

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 VESTERVIK · 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.

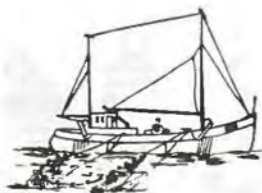


Niels Jørgen Winther

Aut. El-installatør

lev vel med el

Hvide Sande Tlf. 97 31 25 45 - Bil 40 30 95 45



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



LEMVIG
 BIBLIOTEK

Tidsskrift for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 1

FEBRUAR 1999

ÅRG. 66



MRB 36 »Morten Stage« anløber, med nogen forsinkelse, endelig den 27. november Østerby havn på Læsø.



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

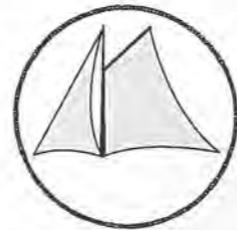
Esbjerg	Tlf. 75 12 84 78
Frederikshavn	Tlf. 98 42 11 57 - 98 42 27 23
Grenå	Tlf. 86 32 13 99
Hanstholm	Tlf. 97 96 16 90 - 97 96 13 35
Hirtshals	Tlf. 98 94 14 64 - 98 94 94 72 - 98 94 19 27
Hvide Sande	Tlf. 97 31 11 21 - 97 31 11 29
Lemvig	Tlf. 97 82 02 93
Skagen	Tlf. 98 44 55 88
Strandby	Tlf. 98 48 12 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
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

PEDER OG THOMAS NØRGAARD FISKEEXPORT A/S

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



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



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. 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 Nekse
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



Året 1998 er gået

Året startede vel nogenlunde som de øvrige år for de fleste stationer, men med den dårlige sommer og lille aktivitet ved og langs de danske kyster, har været med til at præge aktiviteterne for det danske redningsvæsen, for mange stationer har der været mindre aktioner i 1998 end i de foregående år.

Besparelser på drift og lønudgifter har flere gange været nævnt i 1998, og her sidst på året fik vi så besked på at der igen skulle kikkedes på den Blå Plan.

I efteråret havde bestyrelsen et møde med Forsvarsminister Hans Hækkerup, hvor flere ting blev drøftet bl.a. økonomi, og med de besparelser på det offentlige, der er lagt op til fik vi ikke stillet flere kroner i udsigt til det danske Redningsvæsen tværtimod.

Alle ved at når den Blå Plan skal rulles, er det ikke kun for at se på om materialet er pladseret hensigtsmæssigt, og om hvem der skal have nyt materiel, men alle ved også at der skal findes økonomi til drift og løn til det nye materiel der er og bliver indført i redningsvæsenet, her kan nævnes at drift og lønninger til en ny mellemklasse redningsbåd nemt kan beløbe sig til 1 million kr. pr år, og pengene skal findes i egne rækker.

1999 og de nærmeste år, vil for flere stationer blive et vendepunkt, nogle stationer vil få mere og nyt udstyr, og dette vil uundgåeligt blive på bekostning af andre stationer.

For bestyrelsen og særdeles de personer der er udpeget til at deltage i den arbejdsgruppe, der skal tegne det fremtidige Kystredningsvæsen er der lagt et stort pres, for på den ene side skal der tages stilling til placering af fremtidig nyt materiel, og på den anden side skal der også ses på hvilke stationer der skal drosle ned eller helt forsvinde.

Noget af det der gør mest ondt er at skulle sige til en redningsmand, at der ikke mere er behov for hans indsats, vedkommende har måske uden at tænke på sit og familiens ve og vel og for få kroner i mange år stillet sig til rådighed døgnets 24 timer klar til at hjælpe andre der er i nød.

Bestyrelsen har i 1998 holdt en hel del møder, og alle har været enige om at vi gerne så at i takt med det nye materiel også fulgte penge med til drift og løn, men sådan er det ikke, og derfor er bestyrelsen også nød til at være kritisk, men så sandelig også realistiske, og det er svært.

Bestyrelsen ønsker alle med familie et godt nytår.

Jacob Pedersen



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

Regionsmøde i Region Vest

Regionsmøde afholdt lørdag den 9/1-99 på Thyborøn redningsstation.

Stationsleder Herluf Høj RST Thyborøn starter mødet med, at byde alle de mange redningsfolk der var mødt op velkommen til stationen i Thyborøn, der var fuldt hus på redningsstationen, da der var mødt redningsfolk op fra alle stationer i Region, kun Oksbøl manglede, der var omkring 30 deltagere, samt Æresmedlem i Foreningen af danske Redningsmænd Vagn Fischer fra Fanø, Herluf giver derefter ordet til Bjarke S Kristensen, der indleder med at byde velkommen og takker RST Thyborøn for at mødet måtte holdes på deres station, derefter beder Bjarke alle rejse sig, og mindes bladets redaktør Finn Bjørnager Jensen og stationsleder ved RST Esbjerg Erik L Mouritsen der siden sidste regionsmøde er afgået ved døden, »Æret være deres minde«

Derefter går man over til første punkt på dagsordenen der er valg af ordstyrer, her vælges Jens Slot fra RST Thyborøn, Jens Slot takker for valget og giver ordet videre til Bjarke Kristensen, der herefter går over til dagsordenens punkt to, der er en orientering om stort og småt i det forgangne år. Bjarke indleder med at berette om den nye redningsbåd "Morten Stage" (der vil i nogle tilfælde kun komme en mindre omtale af hvad der blev sagt, da der er eller har været artikler i bladet der omhandlede dette emne). "Morten Stage" er blevet afleveret til RST Østerby, og Bjarke fortæller, at han selv havde været med på sejlturen fra Ålborg til Østerby, han giver ligeledes en forklaring om de problemer der havde været angående stabiliteten, og som medførte den nogen senere levering end planlagt, endvidere berettes om den uddannelse folkene på Læsø har været i gang med, og i disse dage er ved at aflægge prøve i.

Bjarke beretter endvidere om hvilke tiltag der er, mere eller mindre planlagt, for den videre afprøvning af skibet i Kattegat, Østersøen og ikke mindst i Nordsøen, hvor man med spænding afventer resultaterne for afprøvningen ved især Hvide Sande og Thorsminde, Jacob går her ind og beretter om hvilke indtryk de havde fået af båden ved afprøvninger i prøvetanken, her var det faktisk den båd der klarede sig allerbedst, i alle konditioner, af alle typer redningsfartøjer, og i medløbende sø viste den nogle helt fantastiske styreegenskaber, samtidig fortæller Jacob, at han i går var blevet ringet op fra



Et udsnit af de mange redningsmænd, der var mødt op.

Jyllandsposten Posten, hvor det fortælles, at der var blevet rettet en hel del kritik imod bemanningen af de/den nye redningsbåd, kritikken går på, at de kan få lov til at sejle i en båd på 38 T og med 1300 Hk uden papirer:

» Vi har diskuteret dette meget i bestyrelsen, og principielt er vi også imod, at dette kan lade sig gøre, der er jo et reglement der skal overholdes, og da vi har nægtet at modtage nogen form for dispensation på båden, så står vi nu og skal have dispensation for folkene, dette er ikke helt rigtigt, men til gengæld er vi også nød til at forsvare vore medlemmer, journalisten spurgte om hvordan vi kunne gå med til dette, og om vi ikke syntes det var forkert, i princippet måtte jeg sige at det syntes vi, men vi står i den situation, at det måske er redningsfolk der har været der i måske 20 år, og nu får vi noget materiel der måske imod deres vilje, er blevet så stort, fordi der ligger så strenge krav til bygningen af redningsfartøjer, at det ikke har kunnet holdes under de tyve tons, som vi havde håbet på. De folk vi tager ind i redningsvæsenet, der lægger vi stor vægt på at de har et stort lokalkendskab til kyst og besejlingsforhold, og når de så bliver frivillige redningsfolk, så får de jo en del uddannelser indenfor redningsvæsenet, for netop at kunne sige at vi er professionelle redningsfolk, så går de hen og får noget materiel, og de har måske stået stand-by alle døgnets 24 timer, uden at kigge til sit eget eller familiens ve og vel i 20 år, og så får de pludselig noget som de har gået og ønsket og glædet sig til, skulle vi så gå hen til folk og sige, at nu har vi ikke brug

for jer, nu skal vi have nogen med papirer, så hiver vi måske nogle ind med papirer, som nok har de store papirer, og skal sætte dem ombord, men de er jo ikke redningsfolk på samme måde som dem der har været der i en hel del år, og har de andre uddannelser, godt nok får de en dispensation, men Søfartsstyrelsen har godkendt denne, og de får en uddannelse, der giver dem lov til at sejle rundt i farvandet ved stationen, og ikke rundt på de store verdenshave.« (dispensationen gælder også kun for den første besætning, ved udskiftning af denne skal der papirer til)

Om LRB anden serie fortæller Bjarke at denne er godt i gang, LRB 15 til Esbjerg, har været færdig et godt stykke tid, og ligger kun og venter på at faciliteterne, det flydende bådhus, skulle blive færdigt, dette er det med en mindre forsinkelse blevet, og båden er ved at blive afleveret til Esbjerg i disse dage, LRB 16 der skal til Sæby er netop blevet døbt i går, og LRB 17 til Rønne skulle være færdig den 24 februar, LRB 18 der skal til Hanstholm skulle være færdig til den 20 april, men der er stadig ikke fundet en løsning angående problemet med et flydende bådhus, placeringen, eller hvad man kan blive enige med havnen om. Skagen har afprøvet og fået en pneumatisk linekaster (lufttryk), der er søgt om penge til få udstyret alle MRB med disse linekaster, angående Sommerredningsdragter har hver station har fået fire af disse dragter, og der er søgt om penge til flere sommerdragter.

Derefter kommer Bjarke ind på medicinkister, et emne der medførte en del de-



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

**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

bat, han beretter at Søfartsstyrelsen har bestemt, at alle MRB skal have medicinkiste B, med halveret indhold af medicin, endvidere skal Søfartsstyrelsen og Henrik Schøtt-Hansen fra ASF Dansk Folkehjælp have møde den 27 januar, om hvad der skal være af indhold i medicinkisterne til LRB og redningsbilerne. Verner fra Hvide sande giver udtryk for, de har sammenfattet nogle spørgsmål hjemme på stationen som de gerne vil have svar på, at de faktisk ikke er ret trykke ved at sejle med de nye medicinkister/tasker, uden de ved hvad der er i dem, eller hvordan det skal bruges, og stiller spørgsmålet, om der har været snakket om vi skal på kurser eller noget, ligesom dem fiskerne har været på, i den sidste meddelelse fra Søfartsstyrelsen forlanger SØF at en eller to skal have et kursus i medicinkiste B, men dette mener vi er for lidt, da vist kun en har det og han ikke er med ude og sejle, så er vi jo lige vidt, derfor mener vi at alle på stationen bør have det, dette giver Jacob ham ret i, da det ikke kan passe, at vi når vi kommer frem til f.eks. en fiskeskutter og skal hjælpe dem, så kommer vi som professionelle redningsfolk og så er et dem der skal vejlede os, fordi de har bedre kurser end os, dette kan ikke være

rimeligt, vi skal passe på vi ikke bliver overhalet indenom (et af de tiltag der er under udarbejdelse, er at ved de næste kurser fra ASF Dansk Folkehjælp på stationerne, vil der blive givet undervisning i brugen af medicinkiste B samt en grundig gennemgang af dens indhold).

Bjarke tilføjer at inden år 2000 siger loven, at da skal mindst en have været på kursus i den medicinkiste der findes ombord, såfremt dette ikke er opfyldt bliver skibet stoppet, der bliver derefter en livlig snak om hvordan dette skal gribes an, om alle skal på kurser, om vi eventuelt kunne få underviserne rundt på stationerne, hvad det koster, her tænkes på løn til de frivillige, om det muligvis kunne kædes sammen med LRB kurser på Fanø, der var mange forslag.

Bjarke beretter også om at der ved udgangen af april, så skal alle der har sønæringsbevis have dette ombyttet, og man kan ikke få et nyt sønæringsbevis medmindre man har et ROC kursus til VHF eller i de både hvor der er stor sender et GMDSS kursus.

Derefter går Bjarke over til det mere alvorlige på dagsordenen, udkastet til rulningen af den blå plan, han beretter at Jacob og ham er kommet med i en ar-

bejdsgruppe der skal være med til at opdatere den blå plan, egentlig ville jeg ikke have været med, men da vi har også tidligere har været med, blev det på et bestyrelsesmøde foreslået, at vi gik med igen, og det ser ikke bedre ud denne gang, snarere tvært imod, og siger Bjarke: » når jeg nu går i gang med at fortælle ville jeg egentlig hellere have sat hænde ved døren til udgangen inden herovre i hjørnet, nu er det et stykke arbejde vi er i gang med, og normalt udtaler vi os ikke om noget der er under behandling i en arbejdsgruppe, men dette her er så meget at vi bliver nødt til at lukke lidt op for det«. Egentlig ville jeg have læst vores kommissorium op for arbejdsgruppen, samt det dokument der hedder grundlaget for Kystredningstjenestens fremtidige struktur, men der er nogen der er kommet mig i forkøbet, og det er jeg ret glad for, ved at den er sendt rundt til alle stationer, så dem der har læst den vil absolut sige at det ser ikke ret godt ud, han beretter derefter om Hovedformål for Kystredningstjenesten (omtalt i sidste blad) hvor der bl.a. står i hårdt vejr under forhold, hvor de andre elementer i søredningsberedskabet ikke er så egnede, dette siger Bjarke, læser jeg som at vi

skal styrke de stationer der har store både der kan klare alt vejr, og de andre ja dem kan vi se langt efter, for at sige det rent ud, så det er ikke en så behagelig opgave vi der har fået, han læser derefter op hvilke stationer der ifølge grundlaget for Kystredningstjenestens fremtidige struktur, skal bevares og hvilke der skal ifølge planen skal nedlægges, det er dem der ikke er nævnt, dette siger Bjarke »er vores arbejdsgrundlag, der er ingen der siger at det kommer til at se sådan ud, men jeg vil heller ikke give jer ret mange forhåbninger om, at det bliver ret meget bedre«, og fortæller så om Torup Strand og Slettestrand, hvor det endnu ikke er helt på plads, hvad der skal ske, eller ikke ske, i dette område.

Derefter bliver der en større debat om de forskellige stationslukninger, og der bliver især gjort opmærksom på det problem der vil opstå, når Nørre Vorupør og Agger udfases, med kyststrækningen fra Hanstholm og ned til Thyborøn kanal, hvis stationen i Thyborøn skal over på den anden side med en bil, skal de køre op imod en 90 km før de er der, og det samme problem ville kunne opstå imellem Hanstholm og Hirtshals der er der ca. 60 mil, Bjarke gør også opmærksom på, at på Fanø vil der heller ikke være en bil til at samle de turister op, der tit og ofte forvilder sig i tågen, så der er mange aspekter der skal tages hensyn til. Der bliver spurgt om dette nu er noget Falck og de andre organisationer står og klapper i deres hænder over, at der bliver nedlagt så mange redningsstationer, således at de kan få Kommuner og Amter til at give et stort tilskud til deres beredskab i de pågældende områder, dette udvikler sig til en diskussion, om lønninger drift vedligehold af nuværende stationer, de stationer der får nye og større både, og som sådan også får et større driftsbudget, gamle stationer, hvor der skal bekostes



Afgående bestyrelsesmedlem Herluf Høj, RST Thyborøn

en renovering af, arbejdstilsynet, ja der bliver mange ting draget ind i debatten, men det gennemgående tema er, at der mangles penge, derfor giver nogen udtryk over deres bitterhed ved at fortælle, at man i forsvarsbudgettet har afsat penge til raketter hvor en enkelt koster 40 mill. Kr., dette er faktisk mere end hele det danske redningsvæsen koster, brugte Leopard kampvogne til 300 mill.kr stk. så der var en livlig debat om dette emne, men det lange og korte er, at vi skal overholde vores budget. Der er en som giver udtryk for, at han ikke kan forstå at bestyrelsen går med til at vi sparer os selv (redningstjenesten) væk, hvis man vil have en redningssektor, hvad der er vedtaget ved lov, så må man også betale det det koster, eller også må man nedlægge den, som nogle ser det, er dette vejen til enden, dette er som en spegepølse, man begynder at skære fra den ene ende, og når man når til den anden ende, så er der ikke mere tilbage, dette er det de mener der sker med redningsvæsenet. Jacob me-

ner dog ikke man kan stille det så firkan- tet op, vi ville netop ikke være med til salamimetoden, men dette gives der udtryk for, at det er netop det vi gør, redningsvæsenet skal køre, men der bevilges ikke flere penge, altså må der skæres i stationer, dette vil de kalde for salamimetoden, der menes også at politikerne skal trækkes noget mere med ind i det, og Jacob giver så en længere forklaring, angående det økonomiske og det politiske, og om at såfremt de kan se at dækningsområderne er i orden, så skal vi ikke forvente nogen hjælp fra denne side, dette udmynter en større diskussion om hvordan der eventuelt kunne skaffes flere penge, og der bliver gjort opmærksom på, at de dækningsområder der er indtegnet i den tidligere blå plan, mener man ikke er i overensstemmelse med virkeligheden, dette siger Bjarke, har han også gjort opmærksom på inde i FRV.

Bjarke giver derpå en orientering om kystredningstjenestens nye tilhørs forhold, redningsinspektionen er nu nedlagt, og kystredningstjenesten er integreret i Farvandssikringen, og benævnes nu FK, kystredningstjenesten skal forsat fremstå som en selvstændig enhed med egne opgaver eget hovedformål og egen økonomi, det sidste er af væsentlig værdi, da man ligesom har haft på fornemmelsen, at det har lagt og flydt lidt for meget rundt i huset, der vil til FK, foruden Divisionschef Svend Bojesen, være knyttet en skibsinspektør en overkonstruktør og en kontorfunktionær, dem kender vi nok alle navnene på, og ligeledes vil vi kunne trække på de øvrige medarbejdere i F, og der vil være en døgnvagt tilknyttet dette beredskab, der mangler kun siger Bjarke, forsvarsministeriets godkendelse, og dette betragter han som en forms sag.

Derefter går vi over til punkt 3 på dagsordenen, valg af bestyrelsesmedlem og suppleant, ordstyrer Jens Slot be-

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

EDGAR MADSEN

Fiskeeksport & Filetfabrik
v/ K. Askholm Madsen

6990 Hvide Sande
Tlf. 97 31 14 33

H. Hoffmann & Sønner a|s

Entrepenører/Civilingeniører
Civil Engineers and Contractors

H. Hoffmann & Sønner A/S

udfører alle former for byggeopgaver:

- Havnebyggeri
- Erhvervs- og boligbyggeri
- Bygge- og anlægsarbejder
- Renovering, drift og vedligehold

Region Nord
Tlf. 8747 4747

Region Øst
Tlf. 4329 9000

Region Syd
Tlf. 7620 3777

Hovedkontor
Tlf. 4329 9000

kendtgør, at da Herluf Høj ikke genopstiller, er der kun indkommet et forslag til valg af bestyrelsesmedlem, og det er Jens Otto Grønne Pedersen fra RST Hvide Sande, og hvis ikke der er nogen der har noget at indvende, siger Jens Slot, der var ingen indvendinger, vil vi betragte ham som valgt. Jens Slot går derefter over til at vi skal have valgt en eller to suppleanter, man enes om en suppleant, dette i henhold til de nye bestemmelser i vores vedtægter, og da Bjarke suppleant er gået ud af redningsvæsenet grundet sygdom, skal der vælges en, og da der ikke er andre opstillet efterlyser han emner, og som den gode ordstyrer han er, bliver han selv prompte foreslået, og imens han nok mener at der må være andre emner, bliver han ligesom Jens Otto valgt med klapsalver, han takker lidt spagfærdig for valget.

Man går så over til punkt 4 der er indlæg fra stationerne. Jens Baltesen fra Nørre Vorupør beretter at de har haft 19 aktioner i år, og naturligvis er noget kede af udsigterne i den blå plan. Henrik Agger: der er ikke sket noget særligt i det forgangne år, nu venter vi på at den svått plan skal komme, for det bliver vist et svått kapitel i redningsvæsenets historie. Herluf Thyborøn: vi har haft 65 indberetninger i år, og angående materiel så har vi fået nye og sværere lydpotter sat i her i sommers i Ålborg, de gamle havde vi vel fået repareret en ti tolv gange så nu håber vi at vi er ude over dette problem, og den første februar går jeg hjem og passer mutter, hvis man kan sige det sådan, »tak for den tid vi har haft sammen«. Carsten Thorsminde: vi har haft 45 indberetninger, og vi har fået 3 mand fastansat, og vi har kun været det i et halvt år, og vi synes det kører rigtig fint, han vil dog gerne have svar på, ud fra planen om redningsvæsenets fremtidige struktur, om den lille båd de har til fjorden skal væk, dette svarer Bjarke, at det skal den ikke, der er in-



Nyvalgt til bestyrelsen Jens Otto Grønne Pedersen, RST Hvide Sande.

gen ændringer ved jeres station. Flemming Hvide Sande: vi har haft 90 indberetninger ved os i år, og så håber vi at vi kan blive ved med at holde vores LRB sammen til vi får en ny som lovet, og han fortæller lidt fra deres redningsaktion om "Aster", Jacob bryder her ind, og fortæller at de inde i huset og rundt omkring, har givet mange rosende ord for jeres indsats, og vi er stolte over det i lavede dengang. Jeppe Esbjerg: Vi havde 23 indberetninger sidste år, vi har fået nyt flydende bådhus i december, dette er dog ikke helt på plads, og ligeledes får vi vores nye LRB i den kommende uge, og vi har mistet vores stationsleder, i det forgangne år. Hans Fanø: vi har haft 16 aktioner og en fire fem øvelser, vi er blevet udstyret med en ny traktor i 98, det er virkelig sukkertøj, men nu får vi se hvem der skal bruge den bagefter. Bjarke Rømø: Vi har haft et af de roligste år i mange år, vi har haft en seksten sytten aktioner og et par øvelser ind imellem, vi har fået en ny MOB båd, den er vi ikke

helt tilfreds med, vi synes at den er blevet for tung i forende, med den overbygning der er bygget op i forenden, jeg tror vist den ikke havde været der, ville båden have været bedre, men ellers har vi ikke noget at klage over nede ved os.

Jens Slot går derefter over til det sidste punkt på dagsordenen: eventuelt, Fra en station stilles der spørgsmål til mødedeltagerne, hvad indtryk de har om helikopter samarbejdet, her tænker de på en bestemt situation, hvor de for det første havde store problemer med kommunikationen med, ja overhovedet at komme i kontakt med den, den fløj ligeledes for hurtigt hjem efter deres mening (omtale i sidste blad), om der var andre der havde oplevet noget magen til, dette med at i ikke kunne komme i kontakt med den, siger Bjarke, kunne muligvis være, at vist Falck har været med inde i billedet, så kan helikopteren have været koplet ind på deres radio, og som sådan ikke haft antenne til at lytte på vores VHF, dette kunne være forklaringen på det, dette er nogle af de problemer vi har, når vi arbejder sammen med Falck, dette har der ofte været gjort opmærksom på, men der er ikke rigtig sket noget på det punkt, ligeledes blev der i Oles tid sendt nogle skemaer ud til stationerne, hvor vi kunne påføre sådanne hændelser, således at der var nogen dokumentation for det, så det var nok værd at overveje i sådanne situationer, siger Bjarke. Dette medfører en del debat om samarbejdet med Falck, især om den manglende kommunikation imellem os, når vi arbejder sammen, der bliver så fortalt om bestemte situationer, hvor dette samarbejde har forgået.

Man kommer også rundt om emnet bugsering, her giver Jacob en orientering om taksterne for FRV og orienterer samtidig om de nye takster der er kommet fra Fiskeriministeriet, og gælder for Fiskeriministeriets skibe.

Efter flere opfordringer fra Jacob tager Vagn Fischer ordet: »Jeg synes det er en skandale at i skal skære ned, og gå på kompromis, at halvanden million kan nedlægges så mange små stationer, det er alligevel den største skandale i den tid jeg har kendt til redningsvæsenet, den halvanden million der mangler til driften, må kunne findes ved at i siger til dem, at vi slækker lidt på vores krav, selvom vi slæber bagefter, alle såvel kommuner som amter kan ikke få alt det som de lægger op på bordet, så har man første behandling og så anden behandling og tredje, sådan må i også gøre, se at få dem ud af posen, så kunne det være at i kunne få lidt penge ud af dem. Så for en anden ting, så er EU også stor pengetank for dem som forstår at udnytte den, få fat i nogen dernede som ved noget om hvordan det gøres, det kan andre, museer og institutioner, der er havne der får, det skulle da være pokkers om der til det anlæg der foregår i redningsvæsenet, at der ikke skulle kunne uddeles nogle penge der, for at få den til at holde sig i gang, det er jo en fallit erklæring vi skal sidde her i sådan et lille samfund, som vi er her i Danmark, at små stationer der egentlig udfører et stort stykke arbejde frivilligt, og praktisk taget er helt uundværlige når det gælder, det er for sent den dag der ligger en tre fire unge mennesker eller mennesker der går til, dette har vi set ovre på Fanø, der døde tre mennesker, så kunne man få en redningsbil derover, der er ingen der siger det skal hvert år, for at vi kan få vores ting igennem, men beredskabet skal være der, og skal vi stå i beredskab efter Falck, så vil jeg sige, at vi har gjort det for ringe indenfor redningsvæsenet, for Falck og Politi har ikke megen forstand på det der sker ude på vandet, og så må man sige til Politiet, at en redningsstation er den øverste myndighed, når SOK har sat noget redning i gang, politiet kan godt stå inde på stranden med femten mand og en masse hunde, men hvad pokker har de forstand på hvad der sker ude på vandet, ikke det mindste, jeg har før jaget dem væk, det kan ikke hjælpe noget der står fem kaptajner og tror, at nu skal de lede det, for så går der først kuk idet hele, så ergo tag jeres myndighed og så brug den, i stedet for at lade andre rende med det hele«.

Jacob svarer, hvor var det dog skønt at høre der stadig er liv i Vagn, og Jacob forklarer om EU midler, at disse kun kan gives til anlæg og ikke til driften, det hjælper ikke meget vi får ti fartøjer af EU midler hvis ikke der er penge til driften, debatten om nedlæggelse af stationer, manglende penge, skibenes størrelser, om

beredskabet EU midler osv. forsætter en times tid, inden ordstyrer Jens Slot siger tak for god ro og orden.

PS. Da jeg nu her en sen natteime, klokken er 01.15, er blevet færdig med at skrive referatet fra regionsmødet, og har sat og læst det igennem et par gange for eventuelle rettelser, så sidder jeg lidt halvtræt og falder lidt hen i egne tanker, jeg sidder og kan ligesom se det berømte billede fra gammel tid foran mig, hvor stovte redningsfolk med en roredningsbåd på en vogn, trukket af seks heste, iført olietøj, sydvest og kork redningsbælter, kæmper sig vej ned til havet, man falder lidt i staver, og kan næsten hører vindens susen og larmen fra det oppiskede hav, hvor bølgerne bruser. Jeg kommer i min hensynene tilstand til at tænke på Martin Luther King's berømte udtalelse "I have a dream" (jeg har en drøm) dette må hver redningsmand der er kommet ind i det Danske Redningsvæsen også have haft, med disse forbilleder, om at redde menneskeliv, disse stovte og stolte traditioner, hvor mennesket, og menneskets værdi og liv var i højsæde, det giver ligesom et ryk i en, og man vågner lidt op til virkeligheden, sidder og funderer lidt over, hvorfor den politiske beslutningsproces, hvor penge og økonomi spiller den alt overskyggede rolle, uden menneskelig forståen og sund logik, har medført at man nu sandsynligvis vil lukke yderligere stationer, og virkeligheden fortæller en, at man på godt og vel tyve år har lukket to tredjedele af de danske redningsstationer.

Den sidste tanke jeg har, inden jeg lidt træt og opgivende går i seng, selvom en indre stemme hele tiden siger, »det er virkelighed, det er virkelighed« så tænker jeg alligevel »Nej, det må være en drøm«

H. S.

Kurser for Redningsfolkene

Tidsskriftet har fra AU-afdelingen modtaget en liste over hvilke kurser/uddannelser der har været afholdt for redningsfolkene i 1998, samt hvor mange deltagere der har været på disse kurser. Listen er udarbejdet af Heidi Nielsen AU. Der har været 5 deltagere i **Duelighedsprøve i sæjlads**, 2 deltagere til **Yachtskipper**, 1 har deltaget i **duelighedsbevis i motorpasning**, der har været afholdt 2 kurser i **LRB 1** med i alt 16 deltagere, der har ligeledes været afholdt 2 **LRB II** kurser med i alt 20 deltagere, ligeledes har der været afholdt § 16 kurser med i alt 11 deltagere, der har været afholdt 3 kurser for **redningskøretøj** med i alt 15 deltagere, 18 personer har været på **MRB** kursus, 4 personer har været på **VHF** kursus, der har været 14 deltagere på **grundkursus i førstehjælp** (hjertermassage og genoplivning), og ligeledes har der været afholdt **repetition af førstehjælp** for 23 stationer.

Det vil sige at der ud over de afholdte repetitions kurser på stationerne i førstehjælp, har været 106 deltagere på de forskellige kurser i 1998, man bør nok gå ud fra, at på nogle af kurserne har der været gengangere, der har deltaget i et af de andre kurser, men dog trods alt en stor aktivitet på dette område, for at dygtiggøre sig, og leve op til de normer og krav som Kystredningstjenesten har sat sig.

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
6990 Hvide Sande
Denmark
Tlf.: +45 9731 2511
Fax: +45 9731 1204
E-mail: skibe@hssb.dk

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

»Morten Stage« afleveret til RST Østerby!

Den 27. november anløb den nye redningsbåd Østerby havn på Læsø.

Så fik Østerby Redningsstation et længe næret ønske opfyldt, skriver Læsø Posten.

Efter flere års venten anløb 27. november den nybyggede redningsbåd "Morten Stage" Østerby havn, efter den 12. november at være blevet godkendt af Søfartsstyrelsen og den 23. november overdraget Farvandsvæsenet af Mathis Værft i Ålborg, der har stået for bygningen af båden. Båden er den første af sin slags, og den første i en serie på fire komposit byggede redningsfartøjer, bestilt af Farvandsvæsenet, og stationsleder Erik Møller Sørensen udtrykte stolthed over, at RST-Østerby havde fået den første.

Båden er bygget efter verdens strengeste krav til stabilitet, og det problem der havde været med at få båden til at rette sig op igen ved en krængning på 80°, er blevet løst med en kølskinne.

Løsningen af dette problem har forsinket afleveringen i en del måneder, imens teknikere fandt ud af hvad der kunne gøres, og Værft og Farvandsvæsenet blev enige om hvem der skulle betale for ændringerne. »Det er nu dokumenteret at "Morten Stage" er et af de mest sikre fartøjer, der nogensinde er blevet bygget« Sagde redningsinspektør Flemming S. Damø. Men før den må indsættes i operativ tjeneste skal den i ca. seks måneder gennemgå en række praktiske prøver i de Danske farvande, og ligeledes skal den afprøves ved forskellige redningsstationer, ligesom mandskabet skal færdiggøre den uddannelse de startede på sidste vinter.

"Morten Stage" er specielt udviklet til kystredningstjenesten, båden er havnebaseret i modsætning til den lette LRB-redningsbåd, som Østerby Redningsstation har måttet klare sig med i mange år (der har dog et par vintre været stationeret en stor redningsbåd af 23 klasen "L W Dam" i Østerby) og i den tid har mandskabet ved redningsstationen frygtet en ulykke på havet, hvor det ikke har kunnet klare opgaven, den situation er vi heldigvis ikke kommet i, siger E M Sørensen.

Men selv om "Morten Stage" endnu ikke må gå i aktion, så må den i lighed med alle andre fartøjer gå til hjælp, hvis den er på havet og observeret et fartøj der

er i havsnød »og så hjælper vi naturligvis« sagde Kim Rulle, der til daglig er matros på Læsø færger, og har eksamen til at føre redningsbåden. Det var også ham der stod ved roret, da "Morten Stage" gik ind i havnen i Østerby med redningskollegerne Ole F Jensen og Poul Olsen ombord, med på turen fra Ålborg til Østerby var desuden projektleder Lars Møller og redningsinspektør Flemming Damø fra Farvandsvæsenet, desuden var stationsleder ved Rømø redningsstation Bjarke Kristensen med. På kajen stod nuværende og forhenværende Læsø redningsfolk og tog imod sammen med borgmester Erik Malmose og andre indbudte gæster.

Redningsbåden er blevet opkaldt efter en redningsmand fra Vedersø, der var aktiv i tjenesten fra 1858 til 1908 og i den tid nåede at deltage i redningen af 285 skibbrudne. Erik M Sørensen beklagede, at den ikke var opkaldt efter en afdød redningsmand fra Læsø. Tidsskriftet kan da oplyse, at navnet Niels Peter Friis, der skulle være en redningsmand fra Vesterø var på tale, men fra højere sted blev afvist. Den lette redningsbåd vil i øvrigt blive skiftet ud til næste år, og så vil Østerby Redningsstation have to redningsbåde, der fuldstændig lever op til nutidens krav, oplyser Læsø Posten.

Da Tidsskriftet vil følge den nye redningsbåd på Læsø løbende, ved at hen-

vende sig en gang om måneden, det første halve år, for at høre om båden opfylder de forventninger der er til den, om der har været nogle uforudsete hændelser, børnesygdomme som man muligvis kunne forvente med en helt ny type båd, så har Tidsskriftet her den 28-12, da de så har haft båden på Læsø i en måned, henvendt sig til stationsleder Erik M Sørensen RST-Østerby for at høre om de nærmere omstændigheder ved afprøvningerne af båden. Stationsleder Erik M Sørensen udtaler »Jeg synes virkelig, at de har ramt plet med denne båd, ligeledes med maskinanlægget, vi skal godt nok lige vende os til alle de elektroniske alarmer, men ellers synes jeg det går godt« På et spørgsmål om der har været nogle uforudsete hændelser svarer Erik M Sørensen »Nej det er bare alarmsystemet, samt noget overgang i noget af det elektriske, samt vi har haft nogle problemer med vandvarmeren, ligesom vi ikke kan tappe vand af når maskinen går, dette vil jeg betragte som nogle børnesygdomme, der kan rettes« Erik M Sørensen fortæller endvidere, at de for godt fjorten dage siden var ude at sejle med den, det blæste en 15-18 m/sek. fra N og NØ, både lørdag og søndag var vi ude og prøve, lørdag var jeg ikke selv med, men de fortæller at den klarede sig helt fantastisk, både op i søen, hvor de dog slækkede af for brækkene søer, og også ned for havet.



Redningsinspektør Flemming Damø overdrager officielt båden til RST Østerby, repræsenteret ved stationsleder Erik M. Sørensen.

Søndag var jeg selv med fortæller Erik, så det kan jeg ligesom bedre forklare, da var der ligeså meget vind en 16-17 m/sek. af N, og da prøvede vi så at sejle ret op i søen uden at slække af for de brækkende søer, og da holdt vi 14 mil ret op i havet, og det klarede den fantastiske fint, selvfølgelig giver det nogle bump, men det kunne vi sagtens holde til, så prøvede vi at ligge tværs i havet, og da ligger den ligeså fint og vugger, som et skib med sejl, og vi kunne have gået på dækket med træsko uden at have fået våde fødder, det kunne vi så absolut ikke med 23'veren (de fire store redningsfartøjer af Kattegat typen: L Rosenfeldt, M Gårdbo, A E Rørbye, L W Dam) den lå ligeså fint og svajede der i søen. Så prøvede vi for indadgående at sejle med en fart på 16 knob i medløbende sø, der gjorde den det når den begyndte at løbe, så byggede den søen op foran sig, så det stod og krøllede lige under lønningen og så bremsede den ca. 3 mil ned i fart og så falder den agterover, det vil sige den sætter sig i modsætning til 23'veren der skyder agterenden i vejret, dette her er en mere jævn bevægelse, inden den så begynder at løbe igen og kommer op i fart, så bremses den op igen »Som søskib synes vi den er helt fantastisk« siger Erik M Sørensen »Motoranlægget er også fint, men der er som sagt disse små pillerier«. Vi kunne også godt tænke os en anden farve indvendig, den er hvid over det hele lige bortset fra dørken, der kunne vi godt tænke os en mere praktisk og varm farve, det var også ønskeligt om skotterne var poleret helt op, og ikke som de er nu lidt ru i det, så vil alt snarere sætte sig i disse fordybninger, så det vil ikke blive nemt at holde den helt ren, men det er nogle af de erfaringer vi kan lade gå videre, og som kan ændres, »Dette er dog noget vi sagtens kan leve med, og efter min vurdering har man ramt noget af det bedste nogensinde« På spørgsmålet om hvorledes det går med deres uddannelser oplyser Erik, at der den 9 og 10 januar, kommer der en censor (Nicolaisen) fra Søfartsstyrelsen over til Læsø, og om lørdagen skal vi have afholdt motorpasserprøven, og om søndagen skal vi have den praktiske sejlads, vi har også været i Skagen og tage dette der ROC, så skulle vi forhåbentlig være færdige, dette har også været en lang omgang, slutter Erik.

