Henning SOK Århus
- 24-11 Bjarke HSU København
- 30-11 Bestyrelsesmøde i Grenå alle
- 2- 12 Jacob Bjarke København

Stof til bladet

Sidste frist for indlevering af materiale til næste nummer er 7/2-99.

DØDSFALD

Stationsleder ved Esbjerg Redningsstation Erik Lund Mouritsen, er efter længe tids svær sygdom afgået ved døden, kun 64 år gammel. Erik Lund Mouritsen indtrådte i Redningsvæsenet i 1971, og fik som sådan, ved en sammenkomst på Redningsstationen i Esbjerg, i 1996 overrakt fortjenstmedaljen for 25 års tjeneste. Med sit rolige og stille væsen nød Erik L. Mouritsen stor respekt og anerkendelse af alle kollegaer i Redningsvæsenet, og havde som sådan flere tillidsposter, han blev på Generalforsamlingen i 1989 på Hotel Marselis i Århus, valgt ind i Foreningen af Danske Redningsmænds bestyrelse, hvor han havde sæde, til han efter eget ønske, udtrådte af bestyrelsen i 1995, han var i denne periode med til at repræsentere, og varetage redningsfolkernes interesser i mange udvalg, og ligeledes sad Erik L. Mouritsen ved sin død i bestyrelsen for "Fru Martha Kirstine Lerches Legat". Som Stationsleder ved Redningsstationen i Esbjerg, var Erik L. Mouritsen en stabil og trofast medarbejder, man altid kunne regne med, han var meget loyal, og meget vellidt af stationens mandskab, og det samme må siges af alle os som kendte ham. Det var med en vis frygt, og med bange anelser, vi for ikke så længe siden hørte om den snigende sygdom der havde ramt Erik, men trods det, når vi talte med ham siden hen, bevarede han langt hen ad vejen sin optimisme og sin ukuelige tro på, at denne sygdom nok kunne overvindes. Men imod overmagten kæmper selv det bedste menneske forgæves.

Vore tanker og dybeste medfølelse går til hans hustru Birgit og deres to børn.

Det var med bøjede hoveder vi modtog meddelelsen om, at en æret og højt respekteret kollega inden for Redningsvæsenet, efter en forgæves kamp, endelig havde fundet fred.

Æret være Erik Lund Mouritsens minde.

Mandskabet ved RST Esbjerg
P.v.a.
Foreningen
af Danske Redningsmænd
Henning Sørensen



Fiskerne lander selvfølgelig hos:

Fiskernes Samlecentral I/S Thyborøn

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

Tlf. kontor 97 83 14 48

Pakhus *97 83 16 69

Fax 97 83 23 48



HIRTSHALS EL-MOTORSERVICE ApS

Cort Adellersvej 2 . Østhavnen . 9850 Hirtshals
Tlf. 98 94 15 95 . Fax 98 94 42 99 . Mobil 30 90 25 95

- Skibsinstallationer
- EL-Radio Service
- Elektromekanisk værksted



Nordvestkajen 31 . 9850 Hirtshals
Tlf. 98 94 58 01 Fax 98 94 58 02
Biltlf. 30 99 56 24

Dykkerservice • Brandmateriel • Wire
Presseninger • Tovværk • Redningsudstyr

SEAVIEW KLARSIGTRUDE



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

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



Jver C. Weillbach & Co. A/S

Toldbodgade 35
Tlf. 33 13 59 27

1253 København K
Fax 33 93 59 27



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