Den 29-1 tager tidsskriftet igen kontakt til RST Østerby, for som aftalt at høre nærmere om prøvesejladserne og om der eventuelt skulle være dukket uventede problemer op. Tidsskriftet taler med Bådformand Ole F Jensen (Erik M Sørensen er midlertidigt indlagt på sygehus) der på



Begge Læsø's redningsbåde fotograferet ved RST Østerby.

spørgsmålet om de er tilfredse med båden svarer »den er bare rigtig god, der har de vist ramt plet, især skrog og maskineri er tip top« det eneste vi er lidt utilfredse med er alle disse mystiske alarmer, lige i starten var det godt nok modbydeligt, hvis vi kom til at lukke for hurtigt op, når vi kom uden for havnen, så startede brandalarmen, det er noget ømfødtlig noget, men nu her den 2 februar skal vi til Ålborg, og have motorene kigget efter, de har nu gået et par hundrede timer, og ligeledes skal vi have ordnet de småting, som vi har gået og fundet ud af. Ole fortæller også, at alle bestod prøverne den 9 og 10 januar. Det sidste vi har hørt, forsætter Ole, er at Morten Stage skal til Bornholm i en hel måned nu, det var planen at det skulle være her fra den første februar, men det kan vi så ikke nå nu, når vi skal på værft her den anden i et par dage, så lige her og nu er jeg ikke helt klar over hvordan det kommer til at forløbe, men vi skal have en mand med, hvorfor de skal skulle have den så længe på Bornholm er jeg ikke klar over, siger Ole, den er ikke meldt operations klar endnu, ligeledes har Flemming Damø snakket om at vi skulle en tur til Skagen, af kortere varighed, samt til en havn på Vestkysten. Vi får derefter en længere snak om den kritik der har været skrevet om i pressen, og det giver mig anledning til at tilføje følgende. Der har i nogle blade været rejst en ret så hård kritik over, at der er givet dispensation til redningsfolkene på Læsø. Nu er det således at Farvandsvæsenet har søgt om, og fået dispensation til den første besætning, på disse både, dette er sket til Søfartsstyrelsen, den øverste myndighed på dette område, så formalia er i orden. Om det er rigtigt eller forkert, er det ikke i min lod at afgøre, da sagen nu står som den

gør, men jeg bliver nød til at sige, at i dag hvor alt og alle snart kun tænker på sig selv, da glæder jeg mig, på redningsfolkene vegne, i mit stille indre over, at de folk på Læsø der i årevis frivilligt, uanset vejr og vind, har taget en hård tøm i redningsvæsenet, lad mig sige det rent ud "Ikke fik sparket".

Samtidig vil jeg gerne takke Tove Hansen fra Læsø Posten, for lån af billeder og artiklen i Læsø Posten.

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

Ny redningsbåd til Esbjerg Redningsstation

En uge ind i det nye år drog vi fem mand fra Esbjerg Redningsstation af sted mod Ålborg, for at deltage i et 2 dages kursus på Mathis Værft A/S. Formålet var at lære at betjene vores nye redningsbåd LRB.15, som stationen skulle overtage i forlængelse af kurset. For mandskabet på stationen var det tilfredsstillende endelig at komme afsted, fordi vi efterhånden var godt frustrerede over forløbet op til overtagelsen af LRB.15. Der skal ikke dvæles meget over tiden forud for overtagelsen, dog skal det nævnes, at vi måtte opleve flere udsættelser før det kom så vidt, at vi kunne overtage redningsbåden. Det skyldtes ikke forsinkelser fra værftets side, faktisk havde redningsbåden været klar fra værftets side i et stykke tid.

Efter anmodning fra Farvandsvæsenet havde den ligget opmagasineret på værftet, fordi vi ikke var klar til at modtage båden i Esbjerg "Vi manglede et bådehus" Det var ikke færdigbygget på trods af at beslutningen om at vi skulle have et bådehus, blev truffet samtidig med beslutningen om at vi skulle have en ny redningsbåd, det vil sige for mere end et år siden, derfor var tiden op til overtagelsen en noget irriterende periode, hvor vi ventede på at byggeriet af bådehuset skulle komme i gang og blive færdigt.

Alle disse problemer var dog skubbet i baggrunden, da vi om aftenen den 6/1-99 kørte mod Ålborg, hvor Farvandsvæsenet havde sørget for at bestille værelser til os på et udmærket hotel. Næste morgen mødtes vi på værftet kl.0800, hvor vi blev budt velkommen med kaffe og morgenbrød af Niels Mathiesen, værftets ejer og værksfører Søren Nørgård. Her traf vi også projektleder Per Siert, der som Farvandsvæsenets ansvarlige for byggeriet af denne serie af redningsbåde, også var med på kurset blandt andet med henblik på at uddanne os i kontrol- og vedligeholdelsesprocedurer. Efter velkomst og gennemgang af kurset, gik turen ned til kajen, hvor LRB.15 lå fortøjet, fin og ny, men også kraftfuldt at se på. Ved kajen gennemgik Søren Nørgård redningsbåden fra for til agter, viste os elsystemerne og forklarede funktionerne af motorcomputere, navigations og kommunikationsinstrumenter samt ekkolod. Det var tydeligt at han kender bådtypen ud og ind, og selv om vi opdagede at Søren er en rolig og



LRB 15 og 16 fotograferet efter dåben ved Mathis Værft i Ålborg.

stovt mand, der ikke bringes ud af fatning for ingenting, kunne han ikke skjule vis selvtilfredshed på værftets vegne, når han forklarede om redningsbådens forskellige funktioner. Det må da også slås fast med det samme, at såvel værftet som Farvandsvæsenet har al mulig grund til at være tilfreds med denne type redningsbåd.

Over middag nåede vi så frem til det vi alle havde glædet os mest til, at komme ud og sejle, nu er Limfjorden jo ikke noget hav, og under vores øvelsessejlsads var der blank vand på fjorden, det er selvfølgelig ikke de betingelser vi normalt har under en redningsaktion, men i og for sig er det ideelt at lave øvelsessejlsads under sådanne forhold, man er nemlig i stand til at afprøve og indøve bådens optimale manøvre evner, når der ikke samtidig skal tages hensyn til hård sø og vind, i hvilken grad man kan udnytte LRB.15's manøvre evner under andre forhold, skal vi jo nok opdage hen ad vejen. Sejlsadsøvelserne, som foregik det meste af eftermiddagen, var godt tilrettelagt af værftet. Det gik ikke bare ud på at øve manøvrering, men også indøve forholdsregler ved alle de forskellige problemer, der kan opstå under sejlsads. Søren var helt klar over hvilke ledninger der skulle pilles ved, for at aktivere forskellige former for alarmer på motorcomputerne, og han var ikke tilfreds med at vi blot fortalte, hvad der skulle gøres i den ene og den

anden situation. Nej- det var bare ned på knæ, og fysisk gøre det der skulle gøres. Nogen vil måske opfatte den slags som lidt "rekrut-agtig, men der er ikke nogen tvivl om, at man bedst lærer noget ved rent fysisk at indøve tingene, fremfor ved blot at tale om dem. Når man har været vant til en redningsbåd, som den vi hidtil har haft i Esbjerg, bliver man imponeret af flere ting ved en ny båd som LRB.15. Det drejer sig ikke bare om bådens fantastiske manøvre evner, bådens instrumenter er også et plus i forhold til hvad vi var vant til. Ikke mindst radar, VHF og ekkolod er meget bedre og mere brugervenlig på den nye redningsbåd, for eksempel slår ekkolodet først fra ved omkring 17 knob på fladt vand, og radarbilledet er meget bedre end vi er vant til fra den gamle redningsbåd, imidlertid kræver LRB.15 også meget vedligeholdelse, fordi der er tale om et utroligt avanceret fartøj. Det nødvendiggør en meget omhyggelig behandling og vedligeholdelse af båden. Til det brug har Per Siert, i samarbejde med værftet, udarbejdet nogle let tilgængelige, men meget grundige lister for daglig tjek, ugentlige og månedlige tjek og så videre. I den forbindelse må det siges, at vi undrede os en del over at erfare, at Farvandsvæsenet ikke har indgået nogen aftale med hensyn til reparation og service på hverken LRB.15 eller de andre både af typen, efter garantiperiodens udløb. Selv om bådtypen uden tvivl

er robust, er der nok ikke nogen tvivl om at der til stadighed vil være behov for reparation af det ene eller det andet på LRB.15 eller på et af søsterskibene rundt i landet, typens kompleksitet taget i betragtning, vil det efter Esbjerg Redningsstations opfattelse være særdeles uhenigtsmæssig, hvis reparationer og justeringer af motorer, instrumenter med videre, efter garantiperioden skal foretages af forskellige firmaer, der ikke har kendskab til bådtypen, det har vi i Esbjerg dårlige erfaringer med, hvad angår vores gamle redningsbåd, selv om den bestemt ikke er avanceret.

På kursets anden dag var der repetition af de nødprocedurer vi havde indøvet dagen før, ligesom der var manøvreringsovelser med tillægning og så videre. Afslutningen af kurset skete før oprindelig planlagt, fordi det var besluttet at LRB.15 skulle døbes den dag, det samme skulle LRB.16, der også lå færdigbygget på værftet, klar til levering til Sæby, i den anledning fik vi lejlighed til at hilse på vores kollegaer fra Sæby, der var kommet til Ålborg for at deltage i dåben. Selve dåben blev foretaget af to piger fra Farvandsvæsenet, der var kommet til Ålborg sammen med Farvandsvæsenets direktør. Ved en lille højtidelighed, overværet af værftets medarbejdere og repræsentanter fra nogle underleverandører, samt nogle andre tilskuere, holdt først Niels Mathiesen og derefter Farvandsdirektøren en tale, hvorefter de to piger foretog dåben af de to redningsbåde. Begge blev døbt i en pøs Limfjordsvand - helt passende for et redningsfartøj, der går gennem "ild og vand". Det eneste som ærgrede os var, at vi ikke havde tænkt på, af symbolske årsager, at tage lidt havvand fra Esbjerg med til at døbe hende i. Dåben af LRB.15 blev foretaget af Hanne Koukal, der lovede at hun på et tidspunkt skulle komme til Esbjerg, for at



RST Esbjergs nye flydende bådehus bliver her sat i vandet.

se til sit "gudbarn", vi vil gerne tage Hanne på ordet, hvis hun kommer forbi skal hun være hjertelig velkommen på redningsstationen. Efter dåben var værftet vært med lidt godt til ganen, hvorefter vi fra Esbjerg læssede en del løst gods fra båden over i bilerne, og sagde farvel og tak for denne gang. Efter fælles overenskomst var det besluttet, at årstiden ikke var til at vi selv skulle sejle redningsbåden hjem til Esbjerg. Den blev leveret på lastbil den 14-1-99. Afslutningsvis skal der lyde en tak til Niels Mathiesen, Søren Nørgård og Per Siert for et godt kursus. Hvis Hanne Koukal skulle læse denne artikel, kan vi fortælle, at hendes "gudbarn" befinder sig godt i Esbjerg, hvor den omtales med kælenavnet "Hanne".

Mandskabet på RST- Esbjerg

LRB.16 der skal til Sæby er blevet afhentet af mandskabet fra stationen fredag d.22 januar, stationsleder Peter Rasmussen oplyser overfor Tidsskriftet, at fra de

sejlede fra Ålborg/Mathis Værft, og til de var i Sæby gik der nøjagtig 80 minutter, de har prøvesejlet en del efter de er kommet hjem, og er yderst tilfreds med deres nye båd, den gamle LRB er blevet afleveret i Frederikshavn, gudmoder til LRB.16 er Winnie D Ebert fra Kystredningstjenesten.

H.S.

THORFISK
TRADING
A/S

THORFISK

HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals
Tlf. 98 94 12 27

Sejl · Presseninger · Tovværk



NORDVESTBANK

- den lokale bank



ESBJERG GENSIDIGE
SKIBSFORSIKRING

Havdigevej 31 · 6700 Esbjerg

Udvalget for redningsfartøjer og -materiel m.v. i kystredningstjenesten (UROM)

REFERAT FRA 81. MØDE I UROM, TIRSDAG DEN 15. DECEMBER 1998 I SØKVÆSTHUSET I KØBENHAVN.

Fra Farvandsvæsenet:

Divisionschef Svend Bojesen
Fg. redningsinspektør
Flemming S. Damø
Afdelingsingeniør Omar Frits Eriksson
Overkonstruktør Michael I. Jensen
Ingeniør Per Siert (pkt. 1-4)
Civilingeniør Lars Møller (pkt. 1-3)
Fuldmægtig Jørgen Busch Christensen (referent)

Fraværende:

Overkonstruktør Søren Lange
Fra Fore. 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. Orientering om kystredningstjenestens nye tilhørsforhold.
3. Status vedrørende bygning og introduktion af MRB type 16 (1. serie).
4. Status vedrørende anskaffelse af LRB'ere (2. serie).
5. Status vedrørende byggeaktiviteter på redningsområdet.
6. Orientering fra Redningsinspektøren/Materielafdeling Redningsvestes anvendelighed. Status vedrørende stabilitet på MRB type 23.
7. Eventuelt
8. Dato for næste møde.

Bilag: 1. Notits om anvendelse af redningsveste med automatisk/manual udløsning.

Ad. pkt. 1. Godkendelse af dagsorden.

Svend Bojesen bød velkommen til det 81. møde i UROM og konstaterede at der ikke var yderligere dagsordenspunkter eller nogen bemærkninger til den udsendte dagsorden.

Ad. pkt. 2. Orientering om kystredningstjenestens nye tilhørsforhold.

Svend Bojesen orienterede om sammenlægningen af Farvandsvæsenets afdeling og redningsinspektionen. Spørgs-

målet har været behandlet i samarbejdsregi, ligesom der har været kontakt til Forsvarsministeriet. Stillingen som chef for Kystredningstjenesten (FK) vil få tilagt selvstændigt økonomisk ansvar og dispositionsret over F's personaleressourcer og vil indgå sideordnet med tjenestechefstillingerne som Afmærkningschef (FA) og Radionavigationschef (FR) i F's formelle, interne organisation.

Sammenlægningen af Farvandsvæsenet og Redningsinspektionen planlægges at kunne ske pr. 1. januar 1999, afhængig af ministeriets godkendelse af organisationsjusteringen. Bestilling af møbler, opsætning af EDB-arbejdspladser samt omflytning sker i løbet af januar måned 1999. Der udestår indgåelse af lønafte/klassificering af stillingen som chef for kystredningstjenesten (FK).

Bjarke Kristensen ønskede oplyst om i hvilket omfang finansieringen af den „nye“ stilling som chef for kystredningstjenesten ville berøre redningsmændenes lokallønsmidler, mens **Henning Sørensen** ønskede oplyst, hvilke fordele der var ved denne organisatoriske ændring.

Svend Bojesen oplyste, at finansieringen kun i et meget lille omfang ville berøre redningsmændenes lokallønsmidler, efter drøftelser med Forsvarsministeriet, er det aftalt, at finansieringen af omklassificeringen af stillingen som chef for kystredningstjenesten fra lønramme 29 til en højere lønramme, vil ske af den samlede puljeramme som tilkommer Farvandsvæsenet. Med hensyn til spørgsmålet om fordelene ved denne organisatoriske ændring for redningsinspektørfunktionen, fremhævede **Svend Bojesen**, tilføjelse af selvstændigt økonomisk ansvar, mulighed for at trække på andre af F's personaleressourcer og organisatorisk placering som klare og åbenlyse fordele for kystredningstjenesten som helhed.

Ad. pkt. 3. Status vedrørende bygning og introduktion af MRB type 16 (1. serie)

Lars Møller orienterede om, at redningsfartøjet Morten Stage fik fartstilladelse 19. nov. 1998, at der blev gennemført afleveringsforretning 23. nov. 1998 samt at der blev afholdt en praktisk prøve i sejlads og betjening af motorerne for redningsmændene ved redningsstation Østerby den 24.-26. nov. 1998.

Omar Frits Eriksson oplyste, at nu hvor stabilitetsproblemet er løst for redningsfartøjet Morten Stage med udarbej-

delse af et forbedret detaljeringsgrad i stabilitetsberegningerne samt påmontering af en kølskinne på 152 kilo, vil M-afdelingen, også henset til at det tekniske samarbejde med værftet skal optimeres, blandt andet tage punkter som udarbejdelse af vedligeholdelsesmanual op med værftet, ligesom vi fra M's side går prøveperioden i møde. **Flemming Damø** supplerede med at der allerede var gjort nogle indledende overvejelser om hvordan prøveprogrammet for redningsfartøjet Morten Stage det kommende halvår vil se ud. Fartøjet skal afprøves i dårligt vejr, medløbende sø etc., således at gode erfaringer kan samles. Mindst 1 mand fra Østerby følger med fartøjet rundt i Kattegat, Østersøen og Nordsøen. Det er endnu ikke fastlagt til hvilke stationer, men de „faste“ stationer Hirtshals, Hvide Sande og Nekse er inde i overvejelserne. **Flemming Damø** oplyste at prøveprogrammet for MRB36, Morten Stage snarest vil blive færdiggjort i skitseform og blive udsendt med referatet fra dette UROM-møde. (Efterfølgende er det klarlagt, at færdiggørelsen og udsendelsen af skitsen til prøveprogrammet for MRB36 først kan ske på et senere tidspunkt). **Lars Møller** forlod herefter mødet.

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

Per Siert orienterede herefter om status vedrørende anskaffelse af LRB'ere (2. serie).

Per Siert oplyste, at LRB.15 var klar til at blive leveret til redningsstation Esbjerg den 13. November 1998, men at man afventer færdiggørelsen af det flydende bådhus. Der bliver afholdt brugerkursus for mandskabet ved redningsstation Esbjerg 6.-7. januar 1999. LRB 16 vil være klar til at blive leveret den 15.-18. januar 1999 og kursus for mandskabet ved redningsstation Sæby kan afholdes 19.-20. januar 1999. LRB 17 og LRB 18 kan leveres i løbet af henholdsvis februar og april måned. På forespørgsel fra **Bjarke Kristensen** bekræftede **Omar Frits Eriksson** at der forinden leveringen af LRB 17, var der nogle forhold som skulle afklares med hensyn til sliske og bygning ved Rønne redningsstation. For så vidt angår leveringen af LRB 18 er der gennemført drøftelser med havnerådet i Hanstholm. Placeringen af LRB 18 i Hanstholm og andre mulige alternativer overvejes stadigvæk. Der udspandt sig

herefter en drøftelse vedrørende det kommende hovedsyn af MRB35 fra Nørre Vorupør og Jammerbugt-problematikken generelt. **Svend Bojesen** rundede drøftelsen af med at konstatere, at M overvejer, hvad der skal ske med den bestilte LRB 18 og hvad der i øvrigt må ske syd for Hirtshals og nord for Thyborøn afklares i et andet forum, ved revision af den blå plan. **Per Siert** forlod herefter mødet.

Ad. pkt. 5. Status vedrørende byggeaktiviteter på redningsområdet.

Omar Frits Eriksson orienterede om en række bygge-, vedligeholdelses- og ombygningsaktiviteter inden for redningsområdet:

Hanstholm redningsstation: Placeringsforslagene for et flydende bådhus til LRB 18 har været drøftet med Hanstholm Havn. Uafklaret.

Rønne redningsstation: Forholdene vedrørende sliske og bygning ved Rønne redningsstation afklares af M, således at stationen er klar til at modtage LRB 17 til februar 1999.

Anholt redningsstation: Det beskrevne projekt på Anholt planlægges forelagt Finansudvalget i januar 1999.

Esbjerg redningsstation: Bygningen af det flydende bådhus til stationen i Esbjerg er lidt forsinket men det går godt og der arbejdes med en helhedsløsning med bro/pontoner, således at stationen i Esbjerg også vil være klar til at modtage et MRB type 16-fartøj.

Hirtshals redningsstation: Der foreslås 1 års syn på det flydende bådhus.

Ad. pkt. 6. Orientering fra Redningsinspektøren/Materielafdelingen Redningsvestes anvendelighed udarbejdelse af instruks

Flemming Damø orienterede på baggrund af drøftelserne på stationsledermødet om status vedrørende anvendelse af redningsveste med automatisk/manual udløsning i LRB'erne og MRB'eren.

Efter gennemgang i FRV journalsystem, kan det konstateres at der ligger en del brevveksling mellem Farvandsvæsenet og Søfartsstyrelsen i sagen. Hvad der er sagt, gjort og aftalt vedrørende anvendelse af redningsveste med automatisk/manual udløsning afklares og der sendes et kort notits herom ud med referatet fra dette UROM-møde.

Status vedrørende stabilitet på MRB type 23

Omar Frits Eriksson oplyste, at der ved rutinemæssig krængningsprøve på Leopold Rosenfeld blev konstateret en væsentlig uoverensstemmelse mellem



Divisionschef Svend Bojesen og formand Jacob Pedersen giver hinanden hånden på et godt samarbejde.

fartøjets amningsmærker og dets faktiske displacement. Amningsmærkerne blev senere målt til at være forkert placeret. Efterfølgende har Materielafdelingen i samarbejde med konsulentfirmaet ShipTech gennemført en opmåling af amningsmærkerne på alle fire type 23-fartøjer, og er, med hjælp af ShipTech i gang med at udarbejde korrigerede stabilitetsbøger for alle fire fartøjer med henblik på at få disse godkendt efter de i dag gældende regler for stabilitet. De foreløbige beregningsresultater viser, at type 23-fartøjer har den fornødne stabilitetsmargin (GZ) efter de nugældende regler. Når ShipTech har færdiggjort sit arbejde, vil information blive udarbejdet og blandt andet blive sendt ud til de fire stationer som har type 23-fartøjerne, Hirtshals, Grenå, Gedser og Nekse.

Ad. pkt. 7. Eventuelt.

Økonomistyring

Michael Jensen eftersøgte indførelse af formålskontonr./enhedsnr på de enkelte dele i fartøjerne, bygningerne, redningsbilerne etc. og efter en kortere drøftelse heraf fandt **Svend Bojesen** at spørgsmålet hensigtsmæssigt kunne afklares med de FRV medarbejdere, som er involveret i DeMars.

Medicinkister.

Flemming Damø oplyste, at der er aftalt møde med Ole Lyngenbo, Søfartsstyrelsen og Henrik Schøtt Hansen den 27. januar 1999 om hvilket indhold, der skal være i LRB'ernes og redningsbilernes medicinkister. Der var herefter en kortere drøftelse om medicinkisterne, som blev afrundet ved, at **Henning Sørensen** gjorde opmærksom på, at beslutningen om MRB'ernes medicinkiste er

modtaget med tilfredshed ude omkring. **Michael Jensen** gjorde dog opmærksom på at der er rejst kritik af rygsækkernes kvalitet.

Ad. pkt. 8. Dato for næste møde.

Næste møde i UROM blev fastsat til tirsdag den 9. marts 1999 kl. 13.00.

Mødet afholdes i Søkvæsthusets store mødelokale.

Bilag.1

Notits vedrørende anvendelse af opustelige redningsveste i Kystredningstjenestens fartøjer

Jf. vedlagte kopi af brev fra Søfartsstyrelsen, blev Norvik 1/Viking 1 godkendt som redningsvest i 1993 til anvendelse i Kystredningstjenesten, idet Søfartsstyrelsen samtidig gav tilladelse til, at redningsvesten kunne anvendes i en udelukkende manuelt udløst udgave af de redningsmænd, der måtte ønske det, idet det tydeligt skal fremgå af hver redningsvest, om den har manuel eller automatisk udløsning. Den 19. januar 1999 har jeg drøftet tilladelsens omfang med sagsbehandleren i Søfartsstyrelsen. Han bekræftede, at tilladelsen ikke var begrænset til et bestemt type fartøj, men at den omfattede samtlige anvendte fartøjer i Kystredningstjenesten.

Konklusion

Det er op til den enkelte redningsmand, at afgøre, om han vil benytte en redningsvest med manuel eller automatisk udløsning. Den anvendte redningsvest skal være tydeligt mærket med hvilken type udløsning den er forsynet. Dette gælder under sejlads i alle fartøjer tilknyttet kystredningstjenesten.

Flemming Damø

Tåge forhindrede helikopterlanding

Alvorlig syg patient hentet med redningsbåd på Anholt.

En ca. 40 årig mand på Anholt blev tirsdag den 1 december ramt af en livstruende blodstyrning. Stationsleder ved RST Anholt Bjarne Carlsen fortæller » Vi bliver kl 1730 kontaktet af øens praktiserende læge, der meddeler at en patient skal køres til flyvepladsen, patienten er alvorlig syg, og skal på hospitalet så hurtigt som mulig, men da det er meget tåget, kan tidspunktet ikke fastsættes«

Kl.1830 får vi besked om, at helikopteren vil lande lidt over kl.1900, men da redningshelikopteren efter tre forgæves forsøg opgav at lande på grund af tåge, den praktiserende læge på Anholt havde netop anmodet om helikopter assistance på grund af de akutte omstændigheder, så kører vi patienten ned på redningsstationen, sammen med en sygeplejerske og en hjemmehjælper, samt to redningsfolk. Patienten der er meget dårlig, kaster en masse blod op, og vi må også skifte ham flere gange, tilføjer Bjarne Carlsen, da det også løber den vej, man forsøger at stabilisere ham, ved at lægge drop med saltvand. Lægen kommer ind til Bjarne og de kontakter Søværnets Operative Kommando, og de beslutter at rekvirere "Anna E Rørbye" fra Grenaa, samt to læger, da patienten skal have blod inden for de næste timer, da hans tilstand er yderst kritisk.

Kl. 1945 alarmerer Søværnets Operative Kommando redningsstationen i Grenaa, og via Grenaa Centralsygehus rekvirerede de to læger, som blev afhentet i deres hjem i Ebeltoft (ca. 35 km fra Grenaa), af Grenaa Politi og kørt til redningsbåden Den ene læge er dog rundt ved Grenaa Centralsygehus og hente blodplasma og andet lægeligt udstyr, til den efterhånden livstruende situation, inden vi kan nå frem til Anholt, så kl.2055 afgik "Anna E Rørbye" fra Grenaa, med kurs mod Anholt.

Efter halvanden times sejlads, ankommer vi kl 2225 til Anholt havn, det er meget tæt tåge med sigt på ned til ca.50 me-



Stationsleder Bjarne Carlsen: MRB 33 egner sig ikke til liggende patients transport.

ter, tågen kommer dog først, da vi mangler omkring 4 til 5 mil i at være fremme, og da vi via VHF har haft kontakt med Anholt redningsstation, og lægerne også via VHF'en har talt det læge faglige igennem, så tager det os ti minutter inden vi er af havn igen, da det hele var klar da vi lå til kaj. Vi får med lidt besvær, det er en ret så stor bære de har i redningsbilen, anbragt patienten i det forreste redningsrum, og inden der er gået mange minutter ligner redningsrummet en bedre operationsstue, der hænger poser med blodplasma, og diverse væsker, som patienten får i form af drop, fire poser hænger der, desuden anlægges de to læger en sonde, der kan suge blod og andet op af mavesækken, således at patienten ikke blev kvalt, at han kom under behandling af de to læger fra Grenaa Centralsygehus, med det samme vi kom til Anholt, var det der reddede hans liv, har vi senere fået oplyst.

Patienten var under behandling hele vejen, indtil vi ankom til Grenaa kl. 0040, hvor en ambulance stod parat. »Grenaa Centralsygehus har ikke et

stående udrykningsberedskab, så indsatsen er sat i værk efter omstændighederne på initiativ af den vagthavende overlæge. Men heldigvis har vi et fleksibelt personale- her en overlæge og en reservelæge som havde fri- der er rede til at træde i aktion omgående, når det kræves«, forklarer cheflæge Chr. Møller Nielsen, Grenaa Centralsygehus. De to læger etablerede drop og stabiliserede patienten under transporten. Patienten blev opereret på Grenaa Centralsygehus torsdag og skønnes nu udenfor livsfare, oplyser Chr. Møller Nielsen.

Tidsskriftet har spurgt stationsleder Bjarne Carlsen, om hvor mange patienter transporteres der har, og hvorledes de normalt foregår, hertil oplyser Bjarne Carlsen, at de i år indtil nu har haft 28 patients transporter, heraf er de tyve foregået med helikopter afhentning, og otte er sendt over med færgen, sidste år havde vi 36 transporter.

På spørgsmålet om de ikke selv kunne have transporteret patienten over med deres MRB.33 svarer Bjarne Carlsen » Det er der ingen mulighed for, for det første

er der for lidt plads til en bære, og der er en form for et mandedæksel vi skal ned af, så børen skal stå lodret, så det er en umulighed og ind af styrehusdøren, der er børen for bred, og så vil det tage alt for lang tid, med de syv miles fart vi kan sejle« Den eneste mulighed vi har, er hvis det er sommer, stille vejr og 25 graders varme, så kan vi stille dem ned på vores LRB. Til sidst oplyser Bjarne Carlsen, at da vi var på vej over for at hente patienten, var der mange forslag fremme om, hvad de eventuelt kunne gøre, et gik på at de tog 33veren og satte patienten ned på, og sejlede os i møde, »dette afviste jeg dog klart«, slutter Bjarne.

Anholts redningsbil er en Defender Landrover 110, den er udstyret med VHF, Mobiltelefon, Walkie-talkie og radar den er endvidere indrettet med speciel bære-materiel til transport af patienter på øen, dette medførte at man i 1997 fik døren bag på bilen ændret således, at man i stedet for at kunne åbne den til siden, kunne åbne den opad, så to mand bedre kunne sætte børen ind i bilen. Den aftale der ligger til grund for sygetransport på Anholt, er en aftale indgået mellem Farvandsvæsenet og Århus Amt- Grenaa Centralsygehus.

Her vil jeg omtale et par paragraffer fra aftalen. §.2 Aftalens genstand. Transport af patienter på øen Anholt med redningsvogn efter rekvisition fra øens praktiserende læge. §.3 Aftalens omfang. 1 Transport sker med den til enhver tid på Anholt stationerede redningsvogn med besætning. 2 Vognen skal være forsynet med bære og standardmateriel for redningsopgaver. 3 Transporter begrænset til alene at finde sted på selve øen. Ikke selvhjulpne patienter bringes ombord. 4 Transporter omfatter alene personer. 5 Farvandsvæsenet prioriterer opgaverne, idet egentlige redningsopgaver normalt



RST Anholts redningsbil til patienttransport, bagklappen åbnes opad.

går forud for patienttransport. Lederen af RST- Anholt afgør prioritets rækkefølgen i tvivlstilfælde. At Anholt har en sådan aftale med Grenaa Centralsygehus er, at Grenaa Centralsygehus i en skrivelse har ansøgt Sundhedsministeriet om dispensation fra §.6 og 7 i bekendtgørelse nr.987 af 6 december 1994 om ambulancer.

Baggrunden for anmodningen er, at Grenaa Centralsygehus har indgået aftale med Farvandsvæsenet om, at patienttransport sker med den til enhver tid på Anholt stationerede redningsvogn med besætning. Redningsvognen er bemanded med to reddere, som har gennemgået Farvandsvæsenets uddannelse for personale, der udfører redningsopgaver. Vognen er forsynet med bære og standardmateriel for redningsopgaver. Den enkelte patienttransport sker efter lægetilsyn fra øens praktiserende læge og efter dennes anvisning. Lægen ledsager patienten enten i redningskøretøjet eller i egen bil, når det er påkrævet, dog således at lægen altid

ledsager patienter, der transporteres til flyvepladsen med henblik på flytransport. Sundhedsministeriet meddeler herefter Grenaa Centralsygehus, at man kan give dispensation fra §.6 og 7 i bekendtgørelse om ambulancer vedrørende bemanning og mandskabs uddannelse samt ambulancens indretning og udrustning. Dispensationen gives under forudsætning af at patienttransport på Anholt fortsat altid sker efter lægetilsyn fra øens praktiserende læge, og efter dennes anvisning. Dispensationen gælder så længe Grenaa Centralsygehus fortsat har indgået aftale med Farvandsvæsenet om patienttransport. Såfremt man ønsker at tilrettelægge patienttransporten på anden måde og med andre deltagere end hidtil, tages sagen op på ny.

Der er så lidt om priserne, disse mener jeg er irrelevant i denne sammenhæng.

HAVNENS REGNSKABSKONTOR

- BUDGETTER
- KONTORHOLD
- LØN
- DAGLIG REVISION
- REGNSKABSASSISTANCE



Søndre Kajgade 13 - 8500 Grenaa - Tlf. 86 30 10 00 - 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



Fiskernes Samlecentral



i Grenaa ApS - Strandgade 6 - 8500 Grenaa
Telefon 86 32 17 35 - Fax 86 30 02 95 - Auktionshallen 86 32 68 44
Per Roholm Nielsen: tlf. 86 32 41 93, mobil: 40 37 77 35 - 30 27 95 35
Kaj Bachmand Pedersen: tlf. 86 32 67 14, mobil: 22 17 97 14



Grenaa Fiskeauktion

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

STRØTANKER *vedr. udrykningskørsel*

Ved læsning af den udmærkede artikel i nr. 4 *vedr. MRB "MOTERN STAGE"*, bemærkede jeg det positive i at fabrikanten påregner at uddanne 3 - 4 mand fra Østerby. Som udgangspunkt findes der næppe bedre instruktør end fabrikanten, selvom det ikke nødvendigvis er fabrikanten der er bedst til at anvende det materiel han er god til at fabrikere.

Ovenstående omtalte artikel henledte mine tanker på uddannelse af chauffører i Farvandsvæsenet. Jeg har været med til at planlægge og gennemføre enkelte kurser i terrænkørsel for chauffører i Farvandsvæsenet. Eleverne har mødt med eget køretøj, et kørekort til pågældende køretøj og store forventninger til kurset. Under kurset har flere rettet spørgsmål *vedr. regler og bestemmelser for kørsel med udrykning*, herunder blink alene. Vi har taget emnet op i forbindelse med kurserne i terrænkørsel, dog kun på det teoretiske orienterende plan (højlæsning af færdselsloven). Tiden og ressourcerne til dyberegående instruktion har ikke været til rådighed i forbindelse med kurserne i terrænkørsel.

Under kurserne har jeg bemærket, at eleverne under den praktiske del i terrænkørsel tit har handlet forkert i situationer hvor de følte sig presset. For eksempel har flere af eleverne trådt på bremsepedalen med venstre fod og havde derfor store problemer når de så senere skulle koble ud med samme fod, eller de har trådt koblingspedalen ned i situationer hvor motoren skulle bremse køretøjet. I de situationer har der været en instruktør ved siden af til at påpege fejlen og komme med bemærkninger/instruktion til den bestemte situation.

Når der sendes personel af sted til en aktion, er alle påpasselig med at den "rigtige" mand betjener udstyret, dvs. ham der har duelighedsbevis eller anden tilsvarende uddannelse sejler, og ham der har stort kørekort kører lastvognen. Alle ombord i båden har stor tiltro til at skibsføreren kan sit job og gør det professionel. Man har måske lagt sit liv i hans hænder.

Alle der stiger om bord i bilen har samme tiltro til chaufføren, men her stiller ingen krav til hans alder (reaktionsevne), uddannelse eller evne til at køre en lastvogn "for han kører jo bare bil". Chaufføren tænder det blå blink og sætter hornet i gang, for så er han jo hævet over alt og alle, selv naturlovene. Fremstillingen er måske lidt voldsomt, og såfremt den ikke er rigtig, er det jo også bare en tænkt situation.

I vores blad nr. 4, skriver redaktøren noget om kritik og selvkritik som jeg stort set er enig i, og derfor vil fremkomme med forslag til hvordan vores "uddannelse" i forbindelse med udrykningskørsel kan gøres bedre. Jeg bygger mine synspunkter på blandt andet kørsels erfaringer fra Rigspolitiet, Forsvaret, Benzinselskaber og andre større virksomheder der arbejder med stor professionalisme som vi bør kunne sammenligne os med.

For at køre udrykning med Farvandsvæsenets køretøjer, kunne kravet være en uddannelse på ca. 20 - 30 timer. Uddannelsens indhold kan være: **Gennemgang af færdselslovens §7 og Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 510 af 11 juni 1996. Færdselslære. Teoretisk køreteknik og Praktisk køreteknik på køre-**

teknisk anlæg, tør og glat bane.

Formålet med uddannelsen er, at chaufførerne efter den teoretiske uddannelse skal uddannes i udrykningskørsel med sit eget køretøj således, at når behov under udrykningskørsel opstår, kan udrykningschaufføren reagere hurtigt og korrekt.

Jeg mener, at denne uddannelse, eller tilsvarende, er nødvendig, idet enkelte regler i færdselsloven, herunder hastighed, under særlig forsigtighed kan undlades at følges. Såfremt jeg har ramt "et ømt punkt" ved enkelte chauffører, og de er enig i mine betragtninger, kan sagen diskuteres på stationerne og evt. rejses via vores forening.

Det skal anføres, at personel ved Redningsstation Oksbøl, der anvender Forsvarets køretøjer, har gennemført en lignende uddannelse med praktisk køreteknik mindst en gang pr. år. Dette er et krav fra Forsvaret og ligger derfor ikke Farvandsvæsenet til økonomisk byrde. Når jeg underskriver mig som "Bådmand", er det fordi jeg normalt kører med vores båd. Ikke fordi jeg er bedst, men udelukkende fordi jeg kommer først.

Søren Veje
Bådmand
RST Oksbøl



Vi skal fortsat styrke Kystredningstjenesten

Af Farvandsdirektør S. Torp Petersen

I de seneste år har vi arbejdet ihærdigt og målbevidst for at videreudvikle Farvandsvæsenet som en moderne, forandningsberedt statsvirksomhed. I vor tid er det virkelig en krævende opgave fordi teknologien, kundernes ønsker, de politiske prioriteringer og ikke mindst bevilningernes størrelse alle, er af betydning for virksomheden, men trækker ofte i hver sin retning.

Vigtige forudsætninger for at en virksomhed som vores kan bevare sin position er planlægning, resourcestyring, organisation, materiel samt først og fremmest personale. Ikke blot for den samlede virksomhed, men også for Kystredningstjenesten isoleret er disse ting af vital betydning selv om flere af dem til daglig kan opfattes som bureaukrati og mindre væsentlige end operative tiltag. Som resultat af de seneste års arbejde råder vi nu over et indarbejdet planlægningssystem, der giver os mulighed for at vurdere omkostningerne ved hver enkelt aktivitet og således prioritere fornuftigt inden for de tildelte bevillinger. I denne forbindelse er vi ved at have et meget godt billede af omkostningsstrukturen i Kystredningstjenesten og hvad de forskellige aktiviteter koster. Vort resourcestyringssystem gør det muligt løbende at følge op på udgifterne.

En organisation der passer til opgaverne og som er tilstrækkelig bemanded er helt nødvendig. Redningsstationernes organisation har stået sin prøve gennem mange år og anses stadig for optimal. Derimod har det knebet i Redningsinspektionen de senere år. Den nye organisation, der er iværksat i 1999 vil uden tvivl rette op på de svage sider og styrke Kystredningstjenesten væsentligt.

Også på materiel siden har der været en betragtelig udvikling. Anden serie LRB er nu i fuld produktion og LRB 15 og 16 til henholdsvis Esbjerg og Sæby er på plads ved stationerne. Disse både opfylder til fulde vore krav til en moderne let redningsbåd og stationerne er meget glade for dem. I november afleveredes den første MRB, "Morten Stage" til RST Østerby, hvor den siden er blevet grundigt afprøvet. "Morten Stage" opfylder alle forventninger og begejstringen på stationen er stor. Snart vil den besøge an-

dre stationer for at blive afprøvet der. Når alle børnesygdomme er fundet (hidtil kun få) vil vi så starte den egentlige serieproduktion.

Begge disse bådtyper har tilført Kystredningstjenesten en avanceret kapacitet, der kan løse selv de vanskeligste redningsopgaver, men de betyder også øgede udgifter til drift. Men de betyder navnlig at vi fremover i overensstemmelse med Søfartsstyrelsens krav skal stille større krav til mandskabets uddannelse. Dette er helt i overensstemmelse med vore "Nytårsforsætter" for 1999 og bestemt i redningsmændenes egne interesser. Samarbejdet mellem Søfartsstyrelsen og Farvandsvæsenet om uddannelse af de første besætninger til MRB'erne er det første led i denne proces, men begivenhederne på Læsø og pressens omtale heraf vidner om, at vi skal videre med et formelt, kompetencegivende uddannelsesprogram, der skal lægges oven i den enkelte redningsmands erfaring og lokal kendskab. **Der må aldrig kunne rejses tvivl om en redningsmands kvalifikationer.**

Nuværende forsvarsforlig, hvoraf Farvandsvæsenet er en del, er ved at løbe ud og med finansloven for 1999 og budgetoverslagene for de følgende år står det klart, at Farvandsvæsenet må skrue ned for blusset. Her kommer så "Farvandsvæsenets strategiske mål" ind i billedet. Denne redegørelse, som hver redningsmand har fået et eksemplar af, er min vurdering af samfundets udvikling i de

kommande år og den prioritering af opgaverne, der følger heraf. Kystredningstjenesten er prioriteret under hensyn til de overfor skitserede udgifter og de svindende budgetter og de strategiske mål siger herom bl.a. "Med stadig 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." Dette betyder i praksis, at vi må reducere Kystredningstjenestens struktur d.v.s. reducere antallet af redningsstationer, redningsmænd og både for derved at frigøre midler til øget uddannelse, mere vedligeholdelse og nyt materiel. Herunder må også balancen mellem fuldtidsansatte og deltidsansatte redningsmænd vurderes. Disse overvejelser finder som bekendt sted i den arbejdsgruppe der er ved at revurdere "Den blå Plan". Dette arbejde skal være færdigt inden udgangen af marts måned i år. Straks derefter påbegyndes drøftelser med vort ministerium, de enkelte redningsstationer, lokalsamfundene o.s.v. om hvordan planens anbefalinger kan føres ud i livet.

MARITEK
marine electronics

Hyttefadsvej 2 · 9970 Strandby
Telefon 98 48 12 50 · Fax 98 48 20 66

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
- Ophælerbeddinger til 150, 300 og 500 tons
- Reparationskøl med el og vand • Tilkøbsmulighed for kran



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

**MOLLERUP
&
BROE**

Kolonial og skibshandel

Thyborøn Havn
Telefon 97 83 12 11



**HVIDE SANDE
FISKERIFORENING**

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

Jægere fór vild i jolle ved Anholt

En lykkelig afslutning, men det kunne være endt i tragedie

To jægere i en lille jolle for fredag aften den 4/12 vild, da de var på vej til Anholt for at deltage i et jagtselskab på øen, oplyser Søværnets Operative Kommando. Fra Anholt redningsstation oplyser stationsleder Bjarne Carlsen "At kl. 1915 kontaktes KGM mig for at høre om vi savner en åben jolle, med en påhængsmotor og to mand ombord". Jeg kontaktes Havnefogeden og vi er begge uforstående over hvad det mon kan være. De to jægere anræbte lørdag aften et mindre tysk handelskib på positionen 56° 31 N - 11° 35 Ø, dette ca. 10 sømil S for Anholt, og bad besætningen på handelsskibet om hjælp til at pejle retningen til Anholt havn, de fik oplyst at kursen til Anholt var 350°. En undersøgelse af sagen viser at de to jægere, via mobiltelefon, denne var dog ved at løbe tør for strøm, havde kontakt med jagtselskabet på øen, disse var kommet til øen med færgen tidligere på dagen, de to i jollen havde skudt ænder i nærheden af Grenaa, og ved 16 tiden havde sejlet efter Anholt fra Fornæs fyr, de havde på det tidspunkt oplyst overfor jagtselskabet, at de forventede at være fremme på Anholt ved 21 tiden. Da de imidlertid ikke dukker op til det aftalte tidspunkt, og vinden var tiltagende til kulning med begyndende snevejr, anmoder KGM kl. 2130 Anholt redningsstation om at iværksætte en SAR aktion, vi sender MRB.33 og vores LRB ned efter positionen oplyser Bjarne Carlsen, samtidig sender vi vores landrover ned på syd siden af øen, ligeledes bliver to af Søværnets fartøjer dirigeret til positionen for at eftersøge jollen. Kl. 2215 aflyser KGM aktio-



Stationsleder Bjarne Carlsen: Man burde skrive en håndbog om hvordan man ikke burde sejle.

nen, der er fra den enes kone kommet meddelelse om, at jollen snart er i Grenaa, de havde med det sidste strøm lige akkurat fået afgivet denne meddelelse. Bjarne oplyser overfor tidsskriftet, at han med den vagthavende på KGM, havde diskuteret om de ikke skulle sætte sig sammen, og skrive en håndbog om, hvordan man i hvert tilfælde ikke burde sejle.

Steen Jensen indehaver af "Viggo Jensen skibsradio" Grenaa Havn oplyser over for Tidsskriftet, at der lørdag formiddag møder to mand op i forretningen og spørger om de kan købe en håndnavigator, dette kunne de naturligvis, men inden de går vil de gerne lige have ham til at kode positionen på Anholt ind, da han

har gjort dette vil de gerne, som de siger for en sikkerheds skyld også gerne have Grenaa kodet ind, så med manualen over hvorledes den fungerer drager de ud af forretningen. Han kører så lørdag middag da de lukker rundt havnen og ser de to mænd har sat en meget lille båd ud fra en trailer, og er ved at hælde brændstof i tanken til påhængsmotoren, han stopper og fraråder dem på det kraftigste, med den vejrmelding der er, at sejle til Anholt, hvorledes det senere er forløbet vides vi ikke, men det må konstateres at de ikke var blevet meget klogere af fredag aften's hændelse. Han var på daværende tidspunkt ikke klar over fredag aften's hændelse.

broen af MS "Buna". Han understreger i øvrigt, at han var imponeret over koordineringen af den hurtige fælles aktion mellem de tilstedeværende fartøjer, SOK havde udnævnt marinefartøjet "Nordby" til områdeleder.

Men ud over det forbilledlige samarbejde mellem Lyngby Radio, SOK, Anholt og Grenaa redningsstationer samt tre marinefartøjer, to bugserbåde og MS "Buna" der tilfældigvis lå næsten lige i nærheden, så var aktionen også en debut for en helt ny enhed under Falck i Hillerød. Det er en udrykningsenhed til indsats ved skibsbrande, som her kom i aktion for første gang, fortæller områdeleder Stig Andersen fra Falck i Hillerød, hvor enheden har hjemme. Tanken er opstået i samarbejde med Tryg-Baltica, som vi tidligere har løst søværts opgaver for, to gange med oprydning, der udviklede sig til en regulær efterslukning. De erfaringer har vi samlet og nu anvendt for første gang. Vi blev alarmeret ved 22-tiden og via hurtigfærgen fra Odden, var vi fremme i Grenaa med fem mand ved totiden om natten, med det relevante grej pakket til opgaven, og vi blev af Lodsåden fra Grenå sejlet ud til havaristen, klokken halv ti fredag formiddag

var ilden så meget under kontrol, at man optog bugseringen til værft i Fredericia, fortæller Stig Andersen, han understreger at de gængse kommandoveje overholdes, det betyder, at ansvaret for opgaven er lagt i hænderne på en skibsfører, udpeget af forsikrings-selskabet, indtil skibet forføres til kaj, herefter ligger ansvaret hos den stedlige beredskabschef. "Tiny Swan" kom dog aldrig til kaj i Grenaa, men blev af slæbebåden "Søløven" af Svendborg, der befandt sig i nærheden, og som var under forsegling fra Frederikshavn til Svendborg, og havde fået en slæbe trosse sat fast på det brændende skib, slæbt ind til en position, en sømil ud for Fornæs Fyr, hvor det sidste slukningsarbejde blev udført, Falckfolkene blev ombord under hele bugseringsforløbet. Kun et enkelt besætningsmedlem fra "Tiny Swan" måtte bringes til Ålborg Sygehus af en helikopter på grund af mistanke om røgforgiftning. "Tiny Swan" er en lille tanker på 494 Brutto Register tons, der sejlede i timecharter for Statoil, og blev brugt til at sejle forsyninger frem til en række mindre havne, såsom Sjællands Odde, Læsø og andre små havne, ved uheldet sejlede den med tomme tanke. "Tiny Swan" der

er bygget i England i 1944, led ved branden stor skade, hele aluminiums styrehuset smeltede totalt, og hele apteringen er brændt væk, ligeledes led alle elektriske installationer stor skade, så det menes at det vil komme til at koste op imod 10 millioner kroner at reparere skibet, så det er et spørgsmål om det overhovedet vil blive repareret. MS "Buna" der samlede de nødstedte op, er også en tanker, men på 2000 BRT, og den var halv lastet hvorfor den holdt sig på afstand af det brændende skib, da den havde samlet folkene op.

**Tegn
abonnement
på
redningsbladet**

Brand i mindre olietanker

Eksplosionsagtig brand i tankbåd 20 sømil N af Grenaa

Klokken 1800 torsdag den 26-11 opfanger Lyngby Radio et Mayday-nødopkald fra den lille tanker MS "Tiny Swan", der lå med en Eksplosionsagtig brand 20 sømil N af Grenaa på positionen 56°46 N- 10°58 Ø. Skibet var på vej fra Østerby på Læsø til Kalundborg i ballast. Få minutter senere går besætningen på seks mænd og en kvinde i redningsflåden, ti minutter efter at nødopkaldet er

kommet kl. 1810, bliver både Grenaa og Anholt redningsstationer alarmeret, men klokken 1900 var alle redet ombord på tankeren MS "Buna" der ved alarmen lå mindre end en sømil S for ulykkesstedet med kurs mod Århus, ligeledes havde Søværnet afholdt en øvelse ikke så langt fra ulykkesstedet, så der var flere marinefartøjer, der i blandt tre motor torpedobåde på vej. På afstand kunne vi se det

brænde fra maskinen, og store flammer slog ud af styrehuset, bagefter fortalte kaptajnen mig, at ilden havde bredt sig lynhurtigt. Da vi samlede dem op, de af-fyrede en nødraket da vi var ved at være fremme ved dem i flåden, kunne vi også se, at de også kun var klædt i det absolut mest nødvendige tøj, så de havde haft travlt med at komme i flåden, fortæller skibsfører Kurt Andersen, der stod på





FØDSELSDAGE

50 år

Bådmand ved Grenaa Redningsstation Tommy Jørgensen kan den 21 februar fejre sin 50 års fødselsdag.

Bådmand ved Anholt Redningsstation Jens Erik Bechmann Christensen kan den 26 februar fejre sin 50 års fødselsdag.

65 år

Stationsleder ved Anholt redningsstation Bjarne Carlsen kan den 29 marts fejre sin 65 års fødselsdag.

Receptioner

Receptionerne for Herluf Høj Thyborøn d.29-1 afskedsreception, og for Ewald Harbo Hanstholm 40 års jubilæum, vil blive nærmere omtalt i næste nummer.



Stof til bladet

Sidste frist for indlevering af stof til næste blad er 6. april 1999.

LEGATUDELING 1998

Legatbestyrelsen for Emile Robin m.fl.'s legat, Kasserer Gotlieb Ølsteds legat, Fru Anna Elisabeth Rørbyes legat og Professor Leopold Rosenfelds legat, har for 1998 uddelt i alt 63.600 kroner fra disse fire legater.

Ved uddelingen af *Emile Robin m.fl.'s legat* er 12 livsvarige nydere af legatet og 13 ansøgere kommet i betragtning ved fordelingen af 8.000 kroner fra dette legat.

Ved uddelingen af *Kasserer Gotlieb Ølsteds legat* har 13 ansøgere fået del i de 19.600 kroner, som blev uddelt fra legatet. Den del af *Kasserer Gotlieb Ølsteds legat*, som anvendes til medlemmer af Nørrejske bådmanskaber som **belønning for udvist mod under udførelsen af redningsarbejdet**, er tildelt det **mandskab ved redningsstation Hirtshals**, som deltog i den redningsaktion som fandt sted den 17. juni 1998 fra kl. 22.00 til 18. juni 1998 kl. 04.30, hvor de redningsmænd som deltog i aktionen under svære sø- og vejrforhold og med fare for mandskab og materiel ydede en forbilledlig, god indsats og hjælp til to mænd på lystsejleren "La Boheme".

Fra *Fru Anna Elisabeth Rørbyes legat* er der uddelt 12.000 kroner til 8 ansøgere.

6 ansøgere har fået del i de 24.000 kroner, som er uddelt fra *Professor Leopold Rosenfelds legat*.

På grund af betingelserne i fundatserne

for Fru Anna E. Rørbyes og Professor Leopold Rosenfelds legater om at man skal være enke efter redningsmænd som er omkommet under udførelse af redningsarbejde, er ingen kvindelige ansøgere kommet i betragtning ved fordelingen af nævnte to legater.

Den del af Professor Leopold Rosenfelds legat, som anvendes til **mænd, der i årets løb under farefulde eller vanskelige omstændigheder har udvist særligt mod, beslutsomhed og dygtighed - særlig indsats** - er tildelt to bådmanskaber. Dels det **mandskab ved redningsstation Thorsminde**, som deltog i den redningsaktion som fandt sted den 21. marts 1998, hvor der blev forbilledlig indsats samt hjælp til 2 mænd i bugserbåden "Svends" gummibåd og mandskabet ombord på "Nørfjand" og dels det **mandskab ved redningsstation Hvide Sande**, som deltog i den redningsaktion som fandt sted den 16. oktober 1998 og hvor der ligeledes blev ydet en forbilledlig indsats og hjælp ved "Aster's" forlis, hvorved man reddede fem menneskeliv.

Flemming Dame



Bestyrelsens aktiviteter

- 14-12 Jacob Bjarke København
- 15-12 Jacob Bjarke Henning København
- 16-12 Jacob Bjarke Henning København
- 04-01 Jacob Ålborg Mathis
- 05-01 Jacob Ålborg Mathis
- 08-01 Jacob København Ålborg Mathis
- 09-01 Jacob Bjarke Herluf Henning Regionsmøde
- 11-01 Jacob Ålborg Mathis
- 12-01 Jacob Ålborg Mathis
- 14-01 Bjarke København
- 18-01 Bjarke Læsø
- 19-01 Bjarke Læsø
- 21-01 Jacob København
- 21-01 Jacob Bjarke København LSU
- 22-01 Jacob Bjarke København
- 29-01 Jacob Henning Thyborøn
- 01-02 Jacob Hanstholm
- 03-02 Jacob Bjarke København
- 04-02 Jacob Bjarke København
- 08-02 Henning København
- 09-02 Jacob Birger Korsør FSU



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



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

Vor service - Deres sikkerhed



GLORIDAN
AALBORG A/S

Brand-, sikkerheds- og redningsmateriel til skibsfart

Konvertering af halon-anlæg

Salg - Service
Genopladning - Rådgivning

Døgnservice:



GLORIDAN
AALBORG A/S

Lundeborgvej 4 • 9220 Aalborg Øst
Tlf. 98 12 82 00 • Fax 98 15 38 11

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.

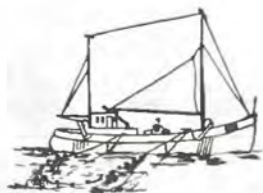


Niels Jørgen Winther

Aut. El-installatør

lev vel med el

Hvide Sande Tlf. 97 31 25 45 - Bil 40 30 95 45



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 Ronn Steen



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



Thyborøn

LEMVIG BIBLIOTEK

A



VOKSENBIBLIOTEKET 3301790340



LEMVIG
 BIBLIOTEK
 1999

Tidsskrift for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 2

APRIL 1999

LEMVIG
 BIBLIOTEK
 1999

ÅRG. 66



En epoke tog sin afslutning

Efter igennem tre generationer og i mere end 100 år at have tjent det Danske Redningsvæsen, endte en epoke ved Redningsstationen i Hanstholm. Med Stationsleder Evald Harbo's 40 års jubilæum den 1.-2.-99 og hans ønske om at gå på pension fra den 1.-3.-99, tog familienavnet Harbo afsked med det danske Redningsvæsen. Vi siger alle »Tusind tak« På billedet ses Evald Harbo tv, efter at have modtaget fortjenst medalje i sølv, af Kontorchef Bent Davidsen fra FRV.



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

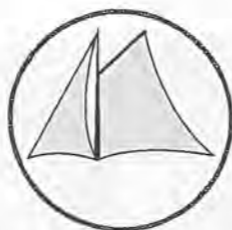
Esbjerg	Tlf. 75 12 84 78
Frederikshavn	Tlf. 98 42 11 57 - 98 42 27 23
Grenå	Tlf. 86 32 13 99
Hanstholm	Tlf. 97 96 16 90 - 97 96 13 35
Hirtshals	Tlf. 98 94 14 64 - 98 94 94 72 - 98 94 19 27
Hvide Sande	Tlf. 97 31 11 21 - 97 31 11 29
Lemvig	Tlf. 97 82 02 93
Skagen	Tlf. 98 44 55 88
Strandby	Tlf. 98 48 12 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
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

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 Nekse
Tlf. 56 49 30 43

JENS OTTO GRØNNE PETERSEN

Kaniavej 19, 6960 Hvide Sande
Tlf. 97 31 19 14

HENNING SØRENSEN

Plantagevej 14, 8500 Grenå
Tlf. 86 32 30 05

BIRGER ISAKSEN

Hattemagervej 29, 9300 Sæby
Tlf. 98 46 36 80



TAK

På denne side og på denne plads, har den tidligere redaktør Finn Bjørnager og den nuværende (jeg foretrækker at blive benævnt "amatør" da jeg jo sprang ud i dette her, som en nødløsning, med samlede ben og begge hænder for øjnene, uden den mindste kendskab til hvordan man laver et blad og hvad dette kunne medføre,) tit og ofte efterlyst, at der kom noget materiale til bladet. Om det er af medlidenhed, eller jeg ligner en der behøver hjælp, eller af hvilken grund, ved jeg ikke, men jeg må med glæde i sindet meddele, at det til fulde er lykkedes at nå ud til adskillige stationer og personer, med budskabet om at sende materiale til bladet. Nu er det jo også således at jeg bestemt ikke selv har ligget på den lade side, der er blevet knyttet mange kontakter til både ind og udland, alle vore nabolande, og et par lidt længere væk, og jeg har ligeledes aftalt en bytte ordning med disse landes blade og vores Tidsskrift, og vil som følge af dette, berette om disse landes Soredningstjenester i de kommende blade. Alt det materiale som nu tilgår bladet, har så desværre også medført at der ikke er plads i bladet til alt det der kommer, og jeg har allerede måtte lade en masse ligge, som egentlig burde være bragt, dette er jo lidt af et luksus problem, et glædeligt luksus problem om jeg må udtrykke det på den måde, men jeg håber ikke det vil medføre at nogen siger, vi gider ikke at sende noget, han sætter det alligevel ikke i, dette kunne det nemlig også føre til, men vær så venlige ikke at tænke den tanke, for den ligger mig ikke på sinde, men der skal jo for foreningen gerne være økonomi i dette, ikke at der skal tjenes på dette blad, det skal der ikke, men bare sådan at det kan løbe rundt, dette må jeg have i baghovedet, så derfor er det planen at det gerne skal køre fast på 24 sider, og udkomme de seks gange årligt, som hele tiden har været foreningens mål. Derfor har jeg på egen hånd, måttet prioritere, om hvad der var mest aktuelt, og skulle med i bladet, og der har jeg valgt, at indlæg der er underskrevet af personer eller stationer skulle med, det samme gælder for redningsaktioner, samt hvad der rør sig netop for tiden.

Her må jeg berette om en hændelse, ca. tre uger gammel, jeg talte med den nye stationsleder i Hanstholm, og i løbet af samtalen siger jeg til ham, at der egentligt ikke er nogen annoncører fra Hanstholm i vores blad, dette må han åbenbart have taget meget bogstaveligt, om han direkte har truet folk i Hanstholm eller hvad, skal jeg ikke kunne sige, men der er kommet mange med fra Hanstholm, "Tak for det Villy". Samtidig en tak til Sten Erik RST Rønne, som gør et kæmpe arbejde for bladet, og det samme gælder til alle som støtter op om vores Tidsskrift, på den ene eller anden måde. Da der som ovenfor nævnt kommer en masse til bladet, er det efter aftale, denne gang lidt udvidet.

Henning

Hirtshals Fiskeriforening

Hertug Trollesvej 8 · 9850 Hirtshals
Telefon 98 94 25 88 · Telefax 98 94 49 88



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

**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

EKSTRA ORDINÆR GENERALFORSAMLING 1999

Ekstra ordinær generalforsamling

Lørdag d.20 marts, var der indkaldt til ekstra ordinær generalforsamling på Hotel Pejsegården.

Efter at der var foregået en underskriftindsamling, med henblik på at få indkaldt til ekstra ordinær generalforsamling, i vore vedtægter står "Ekstra ordinær generalforsamling kan indvarsles af bestyrelsen, eller når 40 aktive medlemmer forlanger det" og da ca. tre fjerdedele af alle medlemmer havde underskrevet, indkaldte bestyrelsen til ekstra ordinær generalforsamling, lørdag den 20 marts.

Der var mødt ca. 40 medlemmer op, repræsenterende et bredt udsnit af stationerne. Jacob byder velkommen, og gør opmærksom på, at generalforsamlingen muligvis i henhold til vore vedtægter, er varslet med for kort varsel, og hvis nogen har indvendinger mod dette, vil vi stoppe med det sammen, da ingen har indvendinger forsætter generalforsamlingen.

Derpå synges vores sang "Lær mig havets klitter" og vi går over til første punkt: valg af ordstyrer, her vælges Viggo Hansen RST Grenå, Viggo takker for valget og læser dagsordenen op, og gør opmærksom på at generalforsamlingen vil blive holdt ud fra de to punkter der er på denne. Viggo giver derefter ordet til Jacob, der indleder med at sige, »da der vil blive taget referat fra generalforsamlingen til bladet, har vi drøftet og er kommet frem til, at der i referatet ikke nævnes navne«

En af de stationer der har været med til at tage initiativ til underskriftindsamlingen lægger ud med at sige, at man kunne få det indtryk, at det var foreningen der skulle betale for bevarelsen af de små stationer, og efter at have læst lederen i sidste blad, mente at nu gik det da helt galt for dem, for i den står at økonomien skal findes i egne rækker. Vedkommende mener ikke at den blå plan er besluttet endnu, da det er et oplæg, og er betænkelig ved disse udtalelser, det vil give direktøren det indtryk, at redningsmændene er gået med til dette. Der bliver givet svar på dette, og der forklares om, at dette der ligger til grund er diverse møder med politikere og i ministeriet, også om hvorfor det ikke var bestyrelsen der tog initiativ til generalforsamlingen, men at bestyrelsen stod stærkere, med det mandat den nu måtte få, ved at det var medlemmerne der havde indkaldt, og der refereres også til diverse bestyrelsesmøder, hvor der også



Et udsnit af de mange fremmødte redningsfolk

havde været forslag fremme, om at forlade arbejdsgruppen omkring den blå plan, og der gøres opmærksom på at det ikke er en enig bestyrelse, men et flertal i bestyrelsen, der mente at vi skulle blive i disse forhandlinger, da man mente at man muligvis kunne præge disse forhandlinger ved at blive, og der gøres opmærksom på, at det var bestyrelsen der havde udpeget de to forhandlere.

Der bliver derpå givet en længere redegørelse om tidligere forhandlinger, og især omkring de økonomiske tal, der bliver forhandlet ud fra. Ordstyreren spørger derpå i henhold til dagsordenens punkt to, om foreningen har et udspil til, som der står "hvad gør vi ved FRV-Planen" Derpå bliver der oplæst et oplæg fra foreningens/bestyrelsens side, der gerne skulle rettes til, så det kan vedtages enstemmigt, der har også fra foreningen været kontakt til forskellige politikere, både lokalt og på landsplan, og når den blå plan er rullet, vil den blive præsenteret for ministeren, der derefter vil sende den til høring, hos de lokale interesser.

Der bliver derefter stillet spørgsmål om, hvor mange aktioner de stationer der er luknings truede har haft de sidste åringer, det bliver derefter gennemgået hvor mange aktioner de luknings truede stationer har haft i de senere år. Dette fører frem til spørgsmålet om, hvor disse tal stammer fra, det oplyses at de stammer

fra SOK, da nogle af de berørte stationer ikke kan genkende disse tal, de passer overhovedet ikke med de tal de har derhjemme, bliver der sagt. Da der også vises tal fra de såkaldte store stationer, kan nogen af deres deltagere også bekræfte, at de tal de ser for deres station, er yderst tvivlsomme, de kan helt bestemt heller ikke genkende disse tal.

Der bliver en debat om hvad der er redningsaktioner og hvad der er bugseringer osv. Her forklares, at førhen når man blev kaldt ud, så bjærgede man dengang de mennesker der var ombord, men i dag hvor vi har betydeligt bedre materiel så tager man skibet på slæb, men så hedder det en bugsering, så hvad der før blev betegnet som redning, vil i mange tilfælde i dag blive benævnt bugsering. Dette fortælles, har været påtalt inde i "Huset" at man for ofte kalder en redning for en assistance/bugsering. Der gives et eksempel på, at når vi kommer ud til et skib der er ved at synke, så sender man et par mand og pumper ombord, tager skibet på slæb i havn, dette ville for nogle år siden have medført, at skibet var sunket, men i dag, i takt med tidens udvikling, tager man skibet på slæb, og det bliver benævnt assistance eller bjærgning, dette giver et meget forkert billede af redningsvæsenet, og det kan ikke passe, at i dag hvor vi har udstyret, skal nøjes med at bjærge folkene, og lade skibet synke,



HANSTHOLM ELEKTRONIK A/S

Alt i reparation og nyinstallationer

ELEKTRONIK

Salg og service:

FURUNO - DECCA
SHIPMATE - ATLAS - AP
SAILOR - ELAC
SPERRY - KODEN

EL

Salg og service:

24 volt og 380 volt generatore
ELMOTORER - STARTERE
BATTERIER
PUMPER

DØGNVAGT

Telefon 97 96 18 88 · Fax 97 96 25 90

**FISKEFARTØJER
KØB - SALG - BYTTE**



WEST SHIP

v/ Thorkild Grøn

Auktionsgade 23, 7730 Hanstholm
Tlf. 97 96 19 88 · Fax 97 96 10 05

Salgsmedarbejder Peter Grøn
Tlf. 97 96 23 65. Mobil 40 82 48 65

Thomas Grøn
Tlf. 97 96 27 56 · Mobil 40 82 48 56

Thorkild Grøn
Tlf. 97 96 12 37 · Fax 97 96 20 36
Mobil 30 28 17 37, 40 32 47 37

HANSTHOLM HAVN

- god proviantering sikrer arbejdsglæde på havet



**PROVIANT
FRILAGER · STORES
TLF. 97962788**

Fax 97 96 00 10



Kai Lindbergsgade 75 · 7730 Hanstholm
DØGNVAGT 20 84 27 88

Stort udvalg i
fersk kød,
frugt og grønt,
vin og spiritus

**HANSTHOLM HAVNS
INDKØBSFORENING**

97 96 16 90
97 96 17 50

Fax 97 96 21 18



EKSTRA ORDINÆR GENERALFORSAMLING 1999

men havde vi gjort det sådan, var det blevet registreret som en redning. Dette føres os tilbage til det primære emne, og der fortælles fra flere sider, om at pressen over for visse personer, ligesom har prøvet at få dem til at udpege en "Skurk" i dette spil, og da det ikke lykkedes, så var gassen ligesom gået af ballonen.

Der bliver derpå oplæst en pressemeddelelse der fra foreningens side var blevet udsendt, og der bliver læst et brev op fra foreningen til direktøren, angående hans udtalelser i TV, der havde bragt harme mange steder, og ført til mange henvendelser til foreningen.

Derpå bliver der stillet spørgsmål med hensyn til udtalelser om dødsdømte stationer, og vedkommende pointerer at han de sidste seks otte år, har læst i de papirer der kommer fra FRV, der har de vendt op ned på redningsstationer fra den ene uge til den anden, den ene uge skal den station lukkes, og ugen efter står der at den skal have nyt materiel, så det er der vist ingen der fatter et kvadder af, men hvis der er nogen der ved hvem der er dødsdømt osv. så tag lige og meld ud, og så lad være med at sige det er os der skal have, det er kystredningstjenesten der skal have, den store undrende befolkning, det er dem det kommer til at gå ud over, og gør samtidig opmærksom på at ved generalforsamlingen i 98 fik bestyrelsen mandat til at der ikke skulle nedlægges nogen stationer, og så er det det i arbejder på, og ikke andet, og så kan det ikke hjælpe at vi sælger den frivillige ordning, for en lille enklave af faste folk, det er det man er i gang med, og det vil jeg da også gerne hører de andre om, om det er noget vi vil være med til, og noget bestyrelsen skal arbejde på. Dette bliver der svaret på, og der gøres opmærksom på, at det er kystredningstjenesten der skal have, for det er os der kender behovet, og dette har vi også påpeget op til flere gange i FRV, om vi sælger de frivillige stationer, menes der ikke, men når vi får nye avancerede redningsbåde, så må vi også gå ud fra at der skal faste folk til, og angående bevillinger til nyt materiel, så har

vi aldrig fået nej når vi har bedt om det, vi bad om nye mellemklasse både dem fik vi, vi bad om nye LRB, det fik vi, men der er problemet, at det er ikke nok at der bevilges penge fra Finansministeriet, hvis ikke Forsvarsministeriet samtidig med bevilger os penge til driften af disse både, dette har vi også påtalt, men det har været som at banke i en dyne. Der bliver fra anden side udtalt, at man godt kan anerkende det arbejde bestyrelsen har gjort, og det må anses at der er blevet arbejdet på at undgå disse lukninger, og synes ikke at man kan bebrejde bestyrelsen dens arbejde. En anden station gør gældende, at de mener det er vigtigt at vi har et par repræsentanter med i denne arbejdsgruppe, dette mener de er vigtigere end at vi meldte ud at vi ikke ville være med, fordi dem som sidder inde i det store hus, de ved ikke nok om os, ja de ved faktisk meget meget lidt om os, så det ville have været meget utrygt at lade dem sidde og ordne det selv, og giver et eksempel, der får folk til at trække på smilebåndet, og den kommune vi kommer fra venter bare på det udspil der kommer, og det gør vi andre også, for man føler sig lidt til grin, når vi går og opretholder beredskabet i det daglige, hvis der nu sidder nogle inde i huset, som egentlig for længe siden har besluttet at vi skal nedlægges, eller vil anbefale at vi nedlægges, så er det da helt til grin, og der tilføjes at ved simpel hovedregning, så kan man se at en fastansat redningsmand koster næsten det samme, som det koster at drive en lille station, og man gik ud fra at dette også havde været vendt i bestyrelsen.

Derpå bliver der stillet spørgsmål med hensyn til udtalelser om dødsdømte stationer, og vedkommende pointerer at han de sidste seks otte år, har læst i de papirer der kommer fra FRV, der har de vendt op ned på redningsstationer fra den ene uge til den anden, den ene uge skal den station lukkes, og ugen efter står der at den skal have nyt materiel, så det er der vist ingen der fatter et kvadder af, men hvis der er nogen der ved hvem der er dødsdømt osv. så tag lige og meld ud, og så lad være med at sige det er os der skal have, det er kystredningstjenesten der skal have, den store undrende befolkning, det er dem det kommer til at gå ud over, og gør samtidig opmærksom på at ved generalforsamlingen i 98 fik bestyrelsen mandat til at der ikke skulle nedlægges nogen stationer, og så er det det i arbejder på, og ikke andet, og så kan det ikke hjælpe at vi sælger den frivillige ordning, for en lille enklave af faste folk, det er det man er i gang med, og det vil jeg da også gerne hører de andre om, om det er noget vi vil være med til, og noget bestyrelsen skal arbejde på. Dette bliver der svaret på, og der gøres opmærksom på, at det er kystredningstjenesten der skal have, for det er os der kender behovet, og dette har vi også påpeget op til flere gange i FRV, om vi sælger de frivillige stationer, menes der ikke, men når vi får nye avancerede redningsbåde, så må vi også gå ud fra at der skal faste folk til, og angående bevillinger til nyt materiel, så har

Derpå bliver der stillet spørgsmål med hensyn til udtalelser om dødsdømte stationer, og vedkommende pointerer at han de sidste seks otte år, har læst i de papirer der kommer fra FRV, der har de vendt op ned på redningsstationer fra den ene uge til den anden, den ene uge skal den station lukkes, og ugen efter står der at den skal have nyt materiel, så det er der vist ingen der fatter et kvadder af, men hvis der er nogen der ved hvem der er dødsdømt osv. så tag lige og meld ud, og så lad være med at sige det er os der skal have, det er kystredningstjenesten der skal have, den store undrende befolkning, det er dem det kommer til at gå ud over, og gør samtidig opmærksom på at ved generalforsamlingen i 98 fik bestyrelsen mandat til at der ikke skulle nedlægges nogen stationer, og så er det det i arbejder på, og ikke andet, og så kan det ikke hjælpe at vi sælger den frivillige ordning, for en lille enklave af faste folk, det er det man er i gang med, og det vil jeg da også gerne hører de andre om, om det er noget vi vil være med til, og noget bestyrelsen skal arbejde på. Dette bliver der svaret på, og der gøres opmærksom på, at det er kystredningstjenesten der skal have, for det er os der kender behovet, og dette har vi også påpeget op til flere gange i FRV, om vi sælger de frivillige stationer, menes der ikke, men når vi får nye avancerede redningsbåde, så må vi også gå ud fra at der skal faste folk til, og angående bevillinger til nyt materiel, så har

der deltager i aktioner, og som sådan bliver der ikke taget lønkroner, (de frivillige skal have for tre timer ved et møde) ud af budgettet. Dertil svares at set med politikker øjne, så er det kun halvdelen af de 120 kroner der spares, resten får de tilbage i skat. Derpå tager ordstyreren Viggo Hansen ordet (undtagelsesvis nævnt ved navn) » Jeg forstod det ligesom ? at det var bestyrelsen du var ude efter, og der kan jeg ikke lade være med at tænke på, at der for et par måneder siden blev sendt en skrivelse rundt til stationerne om hvilke stationer, det er jo ikke vedtaget endnu, der eventuelt skulle nedlægges, men jeg har ikke hørt nogen reaktioner fra disse stationer, før der er to mand der sætter et pænt og sobert læserbrev, hvor ingen person kan føle sig angrebet, i Jyllandsposten for at råbe politikkerne op, så må jeg sige at man ikke kan klandre bestyrelsen for ikke at have foretaget sig noget« dertil svares der fra en station, at dette læserbrev faldt sammen med, at de på egen hånd havde kontakten TV mindst to uger tidligere, og det vidste de to bestyrelsesmedlemmer intet om, så det var et tilfældigt sammenbrud.

En af de fastansatte tager ordet, og giver udtryk for at det efter hans mening er en farlig diskussion, vi er ved at gå i gang med, og kan ikke rigtig lide den bane det er ved at komme ind på, og mener at disse store både der bygges, at der kræves der faste folk på, især med det avancerede udstyr der er i disse både, store maskiner og at der skal papirer til for at føre disse både, ved vores station med en stor fiskerihavn, der forventer man simpelthen at vi kan gå ud i alt slags vejr, og det har endnu heller aldrig fejlet, selv om der har blæst helt op til orkan, og med de restriktioner der er for fiskerne i dag, ja så fisker de uanset vejr og vind, så der er ikke noget der hedder storm længere, og så forventer man, at man får hjælp, når der er behov for dette, vi hjælper jo andre end fritidsfiskere og turister, sidste år hjalp vi blandt andet fire coastere hvis last havde forskubbet sig, og var ved at forlise, og den ene bjærgede vi

**SAX-Ø
SEJL & PRESENNING**

v/ Jan Sørensen

KAI LINDBERGS GADE 51, 7730 HANSTHOLM
TLF.: 9796 1633 · FAX 9796 2027

ALT I SKILTE, BILREKLAMER, TRYK PÅ T-SHIRTS
STORT UDVALG I PROFILTØJ

**Fiskernes
Fiskesortering**
A.m.b.A
7730 Hanstholm · Tlf. 97961496 · Fax 97961829



**Hanstholm
Ny Samlecentral A/S**

Telefon 97 96 16 66 · 7730 Hanstholm

LOSNING AF

Stort kolerum til
opbevaring af fisk



DØGNET RUNDT

Døgnvagt 97 96 19 88
Telefax 97 96 10 05



Thorkild Grøn's Samlecentral
Auktionsgade 23 - 7730 Hanstholm

Hanstholm Skibradio

Maritim elektronik & El-systemer

Kai Lindbergsgade 63, 7730 Hanstholm
Telefon 96 96 16 36 · Fax 97 96 26 37

seks mennesker fra, så det er et farligt emne at gå ind på, om vi skal til at skære på de store stationer, for en ting tror jeg, er der noget de ønsker så er det at vi ryger i totterne på hinanden indbyrdes, så tror jeg de vil føle sig godt tilfreds, jeg tror nok i alle sammen ved hvem jeg mener, så vi skal begynde at føre en diskussion om, hvordan vi kan redde disse syv stationer, i stedet for at diskutere hvordan vi skærer ned på nogle andre. Dette får en station til at sige, at de ikke går efter bestyrelsen, men også arbejder på at bevare disse stationer, men gør opmærksom på, at skal vi ryge i totterne på hinanden, så skal det være på en generalforsamling og ikke i aviser og fjernsyn, der bliver jo normalt ikke sagt alverdens på sådan en generalforsamling, jeg har jo deltaget i flere af dem.

Der bliver stillet spørgsmål om hvor de penge fra bugseringer og lignende hvor de går hænd, det bliver bekræftet at de går i redningsvæsenets kasse. Der bliver sagt at vi kan sagtens sidde her og blive enige om at vi er uundværlige, dette kan vi også sige til pressen, men det virker ikke så godt, det er dem der bruger redningsvæsenet der skal sige, at vi kan ikke undvære redningsvæsenet, så vi skal have fiskeriforeninger turistforeninger osv. og have deres folk til at gå til pressen og til politikkerne, det virker bedre. Der går en station ind og beretter, at det jo er almindelig kendt, at FRV har en forkvaklet økonomi, og at de selv fører bevis for dette, da vi får deres opgørelser sendt ind ad døren, FRV kører en økonomi vi kan gå ind og læse på, da det helst ikke skal kunne se hvem der har haft dette indlæg, skal jeg ikke referer det fremlagte eksempel, men vedkommende mente endvidere at være bekendt med, at da der blev rejst rundt med ISO, blev de to stationer der rejste rundt, registeret for det forbrug af kroner, men det havde jo ikke en "dyt" med de redningsstationer at gøre, det var jo FRV, men på den måde kan man jo sidde og manipulere med pengene, og få det til at se ud, at FRV egentlig er ret billigt, imens der er nogle redningsstationer der er ret dyre, og vi kan sige hvad vi vil, men FRV ligner den øvrige del af den offentlige sektor, et kæmpe stort hoved og en meget lille krop, vedkommende spørger derpå de to stationer, om det er forkert fremlagt, og tilføjer at de penge vi mangler for at få redningsvæsenet til at køre, er penge der kunne omdirigeres, hvis udgifterne blev betalt fra de rigtige



Formanden Jacob Pedersen orienterer om arbejdet i arbejdsgruppen, vedrørende den blå plan

kasser, så blev vores pengekasse ikke så berørt af det, som det er tilfældet i dag.

Der bliver så fra en station foreslået, at når vi nu sidder og hugger i de samme penge hele tiden, så var det vel på tide med lidt nytænkning, og kan ikke forstå at FRV er imod al indtægts givende virksomhed, han mener det er helt forkert at vi ligger under Forsvarsministeriet, og giver eksempler på hvordan andre redningskorps rager næsten alt til sig, og mener det er den vej vi skal gå, for at få nogle flere opgaver til vores redningsbåde, og der gives fra en station oplysning om, at de havde fået et konkret tilbud, om et beredskab til flere hundrede tusinde kroner, og at dette var blevet sendt ind til FRV, men dette kunne overhovedet ikke lade sig gøre, og det fandt vedkommende var mærkeligt, at der ikke måtte tjenes penge, når der nu fattes penge. Derpå tager jeg selv ordet, og fortæller om det tilbud der ligger fra vore Nordiske naboer, og om at jeg havde rejst dette på UROM, ligeledes fortæller jeg om, ud fra de gode forbindelser jeg har, med vore nabolande, hvordan redningsvæsenet fungerer der, og at jeg selv, uden det havde kostet FRV en eneste øre, havde sendt spørgeskemaer til næsten alle dem som vi igennem ca. to år havde hjulpet, med frankeret svarkuvert og fået svar fra mange af dem, der kunne jeg bekræfte at alle havde sat kryds i den rubrik, hvor der spørges om en form for forsikring (den undersøgelse vil på et senere tidspunkt, blive offentliggjort her i bladet).

Der bliver så oplyst at den ordning som

Fiskeriministeriet havde med forsikrings-selskaberne, havde man også haft op at vende, men så længe vi er underlagt Forsvarsministeriet, så får vi hvor mærkeligt det end lyder, nok ikke lov til at tjene penge, derfor har vi også i bestyrelsen haft det oppe og vende, om vi skulle arbejde hænd imod at komme ind under Indenrigsministeriet, det har vi jo været før, men vi skal ikke regne med at vi får flere penge, men det ville så muligvis åbne for den mulighed at vi fik lov til at tjene penge ved siden af, og på den måde få nogle flere penge i kassen, og der berettes om at der har været kontakter til foreningen fra flere kommuner og amter, om at de gerne ville betale for et beredskab af professionelle redningsfolk, og gerne ville føre disse penge over i FRV, men vi må ikke.

Dette giver anledning til at der siges, at her og nu må der gøres noget, det kan ikke hjælpe at det tager flere år, for som det har været udtalt mange gange, så hver gang den blå plan skal rulles, så bliver der slagtet stationer, og så kan det ikke hjælpe vi venter, for så er der ingen stationer tilbage, vi bør også gøre politikkerne opmærksom på, at vi vil godt selv være med til at tjene penge, og der kommer mange gode forslag frem om hvordan dette kan gøres.

Derpå gives en orientering om hvad materiel der findes ved de berørte stationer, om hvad der kan gøres for at bevare disse stationer, og om redningsvæsenets både og fremtid, der bliver vist en masse over head om de økonomiske tal, og der gives udtryk for, at man ikke kunne forstå, at når der var bevilget så mange penge til bygning af nye både, så havde man også regnet med, at der fulgte penge med til driften, men sideløbende med de både der kommer, så bliver der også kigget på andre båd muligheder. Viggo tager derefter ordet, og siger » nu blev der sagt før, at det ikke var alle stationer der var lige dyre, og det har han selvfølgelig ret i, nu er det jo sådan at hver station får den her økonomiske oversigt hver måned, og for Grenå's vedkommende er det næsten hver anden måned noget jeg laver vrøvl over, og får som regel også ret, jeg vil gerne give et eksempel, i december måned fik vi en oversigt over vores forbrug, og kunne se at vi havde brugt for 170 tusinde kr. brændstof, jeg ringede med det samme derind, og siger der er noget galt, det kunne de da godt se, og fik det så undersøgt, de havde så fået en regning fra

Bøjefartøjet "Jens Sørensen" der ligger i Grenå over på vores regnskab, men for øvrigt, sagde de, kan den ikke rettes da regnskabet er afsluttet for i år, ergo har RST Grenå 170 tusind på vores udgiftspost, som vi ikke skal have.« Der bliver derpå fremlagt et udkast til en resolution, og den bliver rettet til så den bliver vedtaget af en enig generalforsamling, og skal tilføjes i den blå plan. Den har følgende ordlyd:

RESOLUTION FRA GENERALFORSAMLING

De farsamlede medlemmer af Foreningen af Danske Redningsmænd skal på den ekstra ordinære generalforsamling, der af medlemmerne er indkaldt på baggrund af revidering af blå plan, udtale flg.:

Den igangværende revidering af redningsberedskabet i danske farvande har skabt uro blandt medlemmerne i Foreningen af Danske Redningsmænd.

Denne uro er baseret på de udmeldinger, der er fremsat på grundlag af kystredningstjenestens fremtidige struktur i henhold til skrivelse af farvandsdirektøren dateret d. 19/11-98.

Der er forståelse for, at det danske redningsvæsen skal moderniseres og materiel til enhver tid skal kunne leve op til tidens krav om en hurtig og effektiv redningsindsats.

Dog stiller man sig undrende over, at udgifter i forbindelse med nyt materiel skal ske på bekostning af kystnære og effektive redningsindsatser fra mindre lokale enheder

Foreningen af Danske Redningsmænd skal udtrykke ængstelse for, at nedlæggelse af redningsstationer på sigt kan ske på bekostning af menneskeliv.

Foreningen af Danske Redningsmænd har altid været stolte af, at netop de lokalkendte redningsmænd til enhver tid kunne iværksætte en redningsaktion baseret på deres indgående lokalkendskab.

Ved iværksættelse af den påtænkte afvikling af kystredningsstationer vil man miste værdifulde ressourcer netop med hensyn til lokalkendskab og selv med

indsættelse af nyt materiel, vil der blive en forøget sejladsstid for at være fremme i et eftersøgnings område.

Af frygt for en iværksættelse af opdatering af plan for kystredning på nuværende beslutningsgrundlag skal Foreningen af Danske Redningsmænd udtale sin bekymring for tab af menneskeliv, og udtaler endvidere, at ansvaret for ovennævnte plan alene skal placeres hos Farvandsvæsenet.

Brødstrup d. 20/3-1999
Jacob Pedersen
Formand

Der næst blev foreningens oplæg til brev til de politiske partier ligeledes drøftet, og blev enigt vedtaget med følgende ordlyd:

Foreningen af danske Redningsmænd, der netop har afholdt ekstraordinær generalforsamling, vil hermed, på generalforsamlingens vegne, tillade sig at skrive til Dem, da vi mener at vi er kommet ind i uforskyldte problemer, grundet de besparelser der er planlagt i forbindelse med Forsvarsforliget. Nu er det således, at det Danske Kystredningsvæsen, blev oprettet ved lov af 26 marts 1852 med *Lov angående Redningsvæsenet på de Danske Kyster*, og redningsvæsenet i Danmark var dermed en realitet. Oprindeligt hørte redningsvæsenet under Indenrigsministeriet, og ved dets deling i 1896 (i det Nørre Jyske redningsvæsen og redningsvæsenet for Bornholm) overgik det til Landbrugsministeriet. Fra 1906 blev det henvendt under Marineministeriet, og i 1928 blev de to afdelinger lagt sammen til en fælles institution med fælles ledelse og administration i København. Fra 1950 kom det samlede redningsvæsen under Forsvarsministeriet.

Redningsvæsenet forblev en selvstændig institution indtil 1973, hvor det blev sammenlagt med Fyrvæsenet, Søkort arkivet og Lodsvæsenet til det nye Farvandsdirektorat (siden 1988 Farvandsvæsenet) På det tidspunkt der var flest stationer, var der 78 med godt 600 mand.

I dag er vi nede på 24 stationer, et ab-

solut minimum, hvis vi skal have et troværdigt redningsvæsen, med 28 fastansatte redningsfolk og 180 frivillige redningsfolk, der står til rådighed 24 timer i døgnet, for et fast vederlag på 1165 kr. om måneden og når der sejles får de ca. 120 kr. i timen, alt dette betales der skat af, så det må siges at være et meget billigt beredskab. At der er 28 fastansatte redningsmænd, ved de såkaldte syv store stationer, skyldes, at der er tilgæet redningsvæsenet nogle uhyrligt avancerede redningsfartøjer. Der kræves et utroligt stort kendskab til disse fartøjer, for at kunne sejle dem forsvarligt, da vi jo skal kunne gå ud under alle tænkelige forhold.

For tiden tilgår der igen redningsvæsenet nogle nye fartøjer, der igen er utroligt avancerede, og dette vil så komme til at koste yderligere penge til drift af disse både, nu er det jo ikke tocifrede million beløb vi taler om, men i størrelsesordenen på 2 til 3 millioner kr. Dette har medført, at man nu grundet manglende penge til drift af disse både, og på grund af forsvarsforliget, dette angiver man i hver tilfælde som grund til at nedlægge syv små stationer. Det drejer sig om Sønderho på Fanø, med deres helt specielle farvand, Vadehavet, hvor en stor lokalkendskab er yderst vigtig. Det drejer sig om Oksbøl, hvor førere af redningskøretøjer uddannes. Agger på N-siden af indsejlingen til Thyborøn Kanal med deres helt specielle forhold, med høfder osv. Det er Nørre Vorupør, hvor 40 kystbåde har landingsplads på stranden, Torup Strand og Slettestrand i Jammerbugten, hvorfra der også drives fiskeri og er et af Danmarks mest besøgte strandområder, og det er Odden redningsstation på Sjællands Odde, den eneste redningsstation på Sjælland. Alle disse stationer er bemandet med frivillige redningsfolk, og koster det ovennævnte beløb i lønninger og drift, så det må som ovenfor anført siges at være et meget billigt beredskab, der ikke kan gøres billigere ved andre løsninger. Ligeledes mener vi, at selvom vi er underlagt Forsvarsministeriet, så har vores opgave intet med



Hyttedagsvej 2 · 9970 Strandby
Telefon 98 48 12 50 · Fax 98 48 20 66



Otto Pedersevej 3

6960 Hvide Sande

forsvaret at gøre, nærmere tværtimod. Da der på det sidste har været skrevet en del om, at søværnets antal skibe skal halveres, ja så ser vi med bekymring på beredskabet/ redning til søs. Ligeså med alle vores badende turister langs vore strande, her tænkes især på de mange der driver til havs på luftmadrasser og lignende. Vi mener ikke vore politikere er klar over denne situation, da det jo set fra et økonomisk synspunkt er så små penge det drejer sig om, at dette nærmest ikke er nået ind til jer. Men dette lille beløb kan meget nemt komme til at koste menneskeliv, og det ville være kedeligt.

Vi har ligeledes fra Foreningens side foreslået, at vi fik lov til at udføre opgaver/aktiviteter, der kunne tilføre redningstjenesten ekstra indtægter, her tænkes på et konkret tilbud vi har fået fra de Nordiske lande, om at deltage i et samarbejde, en form for forsikring for fritidssejlere, der i Norge og Sverige går under

navnet Trossen, dette giver de respektive lande en ret beset indtægt

Vi håber på at (navn) vil hjælpe med til, at disse stationer bevares og ikke lukkes, da som der står i en af de mange tilkendegivelser vi har modtaget: "Hvis der sker en ulykke med foreksempel en af vore tyske turister og en tysk avis finder ud af, at den pågældende turist kunne have været reddet, hvis en redningsbåd havde været til stede, er der ingen som helst tvivl om, at i den forbindelse negativ omtale i tyske aviser, øjeblikkelig vil give os færre turister, med deraf følgende indtægtstab for både stat og kommune". Dette uddrag er fra en Fax modtaget fra Sydthy Turistforening. I det vi håber på Deres forståelse og støtte, håber vi at høre fra Dem.

Med venlig hilsen

Foreningen af Danske Redningsmænd
Jacob Pedersen. *Formand*
Dernæst bliver det omtalt, at der er

kommet flere protestbreve ind til den arbejdsgruppe der arbejder med rulningen af den blå plan, og ligeledes bliver der på generalforsamlingen, vist et kort der er udarbejdet af en de deltagende redningsmænd, og som er lavet ud fra de kriterier de bruger ved beregningen af dækningsområder i arbejdsgruppen, det viser det dækningsområde hver station har på en time, med 10 til 15 m/sek. vind og med femten minutters reaktionstid, de røde cirkler er de stationer der skal blive tilbage efter planen, og de gule cirkler er de stationer der varsles om at nedlægges, og det ser jo ikke alt for godt ud. Derpå foregår der en lang diskussion omkring de økonomiske tal, og den blå plan i særdeleshed, og mange giver deres mening til kende. Set ud fra det alvorlige emne der var på dagsordenen, må det siges at generalforsamlingen, foregik i en fornuftig, og rolig atmosfære, hvor mange ting blev grundigt og sagligt belyst.

Løn og driftforbrug

Løn (Knt 5111 til 5128) Disse konti vedrører kort fortalt løn til stationens ansatte (incl. pension, overarbejdsbetaling, lønrefusioner m.v.)

Drift (Knt.5141 til 5193). Drift af stationen (incl. Rejser, energi, køb af varer og tjenesteydelser, erhvervelse af materiel, udgifter til reparations- og vedligeholdelsesudgifter, vægtafgifter m.v.)

Løn og driftforbrug 1997

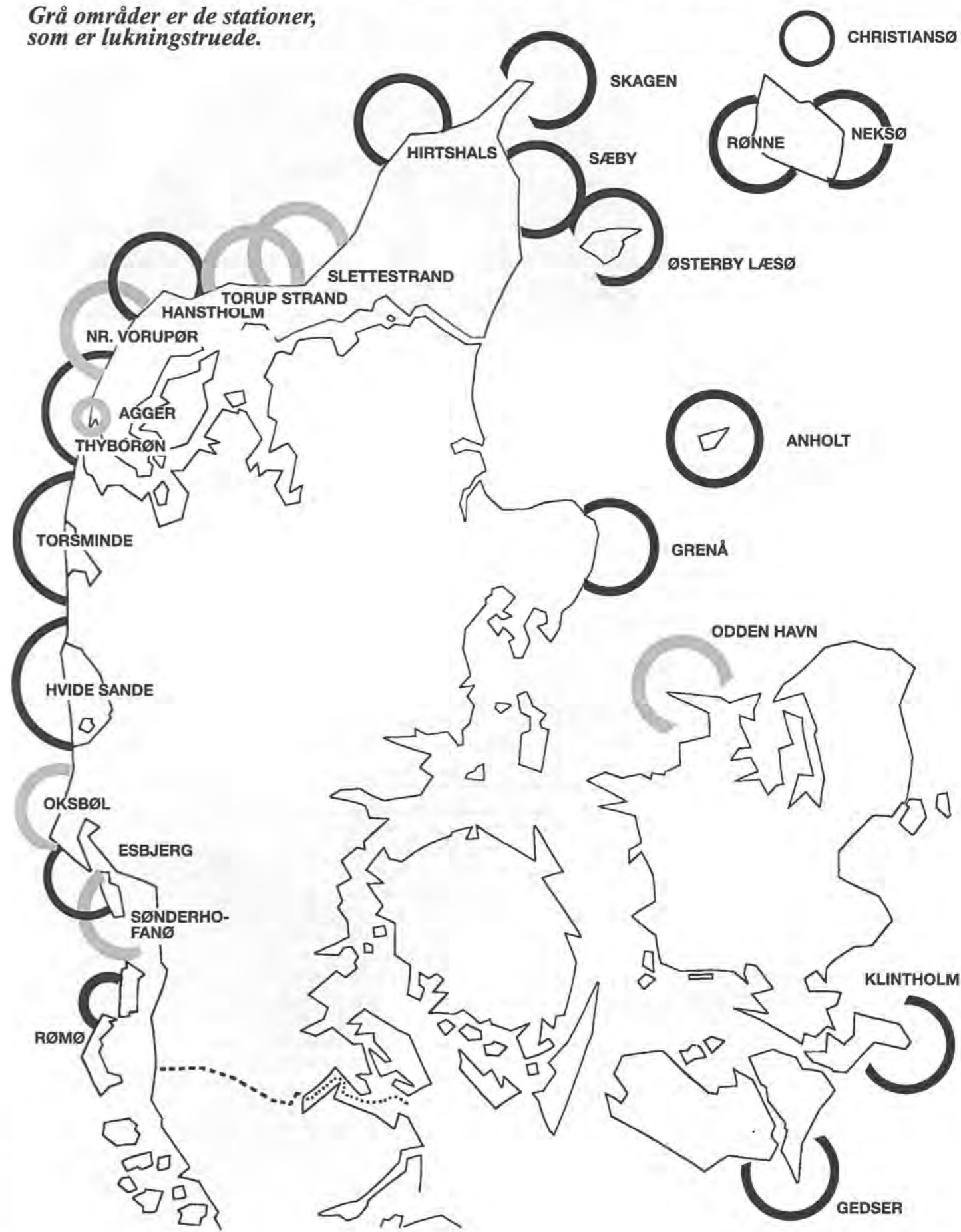
Station	Løn	Drift	Løn + Drift
Hanstholm	1.207.397,48	360.522,77	1.567.920,25
Grenå	1.123.364,52	870.871,63	1.994.236,15
Klintholm	241.086,22	117.289,23	358.375,45
Slettestrand	218.051,71	62.769,06	280.820,77
Sønderho	186.864,13	105.237,21	292.101,34
Nr. Vorupør	463.159,46	248.920,10	712.079,56
Esbjerg	182.202,62	108.296,35	290.498,97
Neksø	1.209.949,33	637.010,63	1.846.959,96
Thyborøn	1.194.036,74	303.317,42	1.497.354,16
Torup Strand	189.977,40	78.535,82	268.513,22
Rømø	322.659,68	267.628,52	590.288,20
Gedser	1.235.909,00	1.590.626,76	2.826.535,76
Odden	160.219,13	55.376,66	215.595,79
Agger	207.607,19	279.941,47	487.548,66
Christiansø	107.686,35	15.301,77	122.988,12
Skagen	956.224,32	385.930,45	1.342.154,77
Oksbøl	241.159,57	39.996,92	281.156,49
Østerby	324.610,75	294.786,97	619.397,72
Anholt	855.166,21	528.985,54	1.384.151,75
Hvide Sande	1.288.877,00	436.786,17	1.725.663,17
Rønne	421.085,98	144.105,96	565.191,94
Thorsminde	632.297,61	266.009,65	898.307,26
Hirtshals	1.291.189,93	847.605,32	2.138.795,25
Sæby	278.948,47	118.838,52	397.786,99
TOTAL	14.539.730,80	8.164.690,90	22.704.421,70

Løn og driftforbrug 1998

Station	Løn	Drift	Løn + drift
Hanstholm.	1.229.410,88	560.082,37	1.789.493,25
Grenå	1.239.930,31	724.372,78	1.964.303,09
Klintholm	194.235,08	84.438,15	278.673,23
Slettestrand	206.185,91	114.500,62	320.686,53
Sønderho	209.171,84	162.238,10	371.409,94
Nr. Vorupør	397.540,65	142.754,53	540.295,18
Esbjerg	229.406,09	156.498,76	385.904,85
Neksø	1.183.115,26	757.994,75	1.941.110,01
Thyborøn	1.235.413,68	298.872,20	1.534.285,88
Torup Strand	193.832,04	173.422,83	367.254,87
Rømø	253.486,21	184.266,44	437.752,65
Gedser	1.237.017,96	642.733,88	1.879.751,84
Odden	128.668,52	135.164,70	263.833,22
Agger	202.825,40	54.150,26	256.975,66
Christians Ø	161.466,90	435.985,83	597.452,73
Skagen	966.143,49	508.590,61	1.474.734,10
Oksbøl	250.366,76	14.497,76	264.864,52
Østerby	400.983,52	147.606,13	548.589,65
Anholt	810.174,62	310.292,72	1.120.467,34
Hvide Sande	1.300.788,40	367.658,33	1.668.446,73
Rønne	341.422,09	104.059,73	445.481,82
Thorsminde	942.281,25	369.826,57	1.312.107,82
Hirtshals	1.330.154,42	926.724,42	2.256.878,84
Sæby	265.969,05	106.244,44	372.213,49
TOTAL	14.909.990,33	7.482.976,91	22.392.967,24

Områdedækning den første time, med 10-15 sek/m vind og en reaktionstid på 15 min.

Grå områder er de stationer, som er lukningsruede.



Regionsmøde i Region Nord

Regionsmøde afholdt lørdag den 13/3 i Marinestuen Vester Fjordvej Ålborg.

Henning starter mødet med at byde velkommen til de fremmødte redningsfolk, og til formanden Jacob Pedersen, der var mødt repræsentanter op fra 7 ud af 9 stationer (Anholt har meget dårlige forbindelser, til at kunne deltage i sådanne møder, ved et sådant lørdags møde, skulle de tage hjemmefra fredag morgen kl.0800 og kan først være tilbage søndag ved 16 tiden). Henning beder derpå de tilstedeværende om at rejse sig, og i stilhed mindes redaktør Finn Bjørnager, Stationsleder Erik L Mouritsen begge fra Esbjerg og redningsmand Hardy Røge Nielsen fra RST- Hanstholm, der ikke længere findes i blandt os, der afsluttes med et »Æret være deres minde«

Derefter går man over til den udsendte dagsorden, hvor første punkt er valg af dirigent/ordstyrer, her vælges stationsleder Erik M Sørensen fra Læsø, Erik takker for valget og oplæser herefter dagsordenen, han giver derpå ordet til Henning, der starter med at orienterer om MRB. (for ikke at gentage fra regionsmødet i Vest, refereret i sidste nummer, vil visse ting være skåret en del ned) »Morten Stage er med nogen forsinkelse blevet afleveret til RST- Østerby, her d 27 november, dette skyldtes stabilitets problemer, disse skulle være rettet, og nu betegnes den som verdens mest stabile redningsbåd, og de tilbagemeldinger jeg har fået, da jeg i bladet vil følge den løbende i et godt stykke tid, tyder på at det skulle være alle tiders båd. For tiden er den under afprøvning på Bornholm, nærmere betegnet i Nexø, og de roser også båden, der er godt nok nogle småproblemer, men dette vil komme i bladet når rapporten foreligger, jeg kan oplyse at den også har deltaget i sin første aktion, dette skete fra Rønne redningsstation, da de havde hentet den, og den skulle ligge i Rønne weekenden over, havde de benyttet den ved en aktion, men angående "Morten Stage" vil jeg mene at Erik er den der bedst kan fortælle om den, da de jo har båden, jeg vil lige fortælle, at der på UROM mødet i onsdags, er fremsat forslag om, at der indføres vægtprotokoller på MRB, men det vil jeg lige lade Jacob fortælle om.« Jacob beretter, »at det med vægtprotokoller, er at de vil have en vægtprotokol på båden i det øjeblik den leveres fra værftet, og så skal der føres til protokol hver gang der kommer noget nyt ombord, det er ud fra de erfaringer man havde gjort



I meget flotte omgivelser, gøres der klar til spisningen.

med type 23, hvor vægten i dag lå en til tre tons over, hvad den gjorde ved leveringen, så stabilitets beregningerne overhovedet ikke passer mere, dette ville man på den måde forebygge. Denne vægtprotokol skal indføres i det nye system, der afløser ISO 9000 systemet, således at de auditører der kommer, kan se det ud fra denne bog.« Henning fortsætter derefter med at fortælle at alle folkene på Læsø har bestået deres prøver, og kommer ind på den problematik der har været rejst i pressen angående disse prøver, »men som jeg skrev i sidste blad. Jeg har det udmærket med, at de folk der har været der i flere år, ikke blev sparket ud, om det er den rigtige facon det er gjort på er jo en anden sag, jeg ville jo mene, at hvis FRV havde været lidt tidlig ude, og sagt til folk, at om halvandet år så får i en båd, så må i stille med en eksamen, men dette har de ikke været, og så må konsekvensen være, at folkene tager den uddannelse der er aftalt med søfartsstyrelsen, og det synes jeg er helt fint.« Nu er der jo også kommet det med, at vores VHF certifikater skal ombyttes til ROC beviser, og jeg tør ikke sige nogen bestemt dato for dette, for jeg ved en der har henvendt sig til AU til Søfartsstyrelsen til Lyngby Radio og et sted mere, og hvert sted fik jeg en forskellig dato, så hvis jeg siger ved årets udgang, er det nok lige så rigtig, som noget andet, men jeg mener faktisk at det gælder fra årtusind skiftet, dette bliver bekræftet af formanden. Der tager orienteringen så en lidt anden drejning end planlagt, da der bliver stillet spørgsmål, angående uddannelse, vedrørende medicinkister og deres

indhold, Henning fortsætter, »jeg kan oplyse, at så sent som i forgårs var Flemming Damø til møde i Søfartsstyrelsen, sammen med blandt andet Henrik S Hansen ASF Dansk Folkehjælp, hvor der skulle diskuteres hvad der skal være i medicinkiste C, for LRB og redningsbiler, det er jo altså ikke noget vi sidder og finder på, men nogle krav der kommer fra Søfartsstyrelsen.« Henning fortæller videre, at i MRB hvor der skal være medicinkiste B ombord, da er det stillet som et krav fra Søfartsstyrelsen, at der ved årsskiftet skal være mindst en person ombord, der har taget kurset i medicinkiste B, ellers vil Søfartsstyrelsen stoppe båden. Jacob følger op på dette spørgsmål ved at sige, nu skal vi lige huske på, fordi der har været rigtig megen diskussion om disse medicinkister, og flere har fået den opfattelse, at de medicinkister der var ombord, var til at vi mere eller mindre skulle fungerer som læger, dette er en total misforståelse, medicinkisten er kun var til eget brug, og ikke til at behandle andre med, men kun til besætningen ombord. Det vi har til at behandle andre med, er vores genoplivningskuffert. Der udspinder sig derpå en diskussion om, hvor og hvordan disse kurser skal afholdes, og der bliver givet flere bud på dette, nogle har henvendt sig til deres respektive fiskeriforeninger, andre har tilmeldt sig gennem AU, andre ved AMU center, der har generelt været udfoldet en stor aktivitet for at få dette på plads. Åge Venø Skagen fortæller, »I Skagen har vi tilmeldt os Fiskeriforeningens kursus, men der er sådan et pres på deroppe, at vi er blevet enige om, at vi er to der tager

det først, for ikke at stå fiskerne i vejen, når så det værste pres er overstået, har vi aftalt med fiskeriforeningen, at resten af folkene tager det, det samme gælder for de nye VHF beviser, når vi så er to mand der har det, kan vi altid hjælpes ad.« Henning svarer dertil at de så også opfylder Søfartsstyrelsens krav, og dette må så være i orden, men på sigt ville det være mest betryggende om alle havde dette kursus, så ville den situation ikke kunne opstå, at man lige pludselig stod og manglede en med dette kursus, og som sådan ikke måtte sejle. Dette medfører en længere snak om, hvor mange frivillige, man fra bestyrelsens side mener, der så bør have dette kursus, og det er Jacob der mest svarer på dette, og han kan ikke give en bestemt linie, da der køres forskelligt fra station til station, men han mener dog man skal tænke over, at disse kurser er ret så dyre, men at det er op til folk selv at vurderer dette, man kan som sådan ikke sætte nogle normer for dette. Jeg vil så også gerne give en kommentar til dette, selvom jeg er ordstyrer, siger Erik fra Læsø, »der synes jeg så også med dette som med så mange andre skrivelser, der kommer inde fra væsenet, det fremgår jo overhovedet ikke af denne

skrivelse, om de forlanger en eller to eller alle sammen, men når jeg snakker med dem inde i væsenet har jeg på fornemmelsen at de mener alle sammen, og jeg har snakket med AMU centret og de vil godt komme over på Læsø, men der må kun være otte mand på dette kursus, hverken mere eller mindre. Ligeledes kunne vi godt ønske os, at når Henrik kommer rundt på stationerne, at han gennemgik hvad de forskellige medicinkister skal bruges til.« Denne debat omkring medicinkister, med Søfartsstyrelsens generelle krav til medicinkisten i skibe af den og den størrelse, og medicinkistens brug og indhold, samt hvis vi skal have mere med, så er det nogle krav vi skal stille til FRV, varer et godt stykke tid, og vi er også inde og runde brugen af Radio Medical. Dernæst bedes Erik om at fortælle lidt om "Morten stage" »Et længe næret ønske gik i opfyldelse da vi modtog Morten Stage den 26 november, vi har jo måttet hulle os sådan lidt igennem, siden vi kom af med den gamle i 94, vi havde "L W Dam" heroppe, vi havde Skagen båden og et år hvor vi ingen havde, og hvor jeg blev spurgt om jeg mente vi kunne undvære en stor redningsbåd, og dette sagde jeg får i aldrig mig til at sige, så

kunne de ikke hænge mig op, hvis der skulle ske noget, og med hensyn til "Morten Stage" så har den til fulde opfyldt forventningerne, og som søskib, har vi alle den mening at de har ramt tæt på det bedste der kan opnås, og den samme melding har vi fået fra Bornholm«. Erik beretter herefter om deres sejlture (dette er beskrevet i sidste blad) og om de problemer (beskrevet i rapporten fra Bornholm) de har påtalt, samt en yderst alvorlig fejl, skulle der ske brand i det ene maskinrum, så lukker begge spjæld, og begge maskiner går i stå, dette har man også indrømmet, er en stor fejl, de skal kunne lukke hver for sig. Dette med alarmerne kan jeg trøste jer med, siger Frode, at i vender jer til, det første år er man lige ved at ryge op igennem styrehus taget, når disse alarmer kommer, men det vender man sig til. Erik fortæller så om deres uddannelse, og den turbulens der har været om dette, og giver udtryk for at han er skuffet over, især den lokale kritik, der har været om dette emne, og kan ikke se andet end det er væsenet selv der har skabt dette problem, for som han siger, de skulle have meldt ud i god tid, og bedt nogle af folkene om at gå på skole, men om det var nogle fedterier om at spare

Carl Bro as

Industri & Marine
Dwinger Marineconsult



Skibssingeniører • Maskingeniører • Skibssinspektører

Egeskoven 222
DK-2600 Glostrup

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

penge eller hvad, kunne han ikke sige, men som tingene står, var han glad for foreningens og Nikolaisen fra Søfartsstyrelsens udtalelser og opbakning, og kunne også leve med den løsning, der nu var opnået. Dette medfører en større diskussion om uddannelser og eksamener. Jacob går her ind og forklarer, at der på daværende tidspunkt lå et EU direktiv, hvor man var gået helt væk fra tonnagen, og hvor man var gået over til meter, således at skibe under 17 meter krævedes der ingen papirer til, og man håbede at disse regler ville træde i kraft, men det gjorde de så ikke, om de senere vil blive taget op vides ikke, men det var en medvirkende årsag til at forløbet blev som det nu gjorde. Der bliver nu gjort opmærksom på, om vi ikke snart skal i gang med den Blå Plan, dertil svarer Henning, at dette naturligvis er et punkt på dagsordenen, men at det er planlagt således, at diverse ting skulle gennemgås inden vi skulle spise, og den blå plan ville være eneste punkt efter maden, så dette har vi hele eftermiddagen til, dette syntes ikke at tilfredsstille spørgeren helt, og Jacob siger, at nu skal vi huske på at vi sidder en blandet forsamling her, og der er mange forskellige interesser der skal tilgode ses, og når bestyrelsen har planlagt dette, så bør vi også følge det, og tage det punkt for punkt. Derefter går vi over til næste punkt på dagsordenen der er LRB, Henning siger, » anden serie LRB er nu godt i gang, Esbjerg og Søby har modtaget henholdsvis no. 15 og 16 og virker ret så godt tilfreds med disse både, LRB 17 til Rønne blev afleveret i onsdags og døbt torsdag, LRB 18 til Hanstholm, der er der stadig nogle problemer med havnen, det vil jeg komme ind under ved det emne der hedder byggeri. Jeg har noteret nogle stikord ned, og der står, " til min skræk og gru" er der stadigvæk restriktioner, med hensyn til farten på disse både. Så sent som i onsdags på UROM tog jeg dette emne op igen, for i et UROM referat dateret den 20 august 97, spurgte jeg den gang direkte til disse begrænsninger, og direkte citeret så svarede de " at hastighedsproblematikken for LRB'ere vil blive løst i forbindelse med LRB (anden serie) evt. ved at der skiftes klassifikationsselskab" jeg må sige jeg er dybt dybt skuffet over det svar jeg fik i onsdags, det har vi aldrig lovet, blev der sagt, at man ikke vil vedkende sig hvad man siger, og det er ydermere ført til referat, med mulighed for at ændre i dette, i udkast til referat der bliver sendt rundt til godkendelse, tjah, jeg mener det ville have klædt vedkommende at sige, vi kunne desværre ikke holde hvad vi havde lovet, det havde

da i det mindste været et ærlig svar«. Dette førte til en længere debat om disse restriktioner, nogen gav udtryk for, at det jo ikke var særlig smart, at skulle sejle rundt med et stykke papir i hånden, hvor der stod at nu må du sejle så stærkt, og ved en anden bølgehøjde, må man kun sejle så stærkt. Andre mente, at på sigt, ville det kunne føre til, at flere redningsfolk fik skader, at man var så fokuseret på fart, med denne type både. Henning runder af ved at sige » naturligvis skal man altid sejle efter forholdene det er sund logik, men jeg kan ikke acceptere princippet i, at der er nogen form for begrænsninger på en redningsbåd, det kan man lave på en kajak, ikke på en redningsbåd.« Jacob tager derpå ordet » jeg vil sådan set give Henning ret, når vi ser på de nye MOB både vi har fået med fast bund og de er nærmest papir tynde, der er der ingen fartbegrænsninger på,« Jacob giver derefter en forklaring omkring Klassens og Søfartsstyrelsens indblanding i dette med hensyn til disse restriktioner. Birger tilføjer » jeg er helt enig med Henning, en båd der skal gå ud i alt slags vejr, skal ikke fra fødslen af være behæftet med restriktioner, det er noget vi selv finder ud af hen ad vejen, og jeg er betænkelig ved at de måske hvis disse arbejdsskader skulle opstå, om de så vil sige at nu har i sejlet for hurtigt i henhold til disse restriktioner osv.« Jacob svarer på dette » jeg ved godt at det står i tilsynsbogen, men når folk er ude og sejle, er der da ingen der kigger i disse papirer, men problemet er bare, at hvis der sker noget, så har Klassen og FRV deres ryg fri, og så er det brugeren/redningsmanden der får skylden, og dette kan vi ikke leve med.« Jacob forklarer om de hårdt vejrs prøver der bliver taget med disse både, det er over seks timer og med fuld fart, og det er i alle retninger, og der er Søfartsstyrelsen med, det er helt klart at hvis Klassen fjernede deres begræns-

ninger, så vil Søfartsstyrelsen også gøre dette. Henning » dette er ingen kritik af Mathis, ud fra de tegninger han har fået, har han lavet det jeg vil kalde for et "mesterværk" alle er godt tilfredse, men når så mange forskellige myndigheder skal have sat deres fingeraftryk, ja så bliver det som regel noget juks.« Efter dette kommer vi ind på problemerne med båden til Hanstholm, og her siger Villy Ringgaard » jeg kan ikke lade være med at grine om den problematik der har været omkring Hanstholm, det er en stor forvikling det der er sket« og så fortæller han om hele forløbet, om at der havde været nogle derovre som troede de skulle bestemme det hele, og sådan foregår det jo ikke her i det stille og rolige Jylland, om at der havde været to deroppe i går, og som havde fået det hele mere eller mindre på plads, det er sørgeligt siger Villy, » nu er det fire eller fem år siden det var på tale at vi skulle have en LRB, og de har ikke lavet andet end at kludre i det lige siden, og jeg kan fortælle jer, at det ikke er fra havnens side der har været problemer.« På et spørgsmål, om hvilket behov de har for en LRB i Hanstholm, giver Villy en beskrivelse om et par tilfælde, hvor en LRB kunne have været årsag til, at disse skibe ikke var sunket. Tiden er nu stærk fremskredet, så de sidste punkter vi skal nå inden maden, skal gå hurtig. Og ordstyreren mener vi skal holde os til dagsordenen, derefter går vi hurtig igennem byggerier (disse beskrives i UROM referat næste gang) men sådan kort, for vores Region. **Anholt:** til og ombygning af den nyhervervede bygning, tidsplan, opstart uge 12 afleveres i uge 23. **Hanstholm:** Der er forhandlinger i gang mellem Hanstholm havn og FRV, om en ny placering af redningsstationen (siden oplyst, der ligger et konkret tilbud/forslag) **Slettestrand:** der er der indtil videre sat et spørgsmålstegn. **Søby:** arbejdet med ombygning af beddings-

vogn og div. ændringer for LRB udført. Jeg går lige lidt ud over vores region, siger Henning, » og hvorfor jeg gør dette er, at som redningsfolk må vi jo lige se på, at ind ad bagdøren kommer der jo andre til fadet« og beretter om den nye redningsstation der er opført i Esbjerg, i forbindelse med aftalen mellem Scandlines og Falck, derefter omdøles en brochure med tekst og billeder af denne avancerede station, hvor kranen selv kører båden ud, når der kaldes ud (der er nok ikke plads i dette nummer, så den kommer i næste nummer) Derefter berettes om maskiner, Skagen har afprøvet en pneumatisk linekaster, der er søgt penge til, at alle MRB udtyses med dette, Åge Venø fortæller om dette linekaster arrangement. Sommer redningsdragter, hver station har fået 4 og der er søgt penge til flere. To stationer har bragt på bane, at der kommer sikkerhedsstøvler i vores redningsdragter, dette vil blive taget op i sikkerhedsudvalget, men indtil videre afgør den enkelte station selv, om de vil have dette. Jacob har en kommentar til dette » vi skal nedlægge stationer for at finde penge, og der skal spinkes og spares, nu kommer vi så til et punkt om vores redningsdragter, der er nogen der har været på § 16 kurser, og har lært en hel masse om arbejdsmiljø, det er godt nok, selvfølgelig skal vi også være med der hvis der er noget der er bedre og mere sikkert for redningsfolkene, men det er helt givet at det er der det er kommet frem om der skal sikkerhedsstål i vores støvler« Jacob beretter om at det for nogle år siden var oppe på UROM, fordi folk klagede over, at de gamle støvler var for kolde, og det blev så vedtaget at der skulle neopren støvler i, da de var bredere og varmere, det fik vi lavet med løjer og trisser, og dem der lavede støvlerne måtte lave deres maskiner om, nu går der så to år, og så kommer det frem, at nogen vil have sikkerhedsstål i

deres støvler, problemet er så hvis nogen kræver dette, så skal de købe 2400 par støvler, der skal ligge en ordre på dette tal, for at måske 40 redningsmænd siger, lad os bare få dette, det kunne jo være vi tabte noget ned over tæerne, jeg kan ikke mindes at der er nogen der er kommet til skade på denne måde. Dragterne er synet og godkendt af Søfartsstyrelsen og deres krav overgår Arbejdsmiljøstyrelsens krav, så vi opfylder lovens krav 100% med neopren støvler, så skal FRV lægge en ordre på 2400 par støvler til 300 kr. stk. og de igen skal til at lave deres maskiner om, jamen så er der bare en station eller to der skal lukkes. Åge Venø der sidder i sikkerhedsudvalget giver herefter en beretning om, hvilke stationer der har bragt dette på bane, og det medfører en længere debat, hvor forsikringsspørgsmålet også bliver berørt. Villy Ringgaard siger at de er den anden station, og han mener det er helt malplaceret at folk sendes på kurser, hvis man så ikke skal følge disse kurser, han har personligt de sidste tre år haft sikkerhedsstål i sine støvler, og at de vil have dette på deres station. Henning går derefter over til den nye struktur for Kystredningstjenesten » Som enhver er bekendt med, så er redningsinspektionen nedlagt, og vi er blevet sammenlagt med farvandssikringen, og benævnes nu FK, Farvandssikringens Kystredningstjeneste, Svend Bojesen er blevet divisionschef og Flemming Damø vores nye redningsinspektør, denne titel vil på sigt blive ændret til redningschef, en overkonstruktør, dette er Michael Jensen og ham skal vi være glade for, samt en kontor pige. Forsvarsministeriet har godkendt denne struktur, og det nævnes nu som en fordel, at vi kan trække på medarbejderne i F til fællesfunktioner. Nu kan jeg jo kun udtale min egen personlige mening, personligt er jeg ikke særlig begejstret for, at vi er blevet sammenlagt, vi

har sådan set mistet noget af vores identitet efter min mening, det hedder sig godt nok at vi stadig skal fremstå som en selvstændig enhed med eget formål og økonomi, dette med økonomien går jeg meget ind for, det flød faktisk rundt i hele huset, Jacob kom med en udtalelse for nogle år siden, hvor han siger, at han mener vi lever en skjult tilværelse, jeg er rød for, at vi på sigt kommer til at leve helt anonymt, de kan komme med så mange forklaringer de vil, om både det ene og det andet, det lange og korte er at vi er blevet en del af farvandssikringen, hvor jeg som sagt er bange for, at vi på sigt forsvinder ud i den blå luft. Jeg håber at jeg tager fejl « Dernæst går man over til det næste punkt, vi har nu nøjagtig tre minutter til vi skal spise, og der er tre punkter tilbage, så det bliver i lyntempo. I 98 fik vi det første virksomhedsregnskab, og det sagde faktisk ikke meget, kun hvad der var af indtægter og udgifter, det ville have været ret så interessant, hvis udgifterne havde været specificeret, der er lige en ting som jeg godt vil omtale, i regnskabet står at vi har haft 253 øvelser, dette er ren manipulation, som i er bekendt med så lavede jeg selv en optælling ved at ringe rundt til alle stationer, da det kom Ole for øre, lavede de også en statistik over aktiviteterne i 97, vi kom begge frem til 199 øvelser og 54 diverse, som ikke kunne benævnes ved andet navn, da det var forlægningssejladser til værft, motoreftersyn osv. Disse 54 diverse har man lige så flot lagt over som øvelser, det ville da være rart om man benævnte dem ved navns nævnelse. Til regnskabet har forsvarrets interne revision og noget der hedder KPMG ment, at virksomhedsregnskabet var yderst tilfredsstillende, men rigsrevisionen mente ikke at virksomhedsregnskabet var videre godt, og derfor har FRV bedt om et møde med rigsrevisionen, så

NORDVESTBANK
- den lokale bank

HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals
Tlf. 98 94 12 27

Sejl · Presseninger · Tovværk



Alle handler i...

Thorsminde Fiskernes Indkøbsforening

Vesthavnen · Thorsminde · 6990 Ulfborg
Telefon 97 49 70 55

Specialister i garn

Nybygning, ophaling og reparation af fiske- & specialfartjer



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

Havnens EL-forretning A/S

Nordhavnsvej 11 · 8500 Grenaa · 86 32 50 66

FSØ RØNNE A/S

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

har vi været til ministermøde og der er sendt referat rundt til alle stationer, og foreningen har stillet 10 spørgsmål til Farvandsdirektøren, og nu skal vi spise. Derpå satte vi os til et veldækket bord, hvor marinestuen gav en sildemad med en dram til, og vi rejste os og drak "Dronningens skål" efter disse gode sildemadder, nogle fik en ekstra dram, fik vi serveret skipperlabskovs, med en meget flot betjening, så var vi jo klædt godt på til det alvorligste punkt på dagsordenen, den blå plan. Mødet genoptages, men da det havde trukket noget længere ud inden middagen, starter vi med valg til bestyrelsen. Her var der to opstillet, og genvalgt blev Birger Isaksen med 45 stemmer mod 24 til Villy Ringgaard, og 8 blanke, ligeledes var der afstemning om vi skulle have en eller to suppleanter, i henhold til vore nye vedtægter, her blev stemmerne 40 for en suppleant 12 for to suppleanter 18 blanke, da Peter Rasmussen Sæby sidste år kun ønskede at være suppleant for et år, blev Villy Ringgaard suppleant for Region Nord. Derpå giver ordstyreren ordet til Henning »så går vi så over til den blå plan, den har efterhånden fået mange navne, den blå plan, den sorte plan og det sidste skulle være farvandsvesenets slagterinotering, nu har jeg ikke taget kommissoriet med da det er blevet sendt rundt til alle stationer, der er fra FRV foreslået nedlæggelse af syv stationer, så det er et sort kapitel, begrundelsen for at de skal nedlægges er, at der mangles penge til driften af de nye både, dette synes jeg er en meget vattet begrundelse for at nedlægge disse stationer, jeg vil sammenligne anskaffelsen af de nye både, med køb af et hus, ingen der har bare den mindste forstand på økonomi, køber et hus uden man har sikret sig, at man har råd til at betale for lys varme og forsikringer; så den begrundelse giver jeg ikke meget for. Egentlig er det jo også besynderligt at det er blevet foreslået at der skal nedlægges syv stationer, for ca. en syv otte måneder siden ved et UROM møde på RST Hirtshals, kom de rundt med sådan en tyk rapport, om udsætning af fartøjer over stranden, fra Sønderho, Nørre Vorupør, Torup Strand og Slettestrand, mindre end seks måneder efter foreslår den selvsamme formand som kom med oplægget til denne undersøgelse, at disse stationer skal nedlægges, der har været folk i Holland, der har været Hollændere heroppe og Kystinspektoratet har været inddraget, og så kommer man og siger at de skal nedlægges, da er mit spørgsmål, hvor er vi henne, hvor er den røde tråd den røde ledetråd, den kan jeg slet ikke

få øje på, at man sætter sådan et arbejde i gang med at planlægge hvordan man sætter både ud fra disse stationer, for så et halvt år senere at forslå dem nedlagt, det synes jeg er en parodi. Personligt synes jeg det er et nederlag for bestyrelsen, hvis disse stationer lukkes, det er det for mig personligt, det viser at vi ikke har gjort det godt nok i bestyrelsen, jeg har altid anset det for en ære og en glæde, at være redningsmand, men der er blevet slået nogle skår i min glæde. Nu siger man godt nok, at det er på grund af forsvarsbudgettet, dette er på 17,4 milliarder, dette kan man ikke rigtig forholde sig til, men det svarer til at man tager en million kroner og stabler dem ovenpå hinanden 17.400 gange og der mener man, at der ikke kan blive to til os, jamen det kan jeg ikke fatte eller også vi jeg ikke, jeg skal da gerne vedgå at forsvarsforliget indebærer, at man i indeværende år skal spare 900 millioner kroner, men der er da stadig 16,5 milliard tilbage, og tanken om at nogen skal opgraderer på andres bekostning, ligger mig uhyggeligt fjern. En lille trøst er det da at vi får nyt materiel, og det er vi trods alt meget glade for, og vi kan vel heller ikke, og det skal vi heller ikke, gå imod den naturlige og tekniske udvikling, men på andres bekostning, nej den tanke nager mig«. Derefter bliver der en lidt mere end livlig debat. En af deltagerne fra Torup strand fortæller, at der engang var to mand der druknede ved redningsvesenet deroppe, og da skrev redningsinspektøren "I skal ikke blive glemt" det er da det de er ved at gøre, og dette måtte han jo have medhold i. Andre giver udtryk for, at så længe bestyrelsen går ind og deltager i disse forhandlinger, så har de også et ansvar, så sanktionere man at de stationer bliver nedlagt, og hvad kan begrundelsen være for det. Alternativet ville være at man fra bestyrelsen sagde nej, og det mener flere ville være rigtigst, for så sad FRV med hele ansvaret. Birger siger » jeg mener også at vi i bestyrelsen har gjort det for ringe, det hjælper altså ikke vi deltager i møder, hvor vi så siger at det er godt nok beklageligt at det er sådan, men nu skal det være sådan, min linje har også længe været at vi skal trække os ud af de forhandlinger, hvis vi skal komme fra det her med lidt værdighed i behold, så længe vi deltager bliver vi taget som gidsel, så siger de vi har sanktioneret det ene og så det andet, vi har intet sanktioneret, vi har begge fra region nord sagt imod det med at lukke stationer, men så længe vi sidder ved forhandlingsbordet, så er det den måde de kører på derinde, så har vi været med til det, og det synes jeg vi skal

gøre klart for alle og enhver at det vil vi ikke. Nu er det sådan at de i øjeblikket siger, at disse stationer ikke har noget materiel der er tidssvarende, og ikke har noget de kan bruge hvis der er storm osv. Jeg ved ikke præcis hvad de har, men en ting ved jeg, at de folk deroppe af god vilje har brugt det skidt de har i lang tid, og gået og ventet på at der skulle komme noget nyt. Vi andre har sejlet rundt i en LRB, hvor vi egentlig siden 85 skulle have haft en lukket båd, og nu skal vi så ingen lukket båd have, det hele det smuldrer for dem, og det vi er i gang med nu med de syv stationer, det er spegepølse metoden, næste år og næste år igen så ryger der flere stationer, så er der simpelthen så få stationer tilbage, at der ikke er nogen dækning så er spørgsmålet hvad skal vi så med et redningsvesen, når der kun er dækning nogen steder, det kan ikke være spørgsmålet at der kun skal være en redningsstation hvor der er en fiskerihavn, for fiskerne er reelt dem vi har mindst problemer med, der er alle disse sejlere der også skal reddes, så derfor mener jeg vi skal sige fra overfor disse forhandlinger«. Erik fra Læsø står også uforstående over for at der skal nedlægges stationer, »der ligger en behov analyse for, at der egentlig burde oprettes nogle nye redningsstationer; men direktøren har mere eller mindre accepteret at det går over på andre hænder, og når man så ser hvem der tager over, ja så koster det jo ikke mindre«. Det er det man kalder "Kassetænkning" siger Henning, man sparer en million i et ministerium, og et andet giver det dobbelte ud, og til sidst husk lige på, det er ikke bestyrelsen der har foreslået at der skal nedlægges stationer, men FRV. Og diskussionen vil nærmest ingen ende tage, men vi nåede da hjem samme dag.

PS. Referatet blev nu noget længere end beregnet, men det ville ikke have voldt problemer at få det til at fylde det dobbelte, og egentlig var det ikke så ligetil at referer sig selv. Skulle det være jeg sagde eller navn, det sidste blev brugt.



Regionsmøde i Region Øst Bornholm

Regionsmøde på RST-Neksø d.13-2

Deltagere: Formand Jacob Pedersen. Chr. Ø 4 –. Nexø 4 –. Rønne 6 mand. Claus startede mødet med at byde alle velkommen, Kaffen var klar, så det var bare med at komme i gang med mødet. Dagsorden blev godkendt. Valg til referent Sten fra Rønne.

1. Valg af bestyrelsesmedlem. Claus Jacobsen blev enstemmig genvalgt til bestyrelsen for 2 år.
2. Nyt fra foreningen / FRV. Rulningen af den blåplan var ikke klar, den vil kun blive klar ca. maj/juni, der var mange af de ting i den nye blå plan som foreningen ikke var meget for. Jacob kunne oplyse at den gamle MRB 34 vil blive stationeret ved Rønne Redningsstation, når den blev frigivet i Skagen, det blev når de fik deres nye Mellem klasse båd. Der var planer om at der skal 3 mand fast ansættes når de nye både kommer. (stationsleder, bådfører og en motormand) Der var stor undren over hvor den nye mellem klasse båd blev af. Skulle den ikke en tur til Bornholm for at blive afprøvet, nu hvor Rosenfelt var på værft.
3. Der har været meget meget stille i udd.valget, har de sovet eller hvad? Nu



Deltagerne på regionsmødet på Nexø Redningsstation.

- er de nye medicin kister kommet ingen har været på kursus i dem. Angående ROC dette har været kendt de sidste 5 år ingen har været på kursus.
4. Uffe fra Nexø har været i kontakt med fiskeriforeningen på Bornholm, om kurset i medicin kister der afventes et svar.
5. Mandskabet på Nexø Redningsstation, vil få foretaget en høreprøve.
6. Jacob vil sørge for at der kommer Fax.

- På alle stationer som aftalt.
7. Mandskabet fra Chr.Ø kunne oplyse at deres ny båd bare fungerede, de mente at der kunne blive problemer indenskabers, men med noget øvelse skulle det nok gå. Det nye bådhus med skinner faldt smukt ind i omgivelserne på øen.
 8. Næste regionsmøder bliver på Chr.Ø 14/8-1999 kl. 10.00
- SER.

Thorsminde Revisionskontor

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

Fiskernes Samlecentral

i Grenaa ApS - Strandgade 6 - 8500 Grenaa
Telefon 86 32 17 35 - Fax 86 30 02 95 - Auktionshallen 86 32 68 44
Per Roholm Nielsen: tlf. 86 32 41 93, mobil: 40 37 77 35 - 30 27 95 35
Kaj Bachmand Pedersen: tlf. 86 32 67 14, mobil: 22 17 97 14

Hanstholm Skibssmedie

Kuttergade 9-11 . Hanstholm
Telefon 97 96 16 11 . Fax 97 96 12 12

Rep. af dieselmotorer.
Montering af motorer og hydrauliske anlæg.

Fremstilling af:
Styrehus, hvalbakker og nettromler.

Alt i aluminium.

Private tlf.:
Mogens Pedersen 97 96 52 40, biltlf. 30 97 91 49
Ejnar Stærh 97 96 16 49

H. Hoffmann & Sønner a/s

Entrepenører/Civilingeniører
Civil Engineers and Contractors

H. Hoffmann & Sønner A/S
udfører alle former for byggeopgaver:

- Havnebyggeri
- Bygge- og anlægsarbejder
- Erhvervs- og boligbyggeri
- Renovering, drift og vedligehold

Region Nord	Region Øst	Region Syd	Hovedkontor
Tlf. 8747 4747	Tlf. 4329 9000	Tlf. 7620 3777	Tlf. 4329 9000

Morten Stage til Rønne

Onsdag eftermiddag d. 17/2-99 blev jeg ringet op fra FRV, om der var et par mand, der kunne komme en tur til København for at sejle Morten Stage til Rønne sammen med to mand fra Læsø torsdag d. 18/2-99. Telefonen glødede en kort stund, man skulle have fat i en mand, spørge om fri mm., men inden for ca. en halv time var fly billetter bestilt til torsdag morgen kl 8.55. Efter ankomst til København kørte vi ind til FRV, hvor vi hilste på og fik en kop kaffe.

Morten Stage var kommet til Holmen ved 9 tiden, så vi blev kørt ind på Holmen for at se det nye vidunder og vidunder var det, må jeg indrømme. Vi kom ombord og fik hilst på Kim og Poul fra Læsø, som vi skulle sejle til Bornholm med, det blev kun til en kort rundvisning, for der blev ved med at komme folk ned for at se båden. Kl.13.55 forlod vi Holmen med kurs mod Bornholm, det blev en rigtig kone tur for der var kun lidt vind, så kl.19.15 ankom vi til Rønne Havn, jomfru rejsen til Østersøens bølger var overstået. Vi fik kørt Kim og Poul ud til hotellet, hvor vi aftalte at mødes fredag kl.10. Vi fik kontaktet TV2 Bornholm og Bornholms Tidende så de kunne komme og se det nye vidunder, og lave noget god PR for båden og Redningsvæsenet, det er jo ikke det der er for meget af for tiden. TV2 Bornholm stod på kajen kl. 10 og var klar, der blev filmet i næsten 2 timer til aftenens nyheder, der blev vist 2 x 2 1/2 min i nyhederne om aftenen. Bornholms Tidende kom og fik nogle billeder og tekst, til dagens avis. Om eftermiddagen stod den på sejlads, hvorefter Kim og Poul blev kørt ud på hotellet, der blev aftalt at møde tidspunktet lørdag var kl.10, men sådan skulle det ikke gå, for kl.



LRB.17 og Morten Stage ved anløbsbroen foran RST Rønne

20.10 gik alarmer på personsøgeren, fiskekutter i nød 10 s.m. af Rønne. LRB afgår fra stationen til kutteren, stationen søger for et tlf. opkald til Kim og Poul for at høre, om de var klar til at tage ud med Morten Stage, selv om de ikke er i beredskab, de var klar, en bil bliver sendt til hotellet efter dem og afsted til Morten Stage. To mand fra stationen står klar ved Morten Stage for at tage med, og så var der ellers afgang. (Læs om aktionen under rapporter) Der skal dog lige nævnes her, at der er ikke noget så skønt som at have et moder skib ved sin side, når det blæser 10-15 stykker og er ca. 2 grader, man fryser som en lille hundehvalp i en LRB, at man kan sejle hen og hente en kop varm kaffe og et stykke af den hjemme bagte fra brugsen. Ved ankomsten til Rønne igen blev møde tidspunktet rykket til kl 13, lørdagen foregik med sejlads og

rundvisning. Søndag startede vi også kl.13, det var jo søndag, dagen forløb med sejlads.

Konklusion på afprøvningen af Morten Stage er: Med ganske få ændringer, er det den perfekte redningsbåd og noget vi virkelig vil få glæde og nytte af, så alle ved Redningsstation Rønne ser frem til den dag hvor telefonen ringer og stemmen siger: Kan der komme to, tre mand og hente jeres nye redningsbåd.

Mandag tog vi afsked med Morten Stage, som så skulle videre til Nexø.

SER - RST RØNNE



Grenaa Fiskeauktion

v/ Leif Hansen

Søndre Kajgade 13 · 8500 Grenaa
Tlf. 86 32 12 03 · Fax 86 32 34 01

HAVNENS REGNSKABSKONTOR

- BUDGETTER
- KONTORHOLD
- LØN
- DAGLIG REVISION
- REGNSKABSASSISTANCE



Søndre Kajgade 13 · 8500 Grenaa · Tlf. 86 30 10 00 · Fax 86 32 34 01

Rapport fra Bornholm

Øvelses sejlads m.m. med "Morten Stage". Rapporten er som følger:

Fra den 22-02-99. til den 11-03-99. har Morten Stage været på øvelses/testsejlads m.m. ved redningsstation Nexø. Alle mand ved stationen har i større eller mindre omfang deltaget i øvelses/testsejladserne m.m. Under alle sejladser, har der altid været to mand fra redningsstation Læsø med. Skibet har været i drift i ca. 40 timer i dette tidsrum. Der er blevet sejlet i forskelligt slags vejrlig, gående fra tæt tåge med en sigt på nogle få meter, og til høj klar himmel med en sigt på mange sømil. Vindstyrken har ligget fra 0 m./sek. Og op til ca.15 m./sek.

Dagrapport.

Øvelses/testsejladserne blev foretaget som følger:

22-02-99. Modtager vi Morten Stage. Skibet bliver gennemgået og vist frem af mandskabet fra Læsø.

23-02-99. Om formiddagen sejlads med forskellige manøvrer, herunder også en del havnemanøvrer. Om eftermiddagen foretages der en bugsering af orlogskutteren Barsø. Bugseringen må dog opgives, da kniven for trosseklipperen skamfiler trossen. (Kniven synker ned på trossen.) Endvidere er samtale anlægget for svagt på agterdækket. Man kan ikke med tilfredsstillende resultat høre hvad der bliver sagt, hverken inde i styrehus eller på dæk. Ligeledes konstateres der, at der opstår meget dug på ruderne inde i styrehuset.(NNV 10-12 m./sek.)

24-02-99. Foretages der i løbet af dagen flere sejladser. Under den ene sejlads var besætningen fra orlogskutteren Barsø også inviteret med. Om eftermiddagen er der gennemgang af alle instrumenter i styrehus. Start stop procedurer for motor-anlæg, samt gennemgang af rør og pumpe-systemer m.m. (N 10-12- m./sek.)

25-02-99. Øvelses sejlads til Chr. Ø. Sejlads og demonstration af skibet for redningsfolkene fra rst. Chr. Ø. Folkene fra Chr. Ø. Udtrykte alle stor beundring for skibets gode egenskaber i søen, samt dets gode manøvre egenskaber. Under forlægningen til Chr. Ø. gik vi til assistance for lods båden fra Allinge, som skulle have en bevidstløs person ombord fra et fragtskib. Aktionen var dog overstået, lige før vores ankomst.(NV 10-12 m./sek.)

26-02-99. Kim og Poul fra Læsø rejser hjem.

Vi får lavet DGPS modtageren, som ikke

har virket den sidste tid. Det viser sig, at der har trængt vand ind i antenne kablet. Fejlen bliver udbedret, og DGPS modtageren virker igen. Der burde være to positionsbestemmelses instrumenter ombord. Der er håndværker på, for at løse nogle problemer med motoren for ventilationsblæseren, som bruger for meget spænding ved start.

01-03-99. John og Ole fra Læsø ankommer.

Der er endnu en gang håndværker ombord, for at prøve på, at løse problemerne med motoren for ventilationsblæseren. Dette lykkes ikke på tilfredsstillende måde. Om eftermiddagen gøres der endnu et forsøg på, at bugser/slæbe orlogskutteren Barsø. Men trossen bliver igen skamfilet af kniven for trosseklipperen, samt hele aggregatet omkring klipperen. Endvidere står trossen helt stramt, så man må formode, at en længere varende bugsering ikke kan forløbe på en tilfredsstillende måde. Der mangler wire til at tynge slæbet ned. Der blev også gjort forsøg på at ankre. Dette måtte vi imidlertid opgive, da kæden i den lukkede kædekasse var væltet, og som følge deraf ikke kunne firers ud. Dette problem bør der snarest findes en løsning på. Ligeledes syntes vi, kæden for ankeret ser noget betænkelig tynd ud. Skulle den ikke gøres kraftigere?. Der blev også holdt en brandøvelse.

Forsøg på at overdænge orlogskutteren Barsø med vand, måtte opgives, da der ikke kunne sprøjtes meget længere end ca.10 m. (Vi lå med en afstand af ca. 5 m. fra Barsø, da kunne vandet lige akkurat nå sådan ca. midt ind på dækket af Barsø.) Vi konstaterede også, at markusnettet uhensigtsmæssigt var placeret nede i forpeaken. Dette bør flyttes op på dæk syntes vi. Sluttelig blev der foretaget mand over bord øvelse, hvorunder flere besætningsmedlemmer fik lejlighed til at indøve Williamsons Turn.

02-03-99. Der arbejdes med at få ankerkæden klar op. Dette opgives, og der rigges et nødanker til.

Resten af dagen foretages der havnemanøvrer. Som sagt er det et fint skib, at manøvrere med.

03-03-99. Der blev sejlet i farvandet mellem Nexø og Svaneke. Der blev foretaget flere havnemanøvrer i Svaneke havn. Endvidere blev der lavet et eftersøgningsområde på plotteren, og et eftersøgningsmønster blev indlagt, som derefter blev gennemsejlet.

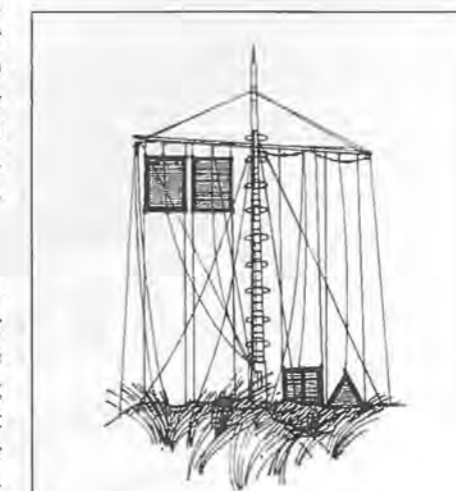
04-03-99. Sejlads samt havnemanøvrer i Nexø og Svaneke. Afprøvning af bugserpil,- dog uden at slæbe noget skib. Samtlige navigationsinstrumenter bliver atter en gang gennemgået. ARPA funktionen er særdeles anvendelig, men søkortet i radar/plotter systemet er ikke tilfredsstillende. Kortet er ikke detaljeret nok.(Skift 3-5 m./sek.)

05-03-99. Var ude at sejle i meget tæt tåge. Her viste ARPA-radaren sig fra sin stærke side. Som der også er blevet gjort opmærksomt på ved flere lejligheder, bør et hvert redningsskib være udstyret med en ARPA-radar.(NØ 7 m./sek.)

06-03-99. Tursejlads til Chr. Ø. og retur igen til Nexø.(NØ 7 m./sek.)

07-03-99. Lavede et eftersøgningsområde i søkortet/plotteren. Morten Stage og LRB 900-5. lavede en expanding square search i området. Derpå blev der foretaget en person overførsel til Morten Stage. Sluttelig bugserede Morten Stage LRB 900-5. ind i havnen i Nexø.(S 5-7 m./sek.)

08-03-99. Sejlads i kuling ud for Nexø. Der blev sejlet i medløbende sø, i mod søen, tværs i søen og skibet blev lagt stille i søen. Under alle forhold opførte skibet sig meget fint. Flere gange blev der sejlet ind og ud af havnen, for at se, hvordan skibet opførte sig, når der var sø i



HVIDE SANDE FISKERIFORENING

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

indsejlingen. Det hele fungerede bare perfekt. Selvstyret kunne dog ikke holde skibet på kurs, når der blev sejlet ned for vejret. (NØ 10-15 m./sek.)

09-03-99. Leopold Rosenfeldt kom på vandet efter endt værft ophold i Nexø. Herefter foretager mandskabet fra rst. Nexø ikke flere øvelses/test sejladser med Morten Stage.

10.03-99. Ind og udvendig rengøring af Morten Stage.

11-03-99. Morten Stage bliver skovlet/spulet fri for sne, efter nattens snefald. Derpå sejler mandskabet fra rst. Læsø skibet til Rønne.

Ved den efterfølgende evaluering blev følgende udarbejdet/vedtaget.

Forbedringer/Mangler

Kniven/trosseklipperen skamfiler trossen. Der mangler wire på slæbetov.

Slæbspil mangler en anordning, så slæk på tovværk ikke kan løbe af det lille hjul ved dæk.

Samtaleanlæg for svagt på agterdæk/styrehus.

Der er til tider meget dug på ruder i styrehus. Mangler gribehåndtag i styrehus.

Projektørerne lyser ikke tilfredsstillende. Bedre/mere plads i maskinrum havde været ønskeligt. Hvid stribe i redningszonen skal være i skridsikker udførelse.

Bedre rygstøtte samt armlæn på agterste sæde i styrehus.

Placering for dagsignaler kunne godt have været bedre. (Hvis stagen for do. tages hvad så?)

Sikkerheds stræk wire fra forruff og op over styrehus bør etableres.

Trin på forkant af styrehus bør ligeledes etableres.

Bundhanerne er nærmest umulige at betjene.

Der burde være to stk. navigatører.

Luftspjæld for mask. rummene kan ikke køre separat.

Trykknapper for kraftudtag (PTO) er ikke særlig brugervenlige, når de skal bruges i en fart.

Kraftigere højttalere eller dobbelt højttaler sæt for hver VHF havde været godt.

Brandalarmerne til mask. rum starter ofte uden grund.

Styrer ikke godt på pilot ned for vejret.

Der kan ikke ankres med nuværende ankergrej.

Ankerkæde ser for os alt for svag ud.

Fastgørelses anordning for bære på bord i redningsrum, eller på klapstole i styrehus.

Et stk. separat plotter havde været ønskeligt.

Goder: ARPA-radar, Bovpropel, God sødygtighed, - ligger roligt i vandet, Gode manøvreegenskaber, Godt udsyn, Pause-system for vinduesviskere er godt, God arbejdsplads på dæk, Støj niveauet i styrehus er acceptabelt, Overvågningsanlæg for mask. rum er godt.

Konklusion.

Det generelle indtryk er, at det er et skib med særdeles gode egenskaber i søen. Skibet er meget roligt og "behageligt" at være på. Det har gode egenskaber, lige meget om der bliver sejlet tværs i søen, på vejret eller ned for vejret. Ligeledes er skibet også godt at være på, når det ligger stille uden fremdrift i vandet. Endvidere har skibet rigtig gode manøvre egenskaber. Forudsætningerne for at få et godt arbejds/redningsskib er absolut til stede, og i vid udtrækning også opnået. Dog kan det gøres endnu bedre, hvis der tages hensyn til ovennævnte punkter. (Det er ikke fordi, vi vil bytte med L. Rosenfeldt, men hvis vi blev tvunget til det, tror jeg ikke, uden at tage munden fuld, at der er mange på stationen, der ville blive kede af det.)

**Uffe Rebsdorf, St. leder/bådfører
Rst. Nexø.**

LRB 17 til Rønne RST

Steen Erik Rasmussen RST- Rønne har sendt følgende til Bladet.

Tirsdag d. 9/3-1999, var dagen hvor LRB 17 endelig kom til Rønne, ombord på Fragtskibet Østersøen fik vi det første kikk på det nye vidunder, men da den stod i lasten kunne den først komme på vandet onsdag morgen, så onsdag morgen kl ca. 7.30 fik LRB 17 for første gang Østersøens vand under kølen. Ved ankomsten til stationen stod den på kaffe og morgenbrød til de fremmødte redningsmænd samt Søren fra Matis og Per Siert fra FRV.

Efter kaffen skulle LRB 17 afprøves på den nye beddingsvogn, det gik der nogen tid med, da vognen ikke passede som den skulle, da det var afprøvet og smeden var sat i gang med vognen, kunne vi så komme i gang med det, det hele handlede om, nemlig at få gennemgået den nye båd. Vi blev delt op i to hold, Per gennemgik div. tegninger og matt. og Søren gennemgik båden samt sejladser, efter frokost blev der så byttet hold. Torsdag var der kun et hold som Søren så måtte styre alene, da Per skulle en tur til København for at få overrakt 25 års medalje for tro tjeneste, endnu engang Tillykke Per.

Torsdag formiddag skulle vi så gennemgå båden fra A-Z med div. nød procedurer og evt. drift defekter mm., efter frokost var Per kommet tilbage fra København og der var evaluering af de to dage. Kl. 16.00 kom så det store øjeblik, hvor der skulle være dåb og LRB 17 skulle overdrages til Redningsstation Rønne. Søren holdt en tale på værftets vegne, hvorefter Per på vegne af FRV overdrog LRB 17 til vores Stationsleder Henrik. Som tradition er det Stationslederens kone der skal være gudmor, så ordet blev givet til Lene som kom med disse smukke ord: »Med ønske om du vil hjælpe redningsmændene på Rønne Redningsstation i deres indsats på at redde menneskeliv som din forgænger har gjort, døber jeg dig hermed LRB 17. Gid at du sammen med din besætning vil vende bekymring til glæde i mange hjem og sikre vore redningsmænd i deres gerning.« Efter talen kunne LRB 17 så stille løbe ned af rampen og ud i havnen med gudmor Lene ombord. Efter dåben blev der serveret en bid brød og noget at drikke til alle de indbudte gæster, og dem der havde lyst fik en prøvetur i LRB 17 og Morten Stage som også var kommet til Rønne. Efter nogle hyggelige timer med gæster sluttede dagen og vi redningsmænd ved Redningsstation Rønne

håber med LRB 17 gudmors, ord vi her har fået en båd, vi kan være trygge og blive lige så glade for, som vi har været for LRB 28-01, for det bliver med vemed, at vi snart skal af med LRB 28-01, som har gjort et formidabelt stort stykke arbejde og som vi altid har været trykkes ved at sejle ud i, om det så blæste en halv pelikan.

Mangler og sikkerhed

Ja, så kom den store dag, hvor redningsstationen Rønne fik sin nye båd LRB 17, nummer 7 af typen LRB 10.

Efter to dages intens kursus i alle sikkerhedsprocedurer på båden og maskinerne, skulle vi så rigtig i gang med at sejle selv. Vi kan hurtigt blive enige om, at sikkerheden på maskinerne og selve båden er i top, men når vi kommer til sikkerheden for mandskabet, er der efter vores mening mange ting, der bør ændres meget hurtigt. Efter flere forsøg, lykkedes det f.eks. ikke at finde et sted på båden, hvor man kunne sætte sin karabin hage på sikkerhedslinjen fast, da alle håndtag og gelænder var for tykke, nå, pyt med det, den kan vi jo bare smide udover siden, det er der ingen problemer i, kun hvis man er pygmæ, for siderne på båden er ikke særlig høje, de er kun i knæhøjde (42 cm.) så der er ingen fare for at falde ud, eller hvad? jo, det er der netop, for alle med sin sunde fornuft en smule i behold ved, at man ikke har nogen støtte fra under knæet og nedefter, når man står og støtter opad en kant og slet ikke hvis det er dårligt vejr, som det vel er ca. 90 % af tiden, vi er på havet.

Som det er nu, vil der falde en mand ud over siden på et tidspunkt og så vil der opstå nye problemer, for hvor koldt er vandet? for der mangler en temp. føler på det ellers udmærkede ekkolod, ok, er det sommer er vandet varmt, er det vinter er vandet koldt, det er de retningslinier vi må rette os efter, lige som i den gamle båd, men som redningsmænd vil vi jo selvfølgelig smide en redningskrans med line og lys til ham, hov, den er ikke monteret ombord, hvad nu hvis vi prøver med opsamlingsnettet, for han er nu blevet så tung, at ligge i vandet, så vi ikke kan løfte ham op over siden, hov, det er der heller ikke, av, nu er vi rigtig på den, vi må have ham over til stigen i agter, stadig for tung, vi må tage ham på slæb, god ide, men holder nu den fine stige til, at have en slæber kørende hen over sig i længere tid, vi prøver, nej, det går ikke, den bliver

splittet ad, vi kalder efter hjælp, alle kan høre, men hvorfor svarer de ikke, kan det være fordi den lille højttaler er så svag, at man ikke kan høre noget eller hvad?

Vi prøver den lille hånd VHF, nej, den står jo hjemme på stationen, ok, vi tænder projektøren på slæbet, medens vi venter, for som tiden går, er det blevet mørkt og det er begyndt at sne, ååånej, sådan en er der heller ikke, vi må sejle rundt og samtidig tænde for vinduesviskerne, for man kan ikke se noget af vindspejlet, der er jo kommet en masse sne på, hvad for en visker, jo, den gamle handske visker, da der ikke er noget at tænde, vi kommer rundt og tænder alle søgeprojektørerne, undskyld, vi tænder den ene der sidder i BB side, så kan han der styrer jo passe den, for han står jo i SB side og er udstyret med en gorilla arm, smart ikke?.

Ja, det var så en mangel og sikkerheds historie, vi håber, at det kun vil blive en historie og der vil blive rettet op på de mange ting meget hurtigt. Da det er båd nummer 7, undrer det os på stationen, at der ikke på de andre stationer har været nogle problemer med de nye både eller er det noget man holder for sig selv, kom nu ud af busken og skriv om de mangler i har, så der kan blive rettet på dem der bliver bygget i fremtiden, for vi tror ikke, at det nytter noget, at det kun er en station der kommer med klager, så bliver det nok ikke taget alvorligt.

Vores ønsker

- Pk.1. Et søgelænder fra styrepult og ned om agter ca. 40-50 cm. høj
- Pk.2. Noget slæberen kan løbe på, så man ikke splitter det hele ad i agter.
- Pk.3. Noget man kan sætte sin sikkerhedslinje fast i, når man går rundt på båden.
- Pk.4. En redningsvest/krans med lys og line som kan kastes ud til en person.
- Pk.5. En søge projektør i SB side.
- Pk.6. En projektør til lys på slæber.
- Pk.7. En visker til vindspejlet.
- Pk.8. En højttaler der kan høres.
- Pk.9. Opsamlingsnet til siden.
- Pk.10. Lader til hånd VHF. Ombord.
- Pk.11. En form for rygstøtte til de to bagsæder.

Til slut skal det oplyses, at vi er utrolig glade for den nye båd og vi skal nok få alle nødstedte med i land, selv om der er de omtalte ønsker til sikkerheden m.m.

Rønne Redningsstation.



Ny MOB båd til RST Christiansø

Mandskabet fra Christiansø redningsstation har fået overleveret en ny MOB båd, dette skete efter at man havde prøvesejlet den nye MOB båd på Øresund, dette foregik ud for lystbådehavnen i Kastrup den 17 december. Forinden havde et hold fra øen dog den 4 december været ovre og se på båden, men da var den ikke kommet i vandet endnu.

Foruden Michael Jensen FRV og de syv redningsfolk fra Christiansø, var der repræsentanter fra firmaet UNI-Safe og Axel Ketner ved overleveringen. Fartøjet er en MOB/Fast Rescue Boat type Zodiac UNI-600, den har en længde på 6,35m og en bredde på 2,50m og dybgang er oplyst til 0,40m, den er udstyret med to 60 hk påhængsmotorer af typen Mariner, og kan præstere en fart af ca. 30 knob.

Af nye ting med hensyn til udstyr, kan nævnes den nye kombinerede søkortplotter og radar fra Raytheon type RL70RC Raychart, dette fortæller Michael Jensen er et navigationsmiddel som vi forventer os meget af, grundet den liden størrelse er dette instrument meget velegnet i fartøjer af netop denne type. Hans Kjølner fra RST Christiansø fortæller til tidsskrif-

tet, at båden blev sendt med bil til Neksø, hvor den ankom i den første uge af det nye år, den blev efter at have ligget i Neksø nogle dage, taget på slæb efter "Leopold Rosenfeldt" og sejlet til Christiansø, Hans Kjølner fortæller endvidere, at de har været ude og prøvesejle med den et par gange efter de har fået den, og at det er en meget smart "sag", men en let båd, så den springer meget når de sejler med den i noget søgang, men tilføjer hans Kjølner, det er næsten for tidligt at udtale sig generelt, da vi som sagt kun har været ude et par gange, og foreløbigt er det så nyt, at den endnu ikke er meldt til, han er dog yderst tilfreds med det nye "smarte" apparat med navigator og det hele i, det første af denne type der er sat op herhjemme, og det virker tilsyneladende også godt, siger Hans, da vi jo skal ind under en bro for at komme på plads, har vi fået det indrettet således at selve radarscanneren og antenner er placeret på et stativ, så vi kan lægge det ned, når vi skal under broen.

Båden er generelt til at bruge når vi skal sejle rundt i skærene herovre. På et spørgsmål om hvad den båd der hedder "Elefanten" er for noget, og om det er

noget de kan trække på, svarer Hans Kjølner, at "Elefanten" er Administrationens skib, det er ikke noget redningsskib, men redningsvæsenet herovre har lånt den som redningsskib, det er en ældre Y-Kutter af træ, og den skal udrangeres her i år 2000, hvis ikke der gives en dispensation så de kan vente fem år mere, men vi bruger den herovre til sygetransport, og i tilfælde af at der sker noget på havet, så kan vi også sagtens bruge den for det er en fantastisk søbåd, den er godt nok ikke så hurtiggående, men er stadig i gang. Vi kan om en par måneder sige mere om bådens fordele og ulemper, slutter Hans Kjølner.

HUSK!

DØGNVAGT PÅ TIDSSKRIFT
FOR REDNINGSVÆSEN

TELEFAX

86 30 17 60



Tre brande i skibe

Tre gange i løbet af godt 5 uger, måtte RST Hanstholm til brand i et skib.

Brand i Bomtravler.

Den 12-2 meddeler KGM kl 0320, at der var brand i den engelske Bomtravler "De Caper" på en position ca. 26 mil V af Hanstholm, og ønskede at "C B Claudi" gik til hjælp, ti minutter senere var vi af havn og kl 0600 var vi fremme ved havaristen, efter aftale med inspektionsskibet "Triton" der var ankommet tyve minutter før, påbegyndte "Claudi" brandslukningen.

Efter en lille halv time var ilden under kontrol, og efterslukningen kunne påbegyndes af redningsskibet "Nordsøen" der var ankommet kl. 0700. Røgdykkere fra "Nordsøen" gik ombord og påbegyndte efterslukningen, under efterslukningen fik de assistance fra "Claudi" der satte en mand ombord, samt 2 pumper. Kl. 0900 kunne brandmandskabet meddele at ilden var slukket. "C B Claudi" returnerede til Hanstholm efter aftale med "Nordsøen", da slæbebåden "Svendborgsund" var ankommet for at slæbe havaristen i havn.

Brand i dykkerskib.

Den 5-3 bliver vi kl 0114 alarmeret ved at havnevagten startede vores bippere, havnen havde modtaget nødopkald fra dykkerskibet "Hunte" der befandt sig

ca.10 mil NNØ af Hanstholm, med to mand ombord, skibet havde fået brand i messe og lukaf og ønskede "Claudi" til assistance. Vi afgik mod havaristen og kl.0200 mødtes "Claudi" med "Hunte", som sejlede mod Hanstholm. Efter samtale med skipperen på "Hunte" enedes man om at man ikke ville begynde at bekæmpe ilden, fordi der var lukket tæt. Vi gik på siden af "Hunte" som fik 2 overlevelsesdragter over, fordi deres egne var i lukafet. Vi fulgte skibet til kaj i Hanstholm, hvor brandvæsenet var blevet tilkaldt og de bekæmpede ilden. Branden forårsagede stor skade på messen der på det nærmeste udbrændte, og der er store varme og sod skader på apteringen, båden ligger nu ved Agger skibsværft, hvor der endnu ikke er taget stilling til om den skal repareres.

Brand i fiskekutter.

En brand anrettede søndag den 21-3 om morgenen omfattende skader på den 20 Brt store garnkutter R.1 "Tina" som for fire uger siden blev overtaget af fiskeskipper Sten K Nielsen fra Hanstholm. Skipper og to besætningsmedlemmer var søndag morgen på vej ud for at hente garn 18 til 20 sømil NV af Hanstholm. Fire sømil ude gik oliealarmen og motorrummet vi-

ste sig at være fuld af ild og røg, oplyser stationsleder Villy Ringgaard Redningsstationen i Hanstholm. Hanstholm kutteren fik over VHF radioen kontakt til det Norske fiskefartøj VA 20 LD "Darsten Junior" som lå i nærheden, og det Norske fartøj sejlede til undsætning, det samme gjorde Hanstholm kutteren T.159 "Kristina Laban" Det Norske fiskefartøj orienterede havnen om situationen. To af "Tina's" besætningsmedlemmer gik i kutterens redningsflåde, hvorfra de blev taget ombord i det Norske fartøj og senere kom også skipperen ombord på det Norske fartøj, der fik en trosse ombord, og tog den brændende kutter på slæb ind mod Hanstholm.

Besætningen på redningsskibet "Claudi" fra Hanstholm, fortæller at der var meget kraftig ild da de ankom, og at de under hele bugseringen til Hanstholm arbejdede med at bekæmpe ilden og afkøle det brændende skib med vand fra redningsfartøjets vandkanon.

Slukningsarbejdet blev overtaget af Hanstholm Brandvæsen da kutteren ved 09,30 tiden var i havn, og det tog dem ca.2 timer at få branden slukket. Med hjælp fra kolleger fik Sten K Nielsen søndag aften hentet de garn, han var på vej ud efter søndag morgen.

Vor service - Deres sikkerhed

GLORIDAN
AALBORG A/S

Brand-, sikkerheds- og redningsmateriel til skibsfart

Konvertering af halon-anlæg

Salg - Service
Genopladning - Rådgivning

Døgnservice:

GLORIDAN
AALBORG A/S

Lundebergvej 4 · 9220 Aalborg Øst
Tlf. 98 12 82 00 · Fax 98 15 38 11

100% fiskerejet

Land dine fisk døgnet rundt

- hos Klitmøller Fisk

Er du erhvervsfisker er der mulighed for medlemsskab, med deraf følgende ret til evt. overskud

Kaj Lindbergsgade 68
7730 Hanstholm
Weekend- og døgnvagt
Tlf. 97 96 12 77
Fax 97 96 13 67
Mobil 309 54 403

Vort speciale er fisk af god kvalitet til en høj pris

Evald Harbo, Hanstholm 40 år i kystredningstjenesten

Den 1. Februar kunne stationsleder ved Hanstholm redningsstation Evald Harbo fejre sit 40 års jubilæum som redningsmand ved kystredningstjenesten. Dette blev behørigt fejret ved en reception på Hotel Hanstholm mandag den første februar, med deltagelse af mange venner, bekendte, kollegaer fra redningsvæsenet, ligeledes var Farvandsvæsenet repræsenteret ved Kontorchef Bent Davidsen og Redningsinspektør Flemming S Damø, og foreningen af danske redningsmænd var repræsenteret ved formanden Jacob Pedersen, de ville alle ønske Evald tillykke med det flotte jubilæum, og samtidig sige ham tak for hans store indsats i redningsvæsenet, da han efter eget ønske, ligeledes ville gå på pension fra den første marts. Det fortælles at der ved receptionen (åbent hus) der var sat fra kl. 1300 til 1700, med et yderst veldækket "tag selv bord" var omkring en 80 til 90 personer, der ønskede Evald tillykke og ønskede ham alt godt fremover. På denne store dag, blev Evald hædret med fortjenstmedaljen i sølv, overrakt af Farvandsvæsenets repræsentant Kontorchef Bent Davidsen, og som Bent Davidsen udtrykker det i sin tale til Evald. »Når man skal holde en tale i anledning af 2 så forskellige begivenheder – både markering af 40 års tro tjeneste og afsked - må man stille sig spørgsmål om, hvor man skal begynde og hvor man skal ende. Jeg har besluttet mig for at begynde med begyndelsen: Evald Harbo blev den 1. februar 1959 ansat som redningsmand på prøve og efter 2 års tilfredsstillende tjeneste fastansat. Karrieren i de næste ca. 20 år fortæner sig i det ussive. Det skyldes nok oprettelsen af Farvandsvæsenet i 1973, hvor man vist ikke var så nøjeregnende med at få alle data med over fra det gamle redningsvæsen. Det næste, der figurerer om Evald Harbo, er et brev på, at han den 1. juli 1979 bliver udnævnt til opsynsmand. For alle andre end redningsfolk er det en sær titel, som leder tankerne i retning af et museum eller noget lignende, men for os, der kender noget til sagen, er der ikke tvivl om den betydning, en opsynsmand har: I 1990 ændres betegnelsen i øvrigt til stationsleder i forbindelse med ansættelse på fuld tid. I dag markerer vi så de 40 års tjeneste og allerede om en måned må vi konstatere,



Formanden Jacob Pedersen har netop udnævnt Evald Harbo til Æresmedlem i Foreningen af Danske Redningsmænd.

at Evald Harbo er blevet pensionist. Hvad er det få for en person, som vi har med et gøre: Han er 3. (og desværre også sidste) generation i kystredningstjenesten Hans karaktertræk fremgår tildels af en udtalelse fra Fiskerhøjskolen i Esbjerg fra 1955, hvor det bl.a. hedder: "Han er på enhver måde sandfærdig, hæderlig og ærlig og i det hele en særdeles god karakter". Det er ingen tvivl om, at han hvor som helst, han vil blive ansat, vil gøre sin pligt til det yderste og passe sit arbejde med stor samvittighedsfuldhed. Han er venlig og omgængelig, har et behageligt væsen og er til enhver tid rede til at række andre en "hjælpende hånd." Hertil vil jeg ud fra mit personlige kendskab til Evald Harbo tilføje, at han også er stædig, temperamentsfuld og hyggelig. Mit kendskab til Evald går tilbage til 1982, hvor jeg første gang besøgte Hanstholm. Jeg var blevet sendt af sted med meget kort varsel for at søge at løse en konflikt om timelønnen under bugsering. De første par timer brugte jeg til overhovedet at forstå sproget, men efterhånden gik det bedre, og siden har vi da været i stand til at kommunikere på en eller anden måde. Vi har også krydset klinger i UROM, i lønudvalget og i forbindelse med overenskomstforhandlingerne med Forsvarsministeriet. Møderne blev ofte holdt på steder, hvor man kunne forene arbejdet med noget fornøjeligt, men sagligheden blev aldrig sat over styr. Det var altid på en gang hyggeligt og seriøst.

Evald har været pioner i det statslige lønreform, idet han – som medlem af Foreningen af Danske Redningsmænds lønudvalg – var en af de første, som var med til at indgå en basis lønafstale og dermed bane vejen for reformen. Evald er kendt af alle i kystredningstjenesten og af de fleste i Søkvæsthuset – også for at lave vrøvl en gang i mellem. Der er blevet brugt mange kræfter til at lede efter den lille mand, som vi efter Evalds opfattelse måtte have ansat til at smide al den post væk, som Evald sendte til os, eller som sørgede for, at en stor del af posten til Hanstholm Redningsstation havnede et forkert sted.

Det er med stor glæde, at vi i dag kan markere Evald Harbos 40 år i kystredningstjenesten og samtidig kan overrække ham Farvandsdirektørens hilsen samt Farvandsvæsenets våbenskjold. Det er med vemod, at vi har noteret os, at Evald Harbo ikke vil være en af os mere. Vi håber, at du vil huske os – og helst for det gode. Endelig er det mig en stor glæde at kunne overrække fortjenstmedaljen i sølv i anledning af de mange års tro tjeneste. Vi ved alle, at der for tiden foregår drøftelser om fremtiden for Hanstholm Redningsstation. Det er usikkert, hvordan den skal se ud, hvor den skal være etc. Jeg er imidlertid sikker på, at der også vil være en redningsstation i Hanstholm efter Evald Harbo, og at alt vil finde sit rette leje.

Jeg vil gerne bede alle om at udbringe

et leve for Evald Harbo og for Hanstholm Redningsstation.«

Efter denne tale fortsatte man videre med spisningen, og det fortælles at det var en ret så god stemning, derefter tog Formand Jacob Pedersen ordet » Nu har Evald valgt at gå som stationsleder, dette er han også i sin fulde ret til, da han har været med i fyrre tyve år, ydermere kan vi vel sige, at der muligvis også kunne være en anden grund til det, Evald startede som bådmand så blev han bådfører og senere stationsleder, og da man for tiden ikke mangler en ny Farvandsdirektør, ja så kunne han ikke nå længere op, dette er naturligvis kun en spøg. Foreningen vil gerne takke dig for alle de år du har været her, og ikke mindst for dit store arbejde i bestyrelsen siger vi tak, ligeledes vil vi komme til at savne din hukommelse, det har altid været sådan, at var vi i tvivl om noget, så skulle vi bare spørge Evald, så fik vi både dato år og klokkeslæt, på foreningens vegne vil jeg sige tillykke med jubilæet og samtidig ønske dig og din familie alt godt fremover. Jacob beder Evald komme op til sig » jeg vil gerne takke dig mange gange for de mange år i redningsvæsenet og dit store arbejde i bestyrelsen ved at udnævne dig til Æresmedlem i foreningen af danske redningsmænd «

Den sidste tale blev holdt af Evalds afløser på posten som stationsleder, og mange årige kollega på RSt-Hanstholm, Villy Ringgaard. Han sagde i sin tale blandt andet » Jeg vil gerne på egne og hele stationens vegne, ønske dig tillykke med jubilæet, og vi håber du må få mange gode år fremover som pensionist, at du må finde en masse rav, som jo er en af dine store interesser, når du en tidlig morgenstund går en tur langs stranden, vi håber du tit vil kigge forbi, for der vil altid være kaffe på kanden, jeg har belært den nye mand om, at kaffen skal være klar klokken otte, når jeg møder, for det havde du altid, atter engang tillykke med jubilæet«

Her kort før sit jubilæum har bladet kontaktet Evald Harbo, for at høre lidt om hans "fortid" og hvilke tanker han har gjort sig, nu da han skal til at nyde sit velfortjente otium. Evald fortæller » Jeg er født og opvokset her i Hanstholm, og kom ind til redningsvæsenet den 1 februar 1959, jeg fiskede på det tidspunkt, og dette fortsatte jeg med til 1972, der havde jeg en rederi kutter at sejle med, da så denne blev solgt stoppede jeg så i 72 med at fiske, derefter kom jeg ned i en i en fiskeeksport indtil 1986 hvor jeg så kom på isværket de sidste år inden jeg blev fastansat d.1 november 1990 ved rednings-



Alle var samlet på redningsstationen til "surpriceparti" d.28-2 om morgenen

stationen her i Hanstholm, havde jeg foresat til den 1 juli, kunne jeg have haft 20 års jubilæum som stationsleder/opsynsmand. Egentlig er jeg tredje generation her ved redningsvæsenet, min far var i redningsvæsenet i knap 50 år; min bedstefar var med, indtil han drukkede ved en kæntringsulykke her syd for havnen i 1909, så vi har været med i godt 100 år, det var faktisk min bedstefar der stod model til statuen der står på Skagen havn, men nu stopper familienavnet jo så også ved redningsvæsenet « På spørgsmålet om der er nogle bestemte hændelser der har sat sig fast i hans bevidsthed, eller nogle situationer der står stærk i hans erindringer, svarer Evald » Om der lige bestemt er nogen enkelt aktion, ved jeg sådan set ikke, men vi har da haft mange, lad os sige triste situationer, som man tænker på, men en bestemt, så må det være den med "Tukan" det russiske moderskib, der forliste her et stykke uden for Hanstholm den 27 februar 1967, der var 79 mennesker ombord, der var 22 der blev reddet, og der omkom 57 mennesker. Da vi kommer derud, og helikopteren smider en lysbombe, kan vi se sådan en cirka 40 mennesker ligge i en klynge, det er sådan noget man ikke helt glemmer, men heldigvis har da der også været nogle sjove oplevelser ind imellem, men lige her og nu kan jeg ikke lige komme i tanke om nogen speciel, men om et par dage kan det da godt være jeg kommer i tanke om en eller anden sjov episode. « Vi får os en sludder om lidt løst og fast og Evald fortsætter » Når man nu har været der i 40 år, kan man godt være bekendt og sige farvel og tak, og så kan man gå når man er 65, jeg ved da godt at jeg kunne blive fem år mere, men hvordan har helbredet det om fem år, det aner vi ikke, så kan jeg ligeså godt gå nu, og så nyde det, og gå og køre som vi har lyst til, der er jo ingen der siger, at for at vi

kan blive der, så skal vi blive der, for helbredet mæssig set kunne jeg sagtens blive ved, men lad mig nu stoppe mens jeg kan, dette har vi snakket om derhjemme de sidste par år, og det mente vi var den rigtige beslutning « Evald trådte ind i bestyrelsen i Foreningen af Danske Redningsmænd i 1989 og bestred i de følgende år mange tillidsposter i foreningen, hvor han udførte et stort arbejde for redningsfolkene, indtil han efter eget ønske udrådte af bestyrelsen, ved regionsmødet i 97. Vi vil fra redningsmændenes side, sige dig et stort stort TAK, for det kæmpe arbejde du har udført i redningsvæsenets regi, og som du siger i vores samtale, så kan vi fremover gå og køre som vi vil. Derfor vil jeg ønske for jer "Gid i må få mangan en god gå og køretur sammen, ud i en lang, lykkelig og forhåbentlig lys fremtid" Tillykke og tak.

Villy Ringgaard fortæller til Tidsskriftet, at på Evalds sidste arbejdsdag, der var en søndag, havde man planlagt følgende. Søndag den 28-2-99 ville vi holde "surpriceparty" for Evald. Alle var underrettet om, at vi startede bipperen kl. 0830. Vi havde aftalt, at mødes på stationen kl.0730, for at rigge an til morgenkaffe, men hvem kørte til stationen lige foran mig? Evald! Så jeg skulle jo gerne have ham "Losset" ud så hurtigt som muligt, det gik rimeligt indtil vi kom til yderdøren, der mødte vi Erik og Svenning i deres fineste puds, medbringende morgenbrød og en kasse sodavand "Så var det surprice ødelagt".

Vi havde alle, redningsmænd med damer, nogle hyggelige timer sammen med Evald og Gunhild. Efter kaffen holdt Erik en tale, hvor han takkede Evald for godt samarbejde gennem mange år, og ønskede ham alt godt i tiden frem.

Afskedsreception

Stationsleder og bestyrelsesmedlem Herluf Høj Thyborøn, gik d.1-2 på pension.

På en fyldt redningsstation, med indbudte gæster, afholdtes der den 29-1-99 afskedsreception på Redningsstationen i Thyborøn, Herluf Høj der fyldte 65 år den 28-8-98 ønskede at gå på pension. Det var et bredt udsnit af gæster fra de lokale myndigheder i Thyborøn, tidligere redningsfolk ved stationen, stationslederne fra de to nabostationer, formanden for Foreningen af Danske Redningsmænd Jacob Pedersen, samt Farvandsvæsenet repræsenteret ved redningsinspektør Flemming S Damø og kontorchef Bent Davidsen, der ønskede at sige "tak" til Herluf, og samtidig ønske ham "held og lykke" fremover. Under traktementet tog kontorchef Bent Davidsen ordet »Når jeg skal sige farvel til en medarbejder, som har været i Farvandsvæsenet i mange år, tager jeg altid fat i den pågældendes personaleomslag for at finde nogle gode historier. Disse omslag er ofte kilde til små pudsigheder, til gode historier eller måske til uhyrligheder. Dit omslag var der imidlertid ikke meget ved – det var nærmest uinteressant. Det kan jo være fordi du altid har opført dig pænt, eller fordi ingen har opdaget, hvad du har foretaget dig. Faktisk indeholdt omslaget kun en oversigt over din karriere, der er forløbet sådan: 1. januar 1979 ansat som redningsmand, 1. februar 1985 ansat som bådformand, 1. november 1990 ansat som bådfører, 1. april 1994 ansat som stationsleder, 31. januar 1999 ansat som pensionist. Man må jo så spørge sig selv, om vi har med en så anonym mand at gøre, som det kunne synes. Svaret herpå er NEJ! Herluf Høj er kendt af mange. Selvfølgelig er han kendt af alle på redningsstationen og i lokalsamfundet, hvor redningsstationen og dens virke er en vigtig brik i det daglige liv. Men Herluf Højs ry går langt videre: Han er kendt af alle i kystredningstjenesten og af (næsten) alle i Søkvæsthuset, og de, der ikke måtte kende ham personligt, har i hvert fald hørt om ham. Der er ikke mange dage, hvor Herluf Høj ikke får en snak med mindst én af vennerne i Søkvæsthuset. Hvem er det så han møder: Først møder han Elin i receptionen. Hun bliver altid i godt humør og smiler resten af dagen, når hun har talt med Herluf. Hun sender i øvrigt sine varmeste ønsker om et godt otium. Så møder han redningsinspektøren, hvor han får en lang snak kompasset rundt, hvis der er tid til det.

Han møder også Michael Jensen. Jeg ved ikke, hvad de taler om, men det kan også ind imellem tage sin tid. Ofte har både videdirektøren og Farvandsdirektøren stået for skud. De lytter tålmodigt, hvorefter de sætter hele Farvandsvæsenet i gang med at opfylde Herlufs mindste ønske. Det kan godt være træls for os andre! I den senere tid er det også gået ud over Pernille, som har lagt alt til side for at gøre dagen i dag til en god dag. Det hænder også, at det er mig, som Herluf skal have fat i. Nogle gange er det svært hyggeligt, andre gange er det lidt mere besværligt, især hvis du ikke får, hvad du

fattet som et brokoved. Men vi, som kender sig, vi ved, at der banker et godt og ædelt hjerte bag den hårde facade, og det er jo det, der tæller i sidste ende. I øvrigt er Herluf Høj et enestående eksempel på samarbejde i Farvandsvæsenet. Helt tilbage i 1986 i en tid, hvor Farvandsdirektøren ønskede sammenlægninger mellem lodserier og redningsstationer, og hvor stort set hele verden var imod forslagene, da viste Herluf, at det kunne lade sig gøre i praksis. Han var nemlig ansat som lodsmedhjælper i Thyborøn Lodseri samtidig med, at han var redningsmand. Så han beviste, at det,



Jacob Pedersen har netop udnævnt Herluf Høj til Æresmedlem i Foreningen af Danske redningsmænd

synes, at du har krav på. F.eks. brokkede Herluf sig fælt over, at han ikke kunne få høje kilometerpenge, og det hjalp ikke meget at fortælle, at han var omfattet af de samme regler som Farvandsdirektøren. Også kontorbetjentene i Farvandsvæsenet kender Herluf. De har ofte været ret så rasende, når de er blevet præsenteret for, at et af brevene eller en af rekviritionerne fra Herluf nu igen var blevet væk. Faktisk har de ledt længe efter den lille mand, som de mente, at Benny Lohse måtte have ansat til specielt at gemme den post, som kom fra dig.

Det kan godt være at du en gang imellem har været besværlig og er blevet op-

der ikke kunne lade sig gøre i teorien, slet ikke var umuligt i praksis. Desværre dannede hans eksempel ikke skole, men alligevel: DET VAR GODT GÅET. Herluf har nu valgt at gå på pension og Farvandsvæsenet bliver atter en hæderkronet medarbejder fattigere. Det er jo livets lov, men jeg håber, at du må få langt og lykkeligt otium sammen med din kone. Jeg tror ikke, at du vil glemme Farvandsvæsenet lige med det samme, og jeg håber, at det mest er for det gode, at du vil huske os alle sammen. Jeg ønsker dig god vind fremover«. Herluf der er født i Vandborg ved Lemvig, begyndte at fiske fra Thyborøn i 48, i 1964 tog han konsekvensen af dette, og flyttede

med familien til Thyborøn, hvorfra han fortsatte med at fiske til udgangen af 75, fra januar 76 blev Herluf ansat ved Statshavneadministrationen som skipper på deres slæbebåd, og i 79 blev Herluf frivillig redningsmand ved stationen i Thyborøn, Herluf fortsatte som skipper på slæbebåden indtil 1986 hvor han blev ansat ved Lodseriet, her var Herluf indtil han blev fastansat ved redningsvæsenet i 1990, i 1994 blev Herluf stationsleder ved redningsstationen, og ved årsskiftet 95/96 indtrådte Herluf i bestyrelsen for Foreningen af danske Redningsmænd, hvor han sad til han nu ønskede at gå på pension, hvilket vores formand Jacob Pedersen så udmærket udtrykte i sin tale til Herluf » Herluf stopper ved RST Thyborøn søndag aften, efter 20 år som redningsmand. Herluf startede som sagt for 20 år siden som Bådmand, og har så arbejdet sig op af karrierens stige, inden for redningsvæsenet, nemlig fra Bådmand så til bådfører og her til sidst til stationsleder. Her i den sidste tid har flere spurgt mig hvorfor stopper Herluf og jeg har da spekuleret på om det er fordi at der ikke er flere udfordringer og karriere trin her ved stationen i Thyborøn, og da de ikke søger ny Farvandsdirektør foreløbig, så har Herluf simpelt hen tænkt at han lige så godt kunne stoppe. Nej selvfølgelig er det ikke sådan Herluf og jeg har det sidste år talt en del om at han ville stoppe, for som han siger lad nu de unge komme til og lad mig stoppe før jeg bliver en gammel torsk. Du er ikke nogen gammel torsk Herluf, og jeg tror også du kunne have blevet nogle flere år, men jeg forstår godt at du trækker dig nu, for som vi har snakket om har du et godt helbred, men ingen ved hvor længe det bliver ved. Men ikke bare som kollega stopper du, for du stopper samtidig som bestyrelsesmedlem i



Et udsnit af deltagerne i afskedsreceptionen, her kontorchef Bent Davidsen og Redningsinspektør Flemming S Damø.

Foreningen af danske Redningsmænd, og denne post har du besat i 5 år, der er ingen tvivl om at vi også i bestyrelsen vil komme til at savne din humor og dit til tider stormfulde temperament, og da vi så gerne vil påskønne din indsats som redningsmand, vil vi hermed udnævne dig til Æresmedlem i Foreningen af danske Redningsmænd og give dig en afskeds gave, og da vi nu har nævnt det stormfulde, kunne det selvfølgelig kun blive et stormglas. Foreningen siger dig tak for din indsats ved redningsvæsenet, og ønsker alt godt for dig og din familie fremover. Herluf takkede ved receptionens afslutning for det store opbud, og de mange pæne ord og mange gaver, men da han skulle takke sine "knejter" og ønske dem god vind fremover, var det en dybt bevæget Herluf, der trods sine altid muntre replikker, og gode humør, viste at hjertet sad på rette sted. På vegne af Tidsskriftet

vil jeg også gerne sige dig tak, og komme med en lille slutreplik. Du yndede at sige » nu går jeg hjem og passer Ditte « til dette vil jeg sige » Pas godt på hende, pas godt på jer selv, thi ingen kender dagen før solen går ned. Og må i få mange lykkelige år fremover «



Tegn abonnement
på redningsbladet



ESBJERG
FISKERIFORENING

AUKTIONSGADE 2 . 6700 ESBJERG . TELEFON 75 12 86 88



ESBJERG GENSIDIGE
SKIBSFORSIKRING

Havdigevej 31 . 6700 Esbjerg

Efterårets opfølgingskurser

Af Henrik Schiøtt Hansen ASF Dansk Folkehjælp.

Førstehjælps opfølgings kurserne blev i efteråret afviklet på nogle redningsstationer som teoretisk undervisning, hvilket der kan være mange grunde til. Det kan være en lille station, få folk, forkert tid på dagen/ugen, stationen har haft en opgave der krævede at der blev/bliver brugt tid på at tale om den, samt materiellets anvendelse og mangler, eller der er andre ting der gør det formålstjenligt at køre undervisningen på denne måde.

På en del stationer var der aftalt praktiske øvelser, nogle steder med "fremmede både og figuranter" og en del steder var det eget grej og personale der måtte stå model til øvelserne. De fleste steder var situationen at "på en båd var en person faldet ned af lejderen til lukafet og havde brækket benet".

Opgaven var at yde førstehjælp, til personen inden han blev taget op på dæk, hvor han enten blev lagt i vacuummadres eller hypotermibære, som skulle overføres fra en båd til en anden, eller i land. Der skulle til indsatsen reponeres ben, bruges Uriasbandage, afprøve om helikopter sele var anvendelig til brug ved ophaling af person fra trange rum, både med tov og til "bare" at holde i, samt om det var mere behageligt for figuranten. Det er klart at det bedste ville være at få den skadede pakket færdigt nede i lukafet, men det er næsten en umulig opgave. Den snak der kom, og skal komme, efter øvelserne gik på at det er vigtige i at fordele opgaverne inden man tager fat på opgaven. Hvem gør hvad, og med hvilket grej.

Agger redningsstation ville gerne have der blev afholdt en øvelse med redning af personer fra hofderne. Agger har ind i mellem lystfiskere der falder/glider på de glatte sten, bliver skyllet ned af bølger, eller badende bliver af strømmen smidt ind på hofderne. I disse situationer følte man ikke at man magtede situationerne helt (er det ikke rigtigt Agger?) derfor er der fra forårets øvelse blevet lavet en bære, der egentligt bare er et stykke



RST Agger's Specialbåre, her demonstreret ved en af deres hofder.

vandfast krydsfiner med en masse huller langs kanten til henholdsvis at holde i og fastgøre stropper til at fastholde personen. På undersiden er der 2 meder der passer imellem vangerne på en skydestige, så båren kan hales forholdsvis let op og ned. Stigen ligger på stenene og er fastgjort til bilen eller andet fast punkt.

Redningsmændene bruger stigen både til at komme til den forulykkede, på sikker vis, og her enten få båren ind under personen, eller få personen over på båren, der herefter anbringes på stigen og trækkes op af mandskabet på hofden. Ideen med båren/brættet har jeg set i de ulykkesfilm på tv; "hvor alle overlever". Derfor måtte den også kunne bruges her, der ud over har redning i Alperne og gletsjere altid fascineret mig og der kom brugen af stigen ind i billedet.

Øvelsen gik fint, og Agger har nu en bære og en viden dem mere "ro" hvis/når en sådan situation opstår. Der var med redningsstationerne i Sønderho og Havneby på Rømø; lavet aftale om at der skulle afvikles en fælles øvelse, men Hr. Voldborg's vejrudsigt gjorde at vi måtte udskyde øvelsen til en anden gang, forhåbentlig i foråret 99. Øvelsesoplægget var at den ene station skulle være figuranter ved en kæntringsulykke med flere personer i vandet, her skulle prøves forskellen ved at tage personer op "over maven" eller "over ryggen," samt der

skulle gives genoplivning og indpakkes i hypotermibære.

Svenskerne bruger meget at tage folk op over ryggen, og ved et forsøg med en person i Hirtshals havn, synes "man" det var lettere at tage personen op "over ryggen". Når jeg kigger ned af mig selv, kan jeg godt forstå dette. Den anden øvelse skulle gå på at 3 personer i en åben båd (LRB) er i vanskeligheder på en given position, og ved ankomst til båden skal der ydes førstehjælp til personerne der har henholdsvis forbrændinger på hænderne, fra ild i benzin, en meget "sløv" person grundet det lange ophold på åbent hav, underafkølet, en person der grundet kulden er uligevægtig/utilregnelig. Disse 3 personer skal der ydes hjælp til af redningsfolkene, samt det skal gøres i den rigtige rækkefølge. På alle stationerne er øvelserne afviklet med en stor ildhu og opfindsomhed, hvilket er skønt at være med til.

Det er mit håb at de 2 årlige opfølgingskurser stadig vil blive en undervisning med "skolemæssig" indlæring af de emner I ønsker behandlet samt nye behandlingsprincipper og udstyr, i kombination med praktiske øvelser. Her vil jeg gerne igen opfordre jer til at komme med emner I ønsker gennemgået, det gør i også, både når jeg kommer rundt til jer, eller i kan ringe til mig på arbejdet.

PERSONALIA



ANSÆTTELSE

1/6 1998

Bådmand på prøve John Nielsen, som bådmand ved redningsstation Hirtshals.

1/11 1998

Bådmand på prøve Ole B. Jakobsgaard, som bådmand ved redningsstation Thyborøn.

Anders G Rasmussen som bådmand på prøve ved redningsstation Esbjerg.

1/12 1998

Knud B. Mølgaard, f. 12/3-52, som bådmand på prøve ved redningsstation Skagen.

Bådmand på prøve Steen de H. Horskjær, som bådmand ved redningsstation Gedser

1/1 1999

Bådmand på prøve Kurt L. Gade, som bådmand ved redningsstation Oksbøl.

1/2 1999

Bådfører Villy Jacobsgaard, som stationsleder ved redningsstation Thyborøn.

Bådmand Lars Jacobsgaard, som bådfører ved redningsstation Thyborøn.

Bådmand Kenneth T. Jensen, som overenskomstansat bådmand ved redningsstation Thyborøn.

Bådmand Ole R. Petersen, som overenskomstansat bådmand ved redningsstation Hanstholm.

Assisterende redningsmand Sten K. Nielsen, som bådmand på prøve ved redningsstation Hanstholm

Piter-Jouke Fopma, f. 9/6-53, som assisterende redningsmand ved redningsstation Hanstholm.

Bådmand på prøve Kim W. Rulle, som bådmand ved redningsstation Østerby

1/3 1999

Bådfører Villy Ringgaard, som stationsleder ved redningsstation Hanstholm.

Kristen Madsen, f. 16/8-76, som assisterende redningsmand ved redningsstation Hvide Sande.

Martin B. Holm, f. 24/5-77, som bådmand på prøve ved redningsstation Gedser.

1/4 1999

Bådmand Erik E. Karlson, genoptager tjenesten som bådmand efter orlov

Bådformand Jeppe D. Abrahamsen som opsynsmand ved redningsstation Esbjerg.

Bådmand Jens D. Abrahamsen som bådformand ved redningsstation Esbjerg.

Assisterende redningsmand Anders G. Rasmussen som bådmand på prøve ved redningsstation Esbjerg.

1/7 1999

Henning R. Sørensen, som stationsleder ved redningsstation Grenaa.



FØDSELSDAG

Assisterende redningsmand ved Redningsstation Gedser Bruno Rasmussen kan den 17-4 fejre 50 års fødselsdag

Bådformand ved Rømø Redningsstation Niels Christian Manø kan den 25-5 fejre 50 års fødselsdag

Bådmand ved Redningsstation Klintholm Havn Poul Henry Bendtsen kan den 30-5 fejre 50 års fødselsdag.

AFSKED

14/1 1999

Bådmand på prøve Klaus R. Hansen, redningsstation Østerby, efter ansøgning.

31/3 1999

Bådmand Dennis E. Pedersen, redningsstation Hirtshals, efter ansøgning.

30/6 1999

Stationsleder Viggo Hansen, redningsstation Grenaa, efter ansøgning

DIVERSE

Bådmand Jørgen Ø. Jørgensen, redningsstation Thyborøn, ønsker ikke at tiltræde stillingen som stationsleder, men forsætter som ikke fuldtidsbeskæftiget bådmand.

Fhv. stationsleder Evald Christensen Harbo ved redningsstation Hanstholm, har fået tildelt Fortjenstmedaljen i Sølv.

Fhv. bådformand Arne Bach Thøgersen ved redningsstation Agger, har fået tildelt Forsvarets hæderstegn for god tjeneste.

Fhv. bådmand Frits Josuf Grøn Jensen ved redningsstation Agger, har fået tildelt Forsvarets hæderstegn for god tjeneste.

Dødsfald

Fhv. redningsmand ved Redningsstation Kannestederne Christian Jensen, Christian den tiendesvej 54 Skagen er den 25-2 i en alder af 84 år afgået ved døden. Christian Jensen var i mange år ansat ved redningsstationen, indtil den lukkede.

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



ELLING & EJSING A/S

Maskinværksted · Skibssmedie
Nordvestkajen · 9850 Hirtshals

Telefon 98 94 23 22

Lager og indkøbsafd. 98 94 24 35

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
- Reparationskaj med el og vand
- Tilkøbsmulighed for kran



MOLLERUP & BROE

Kolonial og skibshandel

Thyborøn Havn
Telefon 97 83 12 11

FØR DE VÆLGER PENSIONSFORM

Hvilken pensionsordning er mest fordelagtig?

Hvilke skattefordele opnår man?

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



Bestyrelsens aktiviteter

- 13-02 Jacob Claus regionsmøde
15-02 Jacob Bjarke København
16-02 Jacob Kommunal
18-02 Jacob Ålborg
19-02 Jacob Ålborg
23-02 Jacob København
24-02 Jacob Bjarke København
24-02 Bestyrelsesmøde alle København.
Peter Rasmussen indkaldt for Henning
25-02 Jacob Bjarke København
08-03 Henning København
09-03 Jacob Bjarke København HSU
10-03 Jacob Bjarke Claus Henning København U-ROM
11-03 Claus dåb i Rønne
13-03 Jacob Birger Henning Regionsmøde Ålborg
19-03 Bestyrelsesmøde alle
20-03 E O generalforsamling alle
22-04 Jacob Bjarke København
25-03 Jacob Henning Holstebro
26-03 Jacob Bjarke København
27-03 Jacob John Regionsmøde Klintholm
31-03 Jacob København.

I de senere år har der ikke været ret mange ansøgere til "Skibsfører Lauritz Villiam Dam Legat" og der har kun været få uddelinger fra legatet, idet legatets fundatsbestemmer som bekendt gør, at det kun er et fåtal som kan komme i betragtning ved uddeling af legatet.

Derfor EFTERSØGES også ansøgere til "Skibsfører Lauritz Villiam Dam Legat", som vil være berettigede og opfylder betingelserne for at få tildelt en legatportion. Legatet uddeles på Lauritz Villiam Dams fødselsdag den 26. april 1999.

Betingelserne for at komme i betragtning ved uddeling fra Skibsfører Lauritz Villiam Dams legat, er at man kan henregnes til en af nedenævnte personkredse:

1. Trængende efterladte, enker eller børn af mænd i kongeriget Danmark, der har sat livet til under forsøg på at redde menneskeliv ved skibsforslis.
2. Personer, der er blevet helt eller delvis erhvervsudygtige under forsøg på at redde skibbrudne eller i havsnød værende mennesker, samt sådanne enker eller efterladte børn.

Ansøgningsskema til legatet kan fås ved henvendelse til:

Farvandsvæsenet
Postboks 1919
1023 København K.

For at komme i betragtning skal ansøgningsskemaerne være udfyldt og tilbagesendt til Farvandsvæsenet senest onsdag den 21. april 1999.

Udvalgsposter i FDR. 1999:

Efter at alle Regionsmøder er afholdt, kan Foreningen af danske Redningsmænd meddele, at følgende udvalgsposter er besat som nedenfor angivet.

UROM:

Jacob Pedersen, Bjarke Kristensen, Claus Jacobsen, Henning Sørensen.

HOVEDSAMARBEJDSUDVALG:

Bjarke Kristensen, suppleant Jens O Grønne

TEKNOLOGIUDVALG:

Claus Jacobsen.

PERSONALEUDVALG:

Birger Isaksen.

REFERANCEGRUPPEN:

Henning Sørensen, Jens O Grønne

SAMARBEJDSUDVALG:

Birger Isaksen, Jacob Pedersen

SIKKERHEDSUDVALG:

Åge Venø Jensen

LØNUDVALG:

Jacob Pedersen, Bjarke Kristensen, Claus Jacobsen,

LRB. UDVALG:

Jacob Pedersen, suppleant Jens O Grønne

UDDANNELSESUDVALG:

Claus Jacobsen, John Meyer, Birger Isaksen.

MELLEMLASSEBÅDE:

Bjarke Kristensen, John Meyer.

REDELUDVALG:

Jacob Pedersen, Bjarke Kristensen, John Meyer.

LEGATER:

Jacob Pedersen, Robert Iversen, Evald Harbo, Henning Sørensen

KASSERER:

Ole Jacobsgaard Thyborøn RST
Box.61 7680 Thyborøn

Sidste frist for materiale til næste blad den 4 juni.



Ny stationsleder ved RST Hanstholm
Villy Ringgaard



Ny stationsleder ved Thyborøn redningsstation
Villy Jakobsgaard.

Fra "Fru Julie Augusta Ovesens legat for trængende fiskere ved Vestkysten eller disses enker" vil der på legatstiferens fødselsdag den 22. juni 1999 blive uddelt legatportioner til:

1. Fiskere ved Vestkysten, som på grund af alder og helbred er trængende til understøttelse.
2. Enker efter fiskere ved Vestkysten, fortrinsvis hvor de pågældendes mænd eller forsørgere er omkommet under udøvelsen af deres erhverv eller hjælp til skibbrudne eller lignende omstændigheder.

Ansøgningsskema til legatet kan fås ved henvendelse til:

Advokat Willam Bentzen, Nørre Sogade 7, 1370 København K. eller
Stationsleder ved RST Hirtshals, Jacob Pedersen, Skovfyrvej 21, 9850 Hirtshals
For at komme i betragtning skal ansøgningsskemaerne være udfyldt og tilbagesendt til Willam Bentzen senest mandag den 17. maj 1999.



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 Adelersvej 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
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. Weilbach & Co.

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. 3

JUNI 1999

ÅRG. 66

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.

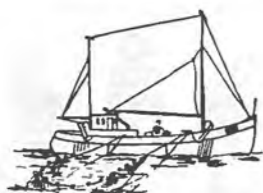


Niels Jørgen Winther

Aut. EI-installatør

lev vel med el

Hvide Sande Tlf. 97 31 25 45 - Bil 40 30 95 45



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



Redningsstation Odden Havn

En fuldt udbygget station, hvor cementen knap nok er tør, med en ny moderne LRB type-10. En af de stationer, der foreslås nedlagt i henhold til den Blå Plan.



Hvide Sande gensidige Skibsforsikring

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

Formand Jørgen Andersen
Privat 97 31 16 75

Forretningsfører Jytte Jespersen
Privat 97 31 21 70



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

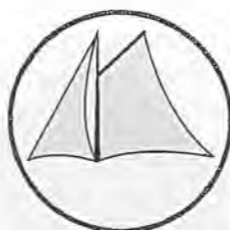
Esbjerg	Tlf. 75 12 84 78
Frederikshavn	Tlf. 98 42 11 57 - 98 42 27 23
Grenå	Tlf. 86 32 13 99
Hanstholm	Tlf. 97 96 16 90 - 97 96 13 35
Hirtshals	Tlf. 98 94 14 64 - 98 94 94 72 - 98 94 19 27
Hvide Sande	Tlf. 97 31 11 21 - 97 31 11 29
Lemvig	Tlf. 97 82 02 93
Skagen	Tlf. 98 44 55 88
Strandby	Tlf. 98 48 12 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 skibs anlæg



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. Koføedsgade 2a, 3730 Nekso
Tlf. 56 49 30 43

JENS OTTO GRØNNE PETERSEN

Kaniavej 19, 6960 Hvide Sande
Tlf. 97 31 19 14

HENNING SØRENSEN

Plantagevej 14, 8500 Grenå
Tlf. 86 32 30 05

BIRGER ISAKSEN

Hattemagervej 29, 9300 Sæby
Tlf. 98 46 36 80



Den Blå Plan!

Mandag den 26 april kl 16, blev den Blå Plan offentliggjort. Den var som frygtet ikke helt "spiselig" for redningsmændene, vi kunne faktisk ikke acceptere dette oplæg, og gav da også udtryk for, at hele ansvaret lå hos FRV, som vedtaget i resolutionen på den ekstra ordinære generalforsamling, da der var foreslået nedlæggelse af flere stationer, og som sådan en nedlæggelse af ca. en fjerdedel af kystredningsstationerne, alle små stationer, med frivillige redningsfolk, og yderst billige i drift. Der bliver i planen angivet som grund, at der vil tilgå de resterende stationer nyt materiel, således at disse ville blive mere effektive, og som sådan får et større dækningsområde, dette vil medføre store udgifter til driften af dette nye materiel, dette er jo i realiteten også helt korrekt. Men det vil forringe beredskabet, da der bliver et mindre antal stationer, og skulle der i teorien ud for en af de stationer der foreslås nedlagt ske en ulykke, så er hjælpen langt væk, når man ser de dækningsområder der er optegnet i planen, og en halv til en hel time er længe at ligge i vandet og vente på hjælp, sikkert også til tider for længe. Og skal vi have noget der minder om bare et nogenlunde troværdigt redningsvæsen/beredskab, ja så bør der ikke lukkes så meget som en eneste station, nærmere tværtimod.

Og hvor er redningsmændenes Adelsmærke »Lokal kendskabet« dette er der overhovedet ikke tænkt på i denne plan, da man foreslår disse frivillige stationer nedlagt, de ligger ved helt specielle kyststrækninger og havområder, hvor der i allerhøjeste grad er brug for lokalkendskab. Den anden grund med at vi får hurtigere og mere effektive både, er vel kun en naturlig udvikling, og er ikke kun et dansk fænomen, det får de sandelig også i de andre landes redningstjenester, og der sker det da heldigvis ikke på bekostning af nedlæggelse af redningsstationer, men her udbygger man samtidig med oprettelse af flere stationer.

Der har så frem til skrivende stund været afholdt et par høringer i lokalsamfundene, ved de berørte stationer, og uden at jeg skal komme nærmere ind på dette, i dette her nummer af bladet, kan jeg sige, at der ikke har været den store forståelse for den Blå Plan, tværtimod. Der er så på det seneste ved at komme en del politisk røre om de foreslåede nedlæggelser af redningsstationer, og vi må så håbe på at ånden fra fordums kæmper som Holger Danske og Søren Kanne, må komme over vore politikere. Det siges jo at Holger Danske vil vågne op til død når det kniber for Dansken, så kære Politikere, tag lige og kom på banen før ham. Der er i Folketinget blevet stillet flere spørgsmål til Forsvarsminister Hans Hækkerup, og et af spørgsmålene/svarene bringes inde i bladet.

Henning.

NORDVESTBANK

- den lokale bank

Hirtshals Fiskeriforening

Herluf Trollesvej 8 · 9850 Hirtshals
Telefon 98 94 25 88 · Telefax 98 94 49 88

Det Svenska Sjöräddningssällskapet

En beretning om det Svenske Sørednings Selskabet. SSRS.

Det er planen, at Tidsskriftet vil forsøge at sætte fokus på vore nabolandes (sø) redningsvæsen, samt om muligt senere på en station fra dette land. Tidsskriftet har fået forbindelse med den Svenske Redningsinspektør Anders Jönsson, som har sendt en masse materiale til bladet, pjecer, hæfter og årbøger om det Svenske redningsvæsen, og ikke at forglemme en masse e-mails. Det første man ser, og som gør et stort indtryk på en, er når man slår bogen op, da er der på den første side et helsides billede af deres Konge, med underteksten "Hans Majestæt Kongen - Selskabets høje Beskytter" Det Svenske Sørednings Selskabet, blev startet i 1907. Det blev oprettet af driftige mennesker med stor interesse for humanisme og redning af menneskeliv til søs, og på grund af at folk var misfornøjede med, at staten ikke klarede at have en ordentligt sørednings tjeneste i Sverige. I dag består redningsselskabet af 37 stationer, der er placeret rundt ved deres kyster, samt i Väneren, Vätteren og Mälaran. På disse stationer findes der næsten 80 både, ca.20 fastansatte og ca. 550 frivillige redningsfolk. Disse kvinder og mænd står i beredskab døgnet rundt, året rundt, og 15 minutter efter at alarmer er gået, skal båden forlade havnen, besætningerne arbejder helt frivilligt, ved siden af deres ordinære arbejde, de skal bo i nærheden af stationerne, og de repræsenterer en lang række af forskellige arbejdskategorier, besætningernes drivkraft er deres personlige engagement for at redde mennesker i nød, og at være på plads så hurtigt som muligt." *Vi modtager ingen statsbidrag. Dine penge går direkte til at redde liv!*" sådan står der at læse på en af de første sider i deres årbog. Hvad har man så af muligheder for indtægter, en af de kilder der giver en stor del af indtægterne er donationer, her modtager det Svenske Sørednings Selskab godt 23 mill. kr. det er både fra navngivne personer, nogle af deres både er opkaldt efter disse personer, og der er også mange anonyme givere, det kan blandt andet ses i deres økonomiske oversigt, at der fra en enkelt anonym giver er doneret 4,6 mill. så det er ret anseelige summer, der her er tale om. Ligeledes har man nogle "Livbojselskaber" som samler over en million kr. sammen til det Svenske Sørednings Selskab, dette foregår ved diverse arrangementer, der har blandt andet været ar-



Oversigtskort over Svenske Redningsstationer.



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 A/S
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 Renn
Telefon 97 31 10 44 - 97 31 10 89
Privat tlf. 97 31 17 26



HANSTHOLM ELEKTRONIK A/S

Alt i reparation og nyinstallationer

ELEKTRONIK

Salg og service:

FURUNO - DECCA
SHIPMATE - ATLAS - AP
SAILOR - ELAC
SPERRY - KODEN

EL

Salg og service:

24 volt og 380 volt generatorer
ELMOTORER - STARTERE
BATTERIER
PUMPER

DØGNVAGT

Telefon 97 96 18 88 · Fax 97 96 25 90

Fibigersgade 2, 7730 Hanstholm Tlf. 97 96 13 99 Fax 97 96 23 46

Hanstholm Havns Fiskeriforening

Daglig kontortid fra kl. 0800 til kl. 1600

SAX-Ø SEJL & PRESENING

v/ Jan Sørensen

KAI LINDBERGS GADE 51, 7730 HANSTHOLM
TLF.: 9796 1633 · FAX 9796 2027

ALT I SKILTE, BILREKLAMER, TRYK PÅ T-SHIRTS
STORT UDVALG I PROFILTØJ

Fiskernes Fiskesortering

A.m.b.A
7730 Hanstholm · Tlf. 97961496 · Fax 97961829



**FISKEFARTØJER
KØB - SALG - BYTTE**



WEST SHIP

v/ Thorkild Grøn

Auktionsgade 23, 7730 Hanstholm
Tlf. 97 96 19 88 · Fax 97 96 10 05

Salgsmedarbejder Peter Grøn
Tlf. 97 96 23 65. Mobil 40 82 48 65

Thomas Grøn
Tlf. 97 96 27 56 · Mobil 40 82 48 56

Thorkild Grøn
Tlf. 97 96 12 37 · Fax 97 96 20 36
Mobil 30 28 17 37, 40 32 47 37

HANSTHOLM HAVN

- god proviantering sikrer arbejdsglæde på havet



**PROVIANT
FRILAGER · STORES
TLF. 97962788**

Fax 97 96 00 10



Kai Lindbergs Gade 75 · 7730 Hanstholm
DØGNVAGT 20 84 27 88

Stort udvalg i
fersk kød,
frugt og grønt,
vin og spiritus

**HANSTHOLM HAVNS
INDKØBSFORENING**

97 96 16 90

97 96 17 50

Fax 97 96 21 18



**Hanstholm
Ny Samlecentral A/S**

Telefon 97 96 16 66 · 7730 Hanstholm

rangeret modeopvisning, arrangementer med kendte sangere, og lokale lotterier ideerne har været mange. Bag disse foreninger "Livbojarna" ligger der egentlig en lidt tragisk historie. Året var 1911, en flaskepost fiskedes op i nærheden af Mönsterås, flaskeposten kom fra et stormpisket hav, og gav vidnesbyrd om et uhyggeligt skibbrud ude på Østersøen. I flasken fandtes et brev fra kaptajn Johansson på skonnerten "Karl" som befandt sig i synkende tilstand, skonnerten havde fem mands besætning, og dets skæbne var besejlet. Brevet var adresseret til kaptajn Johansson hustru, og indeholdt 130 kr. samt en sidste hilsen. Mange blev dybt grebne, efterhånden som nyheden om flaskepostens indhold, blev spredt over hele landet. I 1911 da kvinderne ikke engang havde stemmeret, og ikke engang tiltalede med eget fornavn, i offentlig sammenhæng, tog Fru Ulla Rinman initiativet til at danne en kvindeforening, som skulle have til formål, at samle penge ind til Selskabet for Redning af skibbrudne. Tanken spredtes hurtigt over hele landet, og den 7 november 1911 antog man navnet "Selskabet Livbojen" ved et kontinuerligt møde. Dette har siden udviklet sig, således at man i dag har ca. 8000 medlemmer. Derudover har man medlemsindtægter på meget tæt ved 4 mill. kr. og salg af medlemsartikler tæt på 1 mill. Der er også andre store indtægter der sammenlagt giver et to cifret million beløb. Og så har man en assistance pakke til fritidssejlere der hedder "TROSSEN", efter min mening noget helt eminent, som under alle omstændigheder også burde indføres i Danmark. Der ligger dog også en invitation til at vi kan komme med i et Nordisk samarbejde omkring denne ordning der hedder Trossen, da det oprindeligt er en Norsk "opfindelse" Den er først taget i anvendelse for et par år siden i Sverige, og Anders Jönsson fortæller at de allerede nu efter et par års forløb har ca. 5000 medlemmer, » Vores assistance pakke er vi stolte over; og vi regner med at disse indtægter med tiden vil kunne dække driften. Fritidsbådene betaler altså selv en stor del af den præventive og virkelige redningstjeneste, og den snak kan politikkerne lide « Anders Jönsson fortæller endvidere at Åland kommer med i år og Finland og Estland kommer med til næste år, og så stiller han spørgsmålet "Hvornår kommer Danmark med?" Hvad er så denne Trossen. Det er som omtalt en ordning, man kan vel kalde det en slag forsikring eller abonnement, som dækker

- 1: Assistance ved driftstop.
- 2: Bugsering til nærmeste havn derfra hvor du ligger



16 m klassen "Sparbanken Tanum" pris 9,3 mill.dkr.



"Sparbanken Tanum" bygget 1995, fart 32 knob.



12 meter klassen "Lars Prytz" set fra oven, fart 36 knob.



"Amalia Wallenberg" 12 m klassen, pris 3,4 mill.dkr.

3: Hjælp med at kontakte reparatør.
 4: 50% rabat på ordinær timepris hvis man forlanger en anden havn (max 3 timer) eller fra havn til havn.
 Tilbuddet gælder hele året indenfor en afstand af 15 M fra vore stationer. Er de længere ude, koster det lidt ekstra. Tilbuddet omfatter ikke havarier, hvor skaden falder ind under forsikringselskabernes erstatningspligt, og dækker heller ikke for eventuel egen selvrisiko. Prisen for denne "Pakke" inklusiv medlemskab af SSRS, er 500skr, der ydes en form for rabat, når der er tale om hele sejlklubber/sejlunioner der melder sig kollektivt ind. Dog pointeres det, at søredningsalarmer har første prioritet, og såfremt man er under bugsering afbrydes denne og genoptages først efter udført redningsarbejde. At det er et Nordisk samarbejde, betyder at de samme regler gælder såfremt et Norsk medlem behøver hjælp i svensk farvand, så klares det af den Svenske søredning og omvendt hvis det er et Svensk medlem i norsk farvand.
 At den Svenske Sørednings tjeneste er under stadig udvikling, vises ved at der inden for de sidste par år er oprettet tre nye redningsstationer, og i et brev dateret den 21-4-99 skriver Anders Jönsson at der nu til sommer vil blive oprettet yder-

ligere to stationer, en ved Visby (Gotland) og en ved Vadstena, og at man til stadighed udvikler og bygger nye både, SSRS har siden 94 bygget både for 125 mill. skr. alt indsamlet gennem sponsorship, testamenter, gaver og medlemsafgifter. For lige at fortælle om deres både, så kan man opdele dem i fem kategorier. 1: Tunge og Lette redningskrydsere 13,5-27 meter lange bygget i stål, ca. 150-1360 hk farten er fra 8-12 knob og en tonnage fra 20-220 T, disse både er altvejs både og isgående. 2: Hurtiggående redningskrydsere, altvejs både, længde 12-16 meter bygget i composite eller aluminium, ca. 500-1500 hk farten er fra 20-30 knob og tonnagen fra 8-23 T. 3: Hurtiggående redningsbåde længde 10-12 meter bygget i composite eller aluminium, ca. 300-600 hk farten 20-45 knob og tonnagen på 5-8 T. 4: Hurtiggående åbne redningsbåde (LRB) længde 7-9 meter bygget i composite, ca. 165-300 hk farten 25-50 knob og en tonnage på 1,3-3 T, anvendes til kystnære eller skærgårds redning. 5: Hurtiggående åbne Trailer-Dæks-redningsbåd (MOB) længde 4-6 meter bygget i composite, ca. 50-100 hk farten 30-40 knob og en tonnage på 0,4 T, anvendes til kystnære eller skærgårds redning.

Her vil vi se nærmere på typerne 2, 3 og 4, da det er disse både man satser på i fremtiden. Af 16 meters klassen har man indtil nu bygget 4 både af denne type (Odd fellow i 95—Sparbanken Tanum i 95—Elsa Johansson i 96/97 og Märta Collins i 97/98) alle disse både er bygget af donationer som har relation til deres navne, f.eks. "Sparbanken Tanum" der er det i sagens natur en bank, som er hoveddonator til denne båd, og det gælder også for de andre navne. Hoveddata for disse både er som følger: Længde 15 m—Bredde 4,7 m—Dybgang 1,6 m—Tonnage 25 T—Fart 32 Knob—Maskiner 2.stk Scania DS.114 på hver 675 HK, i alt 1350 HK. Udrustningen består derforuden af 2 stk. VHF-telefoner, VHF-pejler, PR-radio, sam-rigstelefon, NMT, rundradio, radar, DGPS navigator med søkortplotter, ratekompas, autopilot, brændpumper 3000 l/min, lænseejektor 1500 l/min, redningsnet, overlevelsdragter, iltudrustning, sygehusudrustning samt oppustelige redningsflåder. Skrog siderne er en sandwichkonstruktion i Ampreg 75 og bunden Singellaminat i Epoxy SE 84/1. Båden er selvoprettende hele vejen rundt. Prisen på en sådan båd er ca. 11 mill. skr. det svarer til 9,3 mill. danske kroner (kurs 84)

Dernæst har de deres 12 m klasse, den er de ret stolte over, og det forstår man godt, dette er en ret ny udviklet type, den første båd blev bygget/leveret 96/97 og båd nr.6 i denne serie, hvoraf man i alt har bestilt 11 både er leveret her d. 6-4, med følgende hoveddata: Længde 11,8 m—Bredde 3,7 m—Dybgang 0,9 m—Tonnage 12 T—Fart 36 knob—Maskiner 2 stk. Scania DSI-9 hver på 400 HK, i alt 800 HK og de er udstyret med KaMeWa Waterjet. Udrustningen består derforuden af Radar med ARPA, VHF, VHF-pejler, NMT- og GSM telefon, DGPS, søkortplotter, rategyrokompass, autopilot, ekkolod, navtex, transportabel brand og lænsepumpe, bære, sygehusudrustning, overlevelsdragter samt oppustelige redningsflåder. Materialet er Sandwichkomposit af multiaxiale Devoldvæv af E-glas lagt i Jotun vinylester. Kerne materialet af Divinycell HD-type. Prisen på denne bådtype er ca. 4 mill. skr. svarende til 3,4 mill. dkr.(såfremt nogen skulle være interesseret i de forskellige fabrikater på instrumenter og lignende, så ligger Tidsskriftet inde med dem, og de kan naturligvis fås ved en henvendelse) Da man begyndte at udvikle prototypen på denne bådtype

havde man sat nogle hovedkrav som skulle opfyldes, de lyder i korthed således: Topfart min. 35 knob, gode højfartsegenskaber i høj sø, selvoprettende hele vejen rundt, gode manøvre egenskaber ved alle hastigheder, plads til fire mands besætning i bådens midte (rørelsecentrum), fleksibelt transportrum til forskellige opgaver, stor brudstyrke. For både 16 og 12 meter klassen er længde og bredde ekskl. fendere.

At denne bådtype har vagt opsig i andre lande, kan ses på at både det Engelske og Hollandske redningsvæsen har haft delegationer i Sverige for at studere denne bådtype. Anders Jönsson fortæller at en delegation fra det Engelske redningsvæsen RNLI i september var på besøg i Sverige for at studere SSRS nye 8-12 og 16 meters både, dette som et led i søsterorganisationens bestræbelser på at forsøge at konstruere en ny serie redningsbåde for det næste århundrede, og i midten af oktober var der en Hollandsk delegation fra det Hollandske redningsvæsen KNRM i Sverige, for som Anders Jönsson siger, at rette deres undersøgende blikke på 8 og 12 meters klassen, så nu får vi se om disse besøg resulterer i nogle nye linier, der minder om vores både.

Dernæst går vi over til deres 8 meters båd, må vel betegnes som LRB, den har følgende hoveddata: Længde 8,40 m—Bredde 2,70 m—Dybgang 0,40 m—Vægt 2050 kg—Fart 37 knob med 230 HK og 41 knob med 300 HK for begge maskiner gælder at de er af fabrikatet Yanmar, og waterjet er en KaMeWa FF 240, og den kan have 350 L brændstof med, dette opgives, at skulle indebære en aktionsradius på 125 Nm. Udrustningen består af Radar, VHF, Plotter, Ekkolod, mobilnet NMT, Intercom Peltor, DGPS. Skroget er bygget i håndoplagt vinylester & devoldvæv med en divinycell kerne, for at formindske vægten, men bibeholde styrken. Da båden er så let, er bunden formet som et V, da det giver bedre styreegenskaber. Fenderen er en skum fyldt Polyuretan fender, som er sprøjtet direkte på skroget, dækket er selvlænsende, båden er udstyret med centalloft, således at den eventuelt kan løftes af en helikopter. Båden skal betjenes af to mand, som halvstår i Ullmanstole, dette for at undgå skader på ryg og nyrer. Føreren har noget der påmindrer om et cykelstyr, med manøvre egenskaber indbygget i håndtaget, i stedet for et rat, hvilket gør at han sjældent behøver at slippe styret. Fører og na-

Carl Bro a/s

Industri & Marine
 Dwinger Marineconsult



Skibsingeniører • Maskiningeniører • Skibsinspektører

Egeskoven 222
 DK-2600 Glostrup

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



LRB med helikopter løft, og en fart på 37-41 knob.

vigatør har Intercom (indbyrdes kommunikation) som også kan bruges til at sende på VHF. Ombord findes også en motorlæsepumpe. Af denne type har SSRS modtaget to både og man har yderligere tre i ordre. Bådene koster ca. 800 tusinde skr. svarende til ca. 675 tusinde dkr.

At det Svenske Sørredningssselskabet er inde i en rivende udvikling, samt at man ønsker at profilere sig udadtil, vidner følgende beretning om. Nisse Tidner og Katarina Blombergs mindefond, stiftet i 1992 af familiemedlemmer til to unge mennesker, som med deres sejlbåd "Gallatea Turbo" forsvandt sporløst i farvandet mellem Sverige og Estland i sommeren 92, havde inviteret 10 håndplukkede sørrednings skippere fra Estonia Life Saving Association (Estland) til at deltage i et sørrednings kursus i Sverige,

og som de udtrykker det, skal føre til et mere effektivt samarbejde mellem disse landes organisationer i fremtiden. SSRS stod som vært i fem intensive dage. Kurset holdtes hovedsageligt på engelsk, men der fandtes også en tolk som kunne oversætte når tempoet i de realistiske øvelser blev lidt for hurtigt, således at man glemte det engelske og gik over til sit hjemlands tungemål. Kurset som de Estiske redningsfolk gennemgik, var en forkortet version af det to ugers kursus,

som alle Svenske sørrednings skippere får. Eftersøgninger og områdeberegninger efter diverse objekter gennemførtes i både lys og mørke trods vindstyrker på op til 20 m/sek. blandingen af teori og praksis var 50/50. Specielt var de Estiske redningsmænd imponeret over at sejle i bådene med waterjet »Sådanne både skulle vi have hjemme i Estland« mente flere af deltagerne. Søstrene Anita og Stina Tidner som repræsenterede mindefonden, udtalte ved afslutningsmiddagen deres

Tegn abonnement på redningsbladet

LOSNING AF DØGNET RUNDT

Stort kølerum til opbevaring af fisk

Døgnvagt 97 96 19 88
Telefax 97 96 10 05



Thorkild Grøn's Samlecentral
Auktionsgade 23 - 7730 Hanstholm

Hanstholm Skibradio

Maritim elektronik & El-systemer

Kai Lindbergsgade 63, 7730 Hanstholm
Telefon 96 96 16 36 · Fax 97 96 26 37



trossen

SJØ ASSISTANS

store tilfredshed med resultatet af sørrednings kurset. Yderligere to lignende kurser planlægges de kommende år for sørrednings selskaberne i de to andre Baltiske lande.

Anders Jönsson fortæller her i begyndelsen af maj, at besøget fra det Engelske redningsvæsen RNLI har medført at englænderne efter ca. 1 års studie af alle redningsbåde i hele verden, har besluttet sig for at købe en svensk 12 meter båd, som de vil bruge til at teste i engelsk farvand, og nogle af de engelske operative krav er blandt andet, at den skal kunne klare offshore i vindstyrke 30 m/sek. og en bølge højde på 16 meter, fart af mindst 17 knob i vindstyrke 17 m/sek. og fuldt lastet båd. Anders Jönsson siger » Det er jo skønt at de syntes den er så god, at de vil teste den hjemme i England, det tager vi som et skulderklap på at båden er ganske god, og vi vil få deres testresultater, så kan vi kan bruge dem til at gøre båden endnu bedre « og Anders Jönsson fortæller at de her i uge atten får besøg af det Tyske redningsselskabs ledelse, som skal studerer deres uddannelse, både og deres Rednings Selskab. Her til sidst oplyser Anders Jönsson at de sidste år (98) havde drift omkostninger på ca. 18 millioner skr. og at de i drift plus investeringer i nye både brugte 44 millioner skr., de fik 38 millioner skr. ind og havde således brugt 6 mill. mere end de fik ind, men dem tog vi fra vore fonde.» Vi kan naturligvis ikke

køre med underskud hvert år, men vi har reserve penge i vore fonde, til netop det formål« Her ved årsskiftet har man i Sverige slået sø og flyver redningscenterne sammen, dette skulle være billigere på denne måde, og deres personsøgere aktiveres direkte fra RCC, ca. 90% af alle redningsindsatser i Sverige har med fritidsbåde at gøre.

Her til slut vil jeg citerer deres VD Rolf Westerström der i sin tale op til årsskiftet 98/99 siger » Antallet af redningsaktioner bliver mindre fra år til år, 1998 ser ud til at blive omkring 1100 indsatser. Et mindre antal savnede og omkomne må

dog ikke medfører at prisen for et hurtigt beredskab eller forebyggende handlinger formindskes. Det er netop gennem satsninger på denne del, at antallet af savnede og omkomne kan holdes på et lavt niveau « (der kunne fortælles meget mere om der Svenske Redningsselskab, men alting skal jo have en ende) Her til sidst vil jeg gerne sige tak til Anders Jönsson for hans store hjælp, og alt det materiale han har sendt, og til Karin Karlsson for billederne(CD-ROM). Er man interesseret så har SSRS en formidabel flot hjemmeside på Internettet på adressen www.ssrs.se

Det totale antallet sjøræddningsfall 1998 var 1101 st. Så her ser fordelingen ud af indsatte ræddningsenheder fra de olika organisationerna för året 1998. (Källa: Sjö Vjan 1999)



I alt 1101 aktion, deraf 651 udført af SSRS.

Alle handler i...

Thorsminde Fiskernes Indkøbsforening

Vesthavnen · Thorsminde · 6990 Ulfborg
Telefon 97 49 70 55

Specialister i garn

Nybygning, ophaling og reparation af fiske- & specialfartjer



A/S Hvide Sande
Skibs- & Baadebyggeri

Beddingsvej 2
6960 Hvide Sande
Denmark

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

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

Redningsaktion

Hurtig og flot indsats af Redningsstation Thyborøn.

Tirsdag den 20 april, bliver Thyborøn redningsstation bippet ud af havnevagten, på en position 2 sømil NNV af Agger Tange havde et dykkerskib kaldt om hjælp, da de var sprunget læk, og der var meget vand i båden.

Det drejede sig om dykkerskibet "BUIZERD" der ejes af Jydsk Dykkerfirma ApS, der er hjemmehørende i Holstebro. Firmaets ejer Gert Normann Andersen fortæller til Tidsskriftet »det er sådan at vi har købt båden i Holland i marts måned, vi køber den med det forbehold, at værftet skal gå maskinerne og propellerne fuldstændig igennem, og derunder hører udstødningsrøret regner vi med, og vi går resten af båden igennem, og Søfartsstyrelsen er ligeledes på, så vi regner med at alt er i orden, selv isoleringen omkring udstødningen ser pæn og nydelig ud, så ingen tænker på at tage den af. Så sker der det at det faktisk er vores allerførste arbejdsopgave vi er ude på med den nye båd, Havde vi kendt båden havde vi nok opdaget noget før, at der var vand i maskinen, nu er det sådan at der er ingen bundvandsalarmer, og grunden til vi ikke har det, er at der er ingen søventiler i skibet, der kan kun komme vand ind hvis der er hul, men nu har vi efterfølgende fået sat bundvandsalarmer på. Da de nye folk jo ikke er kendt med skibet, da det er den første tur, så opdager de ikke da de ligger og bakker op i de store døninger, for at komme til at ligge nøjagtig på positionen, at der bliver slået vand op i udstødningen.

Så sker der det, vi havde ikke observeret udstødningsgasser nede i maskinrummet overhovedet, at når vandet slår ind i udstødningen, så danner der sig et overtryk i udstødningsrøret, og der bliver slået et stykke ud på ca. 12x5 cm. Så hver gang bølgerne kommer op så kommer der vand ind, og til sidst er det i den højde hvor vandet bare løber ind, og først der opdager de at det er galt, så sætter de kursen mod land og kalder hjælp, men



Dykkerskibet "Buizerd" der var i nød d.20 april.

der går ikke ret lang tid, så kan de se at de slet ikke kan sejle, så de stopper op tager redningsveste på og sætter gummi-båden, og så er redningsbåden ude ved dem.

De kunne slet ikke forstå at redningsbåden kunne være der så hurtigt, de følte det som om der kun gik to minutter. Jeg fortæller at i rapporten fra Thyborøn nævner de at de var der efter ca. 10 minutters forløb, som sagt siger Gert Normann Andersen »så føler de det som om der kun gik to minutter, og de sagde til mig at det kunne næsten ikke passe, men de var der med det samme, og da drejede det sig kun om halve minutter inden skibet sank. På trods af at mine folk er vant til at arbejde med vand, bjærgninger og sådan noget, så da redningsbåden kom, så tog redningsfolkene fuldstændig over, og så professionelt hele vejen igennem, det var som om at hver mand vidste nøjagtig hvad han skulle gøre, og de havde en pumpe med ud som de satte over, og var der gået et minut mere så var skibet sunket. På spørgsmålet om hvad det er for et skib, svarer Gert

Normann Andersen »Det er ikke så stort, det er ca.13 meter langt og 4 1/2 meter bred, det er sådan en båd der bruges til opmåling og til at lave undersøgelser med, og den er udstyret med ret dyrt udstyr, båden er den type Kystinspektoratet bruger til opmåling her ude ved vestkysten.

Mine folk var utroligt imponerede over redningsfolkene, de er selv professionelle, men her siger de at de blev overgået på alle fronter af dem der kom ud og overtog. Nu har vi eksisteret i 26 år, og to gange har vi måttet sende bud efter hjælp, og begge gange her i 99, første gang var da vi havde brand i båden ud for Hanstholm (dykkerbåden Hunte den 5-3, omtalt i sidste nummer) Så det er egentlig først nu, vi bliver klar over vor vigtige redningsvæsenet er, da vi jo ikke har haft brug for dem før, og som sådan har vi tænkt at det er en god og fornuftig ting at have, men nu opdager vi først hvor vigtigt det er at redningsvæsenet er der. Hvis vi tager da der var brand i båden, så var folkene jo selvfølgelig noget bange i sådan en situation, især når man

ikke kan se noget om natten, men alene det at redningsbåden lå på siden af dem, og de blev instrueret i hvordan og hvad de skulle gøre, og fik overlevelsesdragter over at tage på, det var en utrolig beroligelse for dem, der var jo over en time til havn og der var brand i skibet, og der ligger redningsbåden så ved siden af dem hele vejen, så det var ret så betryggende. Mine folk og jeg har snakket en del om det der er sket, og jeg må sige at vi er ret så imponerede, og der skal noget til at imponere os der arbejder derude næsten til daglig. slutter Gert Normann Andersen.

Fra redningsstation Thyborøn fortælles, at de afgang med både LRB.11 og "Martha Lerche" som begge havde en pumpe med. LRB 11 var fremme ved havaristen efter ca.10 minutter. Da vi ankom var besætningen gået i redningsflåden, vi samlede dem op, og satte tre redningsmænd og en pumpe ombord i dykkerskibet som lå meget lavt i vandet. En pumpe var ikke nok til at holde den flydende, så vi satte pumpen fra "Martha Lerche" over og begyndte at bugser ind mod kysten. De to pumper kunne dog læse skibet efter ca.1 time. Da skibet var læns og uden for fare, bugserede vi det i havn.



Thyborøns LRB under en tidligere klargøring

Redningsstationen i Thyborøn har modtaget følgende brev fra Jydsk Dykkerfirma: I skal alle have en meget stor tak for Jeres assistance ved den alvorlige situation vi var i den 20 april 1999, med vort nye inspektionsfartøj. Det var en utrolig hurtig og professionel indsats fra Jeres side, der reddede både skib

og besætning. Besætningen på "Buizerd" var glædelig overrasket over, at i var fremme på positionen efter få minutter.

De var ligeledes meget imponeret over den professionelle måde i håndterede hele situationen på.

Med venlig hilsen
Gert Normann Andersen

MATHIS VÆRFT A/S

Bådbyggervej 7 · Ålborg · Tlf. 98 12 05 50



Thorsminde
Revisionskontor



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



Fiskernes
Samlecentral



i Grenaa ApS - Strandgade 6 - 8500 Grenaa
Telefon 86 32 17 35 - Fax 86 30 02 95 - Auktionshallen 86 32 68 44
Per Roholm Nielsen: tlf. 86 32 41 93, mobil: 40 37 77 35 - 30 27 95 35
Kaj Bachmand Pedersen: tlf. 86 32 67 14, mobil: 22 17 97 14

Ringkøbing Fjord

RST- Hvide sande beretter om to hændelser fra Fjorden, med en lykkelig afslutning

Alarmen gik kl. 1545 søndag d. 11-4. Meldingen lød på, at to drenge var ved at drive ud på fjorden i en lille pram. Anmelder (til os) var en kammerat til de to drenge, han havde set, at de var ved at drive fra land og stod og vinkede i prammen. Han løb op til et redskabskur og fik fat i en mand der kørte ham op til en tankstation, hvorfra de prøvede at ringe til slusen. Men de kunne ikke finde telefonnummeret, så de kørte ned til slusevagt, der slog alarm. Heldigvis var der en fisker, Arne de Fris, der også havde se de to drenge. Han sprang i bilen og kørte om på Tysker havnen, hvor han fik fat i en anden fisker, Søren Ørgård, der har en pram med påhængsmotor. De to sejlede med det samme ud for at bjerge de to drenge, men da de kommer ud af havnen, er der ingen båd at se! Et kort øjeblik, regner de med, at de selv er kommet i land, men pludselig får Arne øje på den ene dreng i vandet. De får ham hurtig bjerget, men kan ikke umiddelbart se den anden dreng. De får da øje på en arm der stikker op af vandet nær deres båd. De sejler hen og får lige nøjagtig fat i armen og bjerger drengen. Han er bevidstløs, da de bjerger ham, men kommer sig hurtig. En ventende ambulance kører den mest forkomne på sygehuset, hvor hans temperatur måles til 33 grader. Den anden pakkes ind i folie tæpper og bliver efter en times tid kørt hjem. Så da vi når frem med LRB'eren er de bjerget - hvis de skulle have ventet på os, var de nok omkommet, men heldigvis gik det godt.

KGM kontaktede stationen den 15-5 kl 0100, da de havde fået en opringning fra en mobiltelefon, hvor vedkommende meddelte, at de drev rundt uden benzin til påhængsmotoren. Derefter røg forbindelsen til telefonen. Man havde da fået oplyst, at der var tre mand ombord og at de var i området fra Stauning og ned mod Skavenhus i Ringkøbing Fjord. KGM kontaktede stationen og vi af gik med LRB'eren, Landrover og gummibåd Kl. 0112. Kl. 0130 var LRB'eren i området og startede eftersøgningen, kort efter ankom også gummibåden, der blev sat ud fra Stauning havn. Falck ankom lidt senere med deres gummibåd, der blev sat ud fra Skjern Å. LRB'eren afsøgte området fra Stauning og nedefter langs med kanten uden at se noget.

Gummibåden sejlede så langt oppe på grunden den kunne. Der var på et tids-



Hvide Sandes Landrover med gummibåd på trailer.

punkt frygt for, at de 3 pers. havde forladt båden for at vade i land. Det havde de på et tidspunkt oplyst over mobiltelefonen, men heldigvis var de blevet i båden! Det havde Lyngby Radio meget kraftigt påtalt, at de skulle.

Da eftersøgningen havde stået på i ca. 2 timer, bliver KGM kontaktet af de eftersøgte igen, de havde lige så meget strøm på mobilen, at de kunne fortælle, at en redningsbåd havde passeret dem for kort tid siden. Vi koncentrerer så eftersøgningen fra Skjern Å og nordpå og kort efter kommer gummibåden frem og meddeler, at de kan se en hvid båd længere inde. De sender en mand ind til båden og han kan oplyse, at det er de efterlyste. Der rekvireres en ambulance, da den ene af personerne er meget forkommen. Han har kastet op og ryster af kulde. LRB'eren slæber båden til Stauning Havn, hvor ambulancen venter.

Jens Otto RST-Hvide Sande.

Brev af 25-5 til SOK.

Samt kopi til Farvandsdirektøren, Redningsinspektøren, Michael Jensen og Tidsskriftet.

Vi her på Redningsstation Hvide Sande har med stor forundring kunnet læse, at et fly er nødlandet i Ringkøbing Fjord, uden at stationen blev alarmeret. Vi er selvfølgelig glade for, at de to piloter blev reddet at en redningshelikopter, men hvordan kan man forsvare ikke at alarmere redningsstationen, når der bliver udsendt "mayday" i vores område? Vi er

mildest talt MEGET utilfreds med ikke at blive alarmeret og mener, at når der sker noget i vores område, mener vi, at vi er nogen af de første der skal alarmeres pga. vores lokalkendskab og vi kunne have været ovre i området i løbet af max. en halv time. Vi håber at høre fra jer, da vi mener at have krav om en forklaring. (Fly nødlandet i Ringkøbing Fjord, natten mellem d 20 og 21-5. Red)

Med venlig hilsen

Hvide Sande Redningsstation

J. O. G. Pedersen

Svar fra SOK.

1. Ved E-maile af 25 maj 1999, undre Rednings Station Hvide Sande sig over at de i f.m. med en nødlanding på Ringkøbing Fjord ikke er blevet alarmeret.
2. Til dette kan SOK oplyse, at ansvaret for redningsoperationen påhviler RCC Karup, som havde en redningshelikopter i området, og ikke vurderede at der var behov for yderligere assistance.
3. I f.m. flyulykker har RCC Karup det overordnede ansvar for indsatsen, kun hvis RCC anmoder om assistance fra den maritime redningsorganisation vil disse blive alarmeret, herunder RST Hvide Sande.
4. Skulle der være yderligere spørgsmål er i velkomne til at kontakte undertegnede.

Med venlig hilsen

H.C. Iversen

Søværnets operative Kommando

Udvalget for redningsfartøjer og -materiel m.v. i kystredningstjenesten (UROM)-Sekretariatet

REFERAT FRA 82. MØDE I UROM, ONSDAG DEN 10. MARTS 1999 I SØKVÆSTHuset I KØBENHAVN.

Fra Farvandsvæsenet:

Divisionschef Svend Bojesen
Skibsinspektør Flemming S. Damø
Overkonstruktør Michael I. Jensen
Afdelingsingeniør Omar Frits Eriksson
Civilingeniør Lars Møller (pkt. 1-3.2)
Overkonstruktør Søren Lange
Fuldmægtig Jørgen Busch Christensen (referent)

Fraværende:

Ingeniør Per Siert

Fra Foreningen af Danske

Redningsmænd:

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

Dagsorden:

1. Godkendelse af dagsorden.
 2. Drøftelse af kommissoriet for UROM
 3. Status vedrørende:
 - Bygning og introduktion af MRB type 16 (1. serie).
 - Anskaffelse af LRB'ere (2. serie).
 - Byggeaktiviteter på redningsområdet.
 4. Gensidig orientering.
 - Neoprehnstøvler i overlevelses/arbejdsdragter
 - Udfasning af overskydende LRB fartøjer
- a). Reservefartøjer.
b). Opbevaring af reservefartøjer. Tilsyn, konservering eller reservedele.
c). Salg/afhændelse af overskydende LRB fartøjer.

d). Dokning/tilsyn/vedligeholdelse

5. Eventuelt.

6. Dato for næste møde.

Ad. pkt. 1. Godkendelse af dagsorden.

Svend Bojesen bød velkommen til det 82. møde i UROM og konstaterede at der ikke var yderligere dagsordenspunkter eller nogen bemærkninger til den udsendte dagsorden.

Ad. pkt. 2. Drøftelse af kommissoriet for UROM

Svend Bojesen lagde op til en drøftelse af en ændring af sammensætningen og arbejdsbeskrivelsen for UROM. Svend Bojesens oplæg for så vidt angår personsammensætningen var at Farvands-sikringschefen indgår i UROM i stedet for Farvandsdirektøren, at Administrationschefen kun deltager ad hoc, når der er emner indenfor A's område, at Redningschefen og Michael Jensen deltager fra FK, at Materielchefen og M's projektledere og sagsbehandlere inden for kystredningstjenestens område deltager samt at Foreningen af Danske Redningsmænd er repræsenteret. Med hensyn til arbejdsbeskrivelsen/kommissoriet for UROM udspandt sig en længere drøftelse om hvad og i hvilken rækkefølge UROM skal beskæftige sig med materiel og personalerelaterede forhold i kystredningstjenesten, herunder om UROM også skal indstille om placering af materiel og anskaffelser, om arbejdsbemandingen skal vendes i UROM før den behandles i andre af Farvandsvæsenets arbejdsgrupper (blå plan ??) eller om man skulle om-lægge udvalgets opgaver til at beskæftige

sig med materielanskaffelser på et højere niveau, herunder følge udviklingen internationalt. Svend Bojesen afsluttede drøftelsen og lagde op til at FK og Materielafdelingen i fællesskab udarbejdede et revideret kommissorium for UROM, som kunne tages op på næste UROM møde og herefter forelægges for Direktøren.

Ad. pkt. 3. Status vedrørende:

Bygning og introduktion af MRB type 16 (1. serie).

Anskaffelse af LRB'ere (2. serie).

Byggeaktiviteter på redningsområdet.

Bygning og introduktion af MRB type 16

Lars Møller orienterede om, at redningsfartøjet Morten Stage har været på Bornholm er tre ugers tid og at der er konstateret nogle mindre fejl og mangler. Blandt andet er det aftalt med Mathis Værft, at fejl ved kæde/ankerassen udbedres af værftet. Claus Jacobsen, Nekso bekræftede, at det er et godt fartøj som ligger godt, stille og rolig i søen. Flemming Damø oplyste, at fartøjet senere vil komme til Skagen og om i Nordsøen ved Thorsminde for afprøvning under de vejr- og sejladsforhold der nu engang hersker der. Omar Frits Eriksson oplyste at det det videre forløb af projektet blandt andet er redesign af mast samt nogle mindre tilretninger, sikring af fartøjets stabilitetsforhold ved at føre vægtprotokol samt tillige udpegning af tilsynsførende maskinmester på fartøjet.

Bygning af LRB type 10

Omar Frits Eriksson orienterede om at

HAVNENS REGNSKABSKONTOR

- BUDGETTER
- KONTORHOLD
- LØN
- DAGLIG REVISION
- REGNSKABSASSISTANCE



Søndre Kajgade 13 · 8500 Grenaa · Tlf. 86 30 10 00 · Fax 86 32 34 01



Grenaa Fiskeauktion

v/ Leif Hansen

Søndre Kajgade 13 · 8500 Grenaa

Tlf. 86 32 12 03 · Fax 86 32 34 01

Farvandsvæsenet nu er nået til levering af LRB nr. 17 til RST Rønne og som netop foregik i disse dage. **Henning Sørensen** og **Jacob Pedersen** erindrede om de tidligere rejste og behandlede spørgsmål om "hastighedsbegrænsning" og udmelding af klassen. **Omar Frits Eriksson** gennemgik sagsforløbet med at søge at få "ophævet" hastighedsbegrænsningen og fremhævede at den største begrundelse for at klassen/Søfartsstyrelsen har fastholdt hastighedskravet nok var redningsmændenes personsikkerhed og dermed noget arbejdsmiljømæssigt. **Svend Bojesen** gav tilsagn om at spørgsmålet om at udmelde LRB af klassen tages op på næste UROM møde. **Lars Møller** forlod herefter mødet.

Status vedrørende byggeaktiviteter på redningsområdet.

Søren Lange orienterede om en række bygge-, vedligeholdelses- og ombygningsaktiviteter inden for redningsområdet. Notat vedrørende status for byggearbejder, dateret 10. marts 1999 vedlægges.

Ad. pkt. 4. Gensidig orientering.

Neopretnstøvler i overlevelses-/arbejdsdragter
Overskydende LRB fartøjer
Dokning/tilsyn/vedligeholdelse.

Neopretnstøvler i overlevelses-/arbejdsdragter

Flemming Damø orienterede om at leverandøren/firmaet har oplyst, at der er utilfredshed med at man ikke kan holde varmen i disse støvler. Efter afholdelse af sikkerhedskurser er der opstået krav om sikkerhedsstøvler. **Flemming Damø** oplyste at der i nogle tilfælde kan være tale om arbejdssituationer med tunge løft etc.. I det omfang sikkerhedsgruppen ved den enkelte redningsstation ønsker sikkerhedsstøvler vil de få sådanne

Overskydende LRB fartøjer

Flemming Damø forespurgte UROM om at der var enighed om, at der i forbindelse med introduktion af de nye LRB'ere, anvendes to af de udfasede LRB fartøjer som reservefartøjer, mens de resterende, overskydende LRB fartøjer enten kanibaliseres eller afhændes via ØF. Det er planen at holde ovennævnte to LRB fartøjer fuldt operationsklare og at opbevare dem ved Esbjerg Lystødedepot. **UROM** erklærede sig enig i det af **Flemming Damø** forelagte og gav tilslutning til at man gik videre med et projekt og indrettede Lystødedepotet i Esbjerg, således at det kunne huse ovennævnte reservebåde.

Dokning/tilsyn/vedligeholdelse

Jacob Pedersen fandt det at skyde over målet når man anvender ingeniører ved simple dokninger med kølhaling og bundsmøring og når man vil indføre maskinmestertilsyn og fandt at det måtte være tilstrækkeligt at det var stationen som var ansvarlig herfor. **Omar Frits Eriksson** fastholdt at der er behov for rapportering fra en maskinmester og **Svend Bojesen** rundede drøftelsen af med at konstatere at synspunkterne er udvekslet og input er modtaget hvorefter **F** imødeser et færdigt produkt fra Materielafdelingen. **Flemming Damø** forventer at der i fremtiden kan udsendes doklister til stationerne, hvor de enkelte stationer vil få mulighed for at komme med input til.

Ad. pkt. 5. Eventuelt.

Henning Sørensen oplyste om skandinavisk samarbejde, finansiering via Trossen og donationer, som betyder at man kan bibeholde andre skandinaviske redningsstationer. **Svend Bojesen** ville gerne overveje disse oplysninger nærmere, hvis vi kunne få nærmere oplysninger herom. **Bjarke Kristensen** orienterede om at man tidligere havde drøftet sejlads med hjelme. **Svend Bojesen** gav tilsagn om, at dette punkt og arbejdspladsvurderinger i kystredningstjenesten skal drøftes både på næste møde i LSU og sikkerhedsorganisationen og på næste møde i UROM.

Ad. pkt. 6. Dato for næste møde.

Næste møde i UROM blev aftalt til torsdag den 3. juni 1999 kl. 13.00. Mødet afholdes i Søkvæsthusets lille mødelokale.

UROM NR. 82: Status for bygningsarbejder. 10. marts 1999.

Anholt Redningsstation.

Der har været afholdt opstart møde på til- og ombygning af den nyerhvervede bygning. Projektet er opdelt som 2 selvstændige arbejder. Tilbygningen styres af Statshavnen og ombygningen styres af FRV, begge arbejder køre samtidig. Tidsplanen for byggeriet er sat til at starte i uge 12 (22. marts) og afleveres uge 23 (8. juni)

Christians Ø Redningsstation.

Bedding og kanonbådsskur for MOB - båd er færdig og taget i brug.

Esbjerg Redningsstation.

Der har været afholdt afleveringsforretning på det flydende bådhus for LRB, div. mangler er udført. Det endelige fortojnings arrangement af bådhuset er under udførelse og vil være færdig i indeværende måned.

Hanstholm Redningsstation.

Der er forhandlinger i gang mellem Hanstholm Havn og FRV om en ny placering af redningsstationen. Der hvor redningsstationen ligger i dag er på lejet grund og lejekontrakter løber til år 2000, Hanstholm Havn har ikke umiddelbart i sinde at forlænge dette lejemål.

Rønne Redningsstation.

Projektet vedrørende ombygning af bedding samt div. arbejder for ny LRB er ved at være afsluttet, endelig aflevering forventning afholdes d. 19. marts.

Slettestrand Redningsstation.

Der har været afholdt bygningsyn, bygningen er fredet og trænger til en større overhaling udvendig og indvendig, der har været licitation på disse arbejder, pga. vejrliget udføres arbejdet først i april måned.

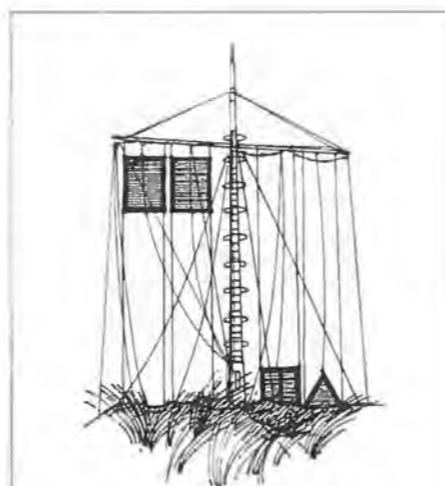
Sæby Redningsstation

Arbejder vedrørende ombygning af beddingsvogn og div. bygnings ændringer for ny LRB er udført.

Vester Agger Redningsstation.

Teltet for opbevaring af MOB er nedtaget, fundament og installationer er ved at blive fjernet og grunden bliver herefter reetableret så leje målet kan opsiges.

Søren Lange
Materiel afdelingen



HVIDE SANDE FISKERIFORENING

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

Morten Stage

Tidsskriftet følger "Morten Stage" i prøveperioden.

Efter at "Morten stage" havde aflagt besøg på Bornholm, sejlede den fra Bornholm den 11 marts.

Stationsleder Erik M Sørensen redningsstation Østerby fortæller til Tidsskriftet, at efter den var kommet hjem var den en tur på værft i Ålborg, det var fordi da man var nede for at skulle smøre bopropellen, da viste det sig at kistebanken hvor tunnelrøret ligger i var fyldt med vand, det var løbet ind der hvor flangen er boltet på yderklædningen, da man så er kommet på værft viser det sig at den nederste del af røret, det man kalder knækrøret, der er lavet af kompositmateriale, det var gået løs der hvor det sad oppe på stålroret, det har man så taget af, og svejset stålplader på i stedet for kompositmaterialet.

Ligeledes havde der været problemer med kædekassen til ankergrejet, dette mener man nu også at have fået en løsning på, ved at have lavet en mindre kædekasse. Erik fortæller videre at båden har været rundt ved flere stationer, den sejlede natten til mandag den 19 april fra Østerby, med kurs mod Limfjorden således at man kunne gå igennem broerne ved Ålborg tidlig om morgenen, med kurs mod Thyborøn, hvor man ankom i løbet af dagen og var ude at sejle med folkene fra Thyborøn. Derfra sejlede "Morten Stage" til Hvide Sande, hvor den havde base, den var så på besøg i Thorsminde, og her udtaler stationsleder Karsten Pedersen, at den var inde hos dem i to omgange af ca. en times varighed, den sidste gang var da de sejlede hjemad fra Hvide Sande, de var ude at prøve båden, og giver som udtryk for, at de mener det er alle tiders søskib, men vi vil gerne have den herom, når det er blæsevej, så vi kan få den ordentlig afprøvet, siger Karsten, og tilføjer, at det ville have været rart om man havde givet besked i nogenlunde god tid, vi fik besked en time før den ankom, så jeg måtte ud og få fat i de frivillige folk, det ville have været rart om vi da i det mindste havde fået besked dagen før. Båden er tilbage på Læsø den 23.

Efter en god uges tid i Østerby, sejler "Morten Stage" tidligt den 4 april med kurs mod Hirtshals, hvor man ankommer ved ni tiden, og skal have base her, herfra skal man så gå til Hanstholm og Skagen, der er ligeledes givet besked til stationerne på kysten om at de er velkomne til at



Et ikke helt tilfredsstillende anløb af Thyborøn Kanal (arkiv foto)

komme med ud at sejle, og så forventes det at båden er tilbage på Læsø lørdag den fjerde, og siger Erik så regner vi med at det er slut med at sejle rundt og prøve, hvis det i perioden hvor de nu er i det nordlige, skulle blive dårligt vejr, vil man sejle til Thorsminde, for at prøve at anløbe der med dårligt vejr.

Dette med at den skal afprøves ved Thorsminde, er blevet særlig aktuel efter at den, under afprøvning ved redningsstation Thyborøn med de fire faste mand som observatører, har besejlet Thyborøn Kanal, hvor en hændelse medførte at der blev sendt en indberetning ind, og dette medførte en del skriveri mellem stationen og farvandsvæsenet. I sin indberetning skriver stationsleder Villy Jacobsgaard: Vi sejlede ud af Thyborøn med en fart af 15 mil, det gik fint, vinden var V-Lig 12-14 m/sek. og i rapporten står at søen var urolig. Da vi skulle holde ind, viste skibet tegn til at den kunne kæntrere, hvis bølgehøjden havde været lidt større Skibet er behageligt at sejle tværs og op i søen med. Jeg vil påstå, at der er stor risiko for skib og mandskab hvis den skulle sejle ind ved en Vestkyst havn, med en vindstyrke på 30 m/sek. fra Vest. **Hold den omme i Indre Danske farvande, vi skulle nødig have en RF-2 om igen.**

Som svar på et brev med flere spørgsmål fra FRV, oplyser Villy Jacobsgaard om følgende forhold ved hændelsen: Strømmen var udgående 2-3 mil. Ved udgående strøm og indgående sø, besejles Kanalen normalt tæt under land ved Syd siden i Kanalen. Farten var 15 knob, som

blev observeret af flere på skibets fartmåler. Bølgehøjden 3 m middel ca. 6 m max. Enkelte brækker. Skibet løftede hækken og i stævnen var der ingen fri-bord mere, den krængede ca. 30° til BB, men rettede sig op med det samme gasen blev taget fra motoren.

Det jeg mener med rapporten er, at skibet kan kæntrere på samme måde som MRB.35 og "Martha Lerche" kunne, henholdsvis i 89 og 96. Jeg var med ved begge kæntringer, som bådmand på MRB.35 og skipper på Martha Lerche, farten var ca. 7 knob i medløbende sø, vindstyrken henholdsvis 18 og 35 m/sek. Jeg er betænkelig om vinduerne kan holde ved en kæntring med 15 knob, kan de det, så må der være regnet meget forkert da man byggede Kattegat og Nordsøtypen, med de små vinduer og kraftige rammer.



ESBJERG GENSIDIGE SKIBSFORSIKRING

Havdigevej 31 · 6700 Esbjerg

Sejlads med det nye rednings-skib "Morten Stage" af København, ved Rst. Nexø

Dette er en selvoplevelses historie, fra testsejladser med et prototype rednings-skib. Man er jo altid noget skeptisk når man skal prøve noget nyt, for virker det nu, som man forventer at skibe altid har gjort! "Morten Stage" ankom Nexø d. 22/2, efter at have sejlet ved Rst. Rønne, med Kim ved roret som skipper og Poul som motormand, Niels-Ole fra Rst. Rønne var med som "lods".

Efter at have set hinanden an, gik snakken lystigt. Der blev stillet nysgerrige spørgsmål og givet gode svar. Da der er tale om et nyt skib var vi jo nødt til at blive sat grundigt ind i tingene, for vi var blevet pålagt fra Farvandsvæsenet at foretage øvelsessejladser med skibet ca. 4 timer dagligt. En af de tiltag at der straks blev lagt mærke til var Arpa-radaren ved førerpladsen, det er et fantastisk godt apparat til at navigere efter, finde bøjer, skibe m. m. Det er at ønske at alle skibe i fremtiden må blive udstyret med en sådan. Vi foretog en del sejladser som jeg ikke vil beskrive i detaljer da det så vil fylde for meget. Men de ting som blev afprøvet var: Havnemanøvrer, mand- over bord manøvrer, eftersøgnings- mønstre, kulingssejlad, tågesejlad, bugsering af marinens Y- kutter og LRB, patient- overførsel, brand- øvelse m. m.

Den samlede oplevelse med "Morten Stage" er at det er et godt søskib, gode arbejdsforhold efter skibets størrelse. En af de kommentar som kom til udtryk var at med dette skib kunne man da ikke bli-



Morten Stage fotograferet under sit besøg på Christiansø.

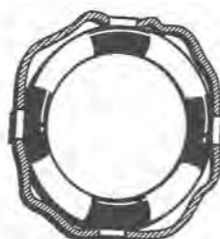
ve søsyg! Men der er alligevel en del ting og mangler som bør rettes inden det bliver sat i drift som rednings-skib.

Vi var også på Chr. Ø for at vise "Morten Stage" frem, øboerne blev også begejstrede over skibet, de fik naturligvis også en sejltur. Derefter blev vi vist rundt på øerne samt så deres nye MOB- båd i "kanonhusene" på Frederikso. Det nye slæbested er lavet utroligt skånsomt pga. at øerne er fredet. Det er jo nok den eneste gang at skibet er på øerne.

Efter alle disse lærerige dage vil vi have lov til at sige tak for godt samarbejde til Kim, Poul, John & Ole fra Redningsstation Læsø, som velvilligt

stod til rådighed når vi havde spørgsmål eller ville afprøve noget. I ønskes god vind fremover og lykke til med "Morten Stage".

På vegne af Redningsstation Nexø
Bådmand Finn Kofoed



Kørekort til speedbåd

Dette vil blive et krav fra Søfartsstyrelsen, efter et par tragiske ulykker.

Dette er noget vi for tiden ofte hører om-talt i diverse sammen hæng. I januar skrev jeg følgende artikel, men grundet pladmangel er der først plads nu, og den er vel egentlig også mere aktuel nu, da det er blevet et krav. Efter flere dødsulykker med speedbåde, indfører Søfartsstyrelsen snart et krav om kørekort til speedbåde.

Det er nu snart slut med at gå ned til stranden en skøn sommerdag og bare starte speedbåden, fremover skal turen først gå omkring aftenskolen, inden det er tilladt at give den hurtige båd gas.

Om kort tid er Søfartsstyrelsen klar med en bekendtgørelse, hvor man som noget nyt stiller krav til, hvem der må styre speedbåden. I dag er der ingen grænser for, hvornår man kan debutere som styrmand i de hurtige både, selv børn må, men fremover skal man være fyldt seksten år. Derudover kommer der et krav om obligatorisk speedbåds kurser, der afsluttes med, at man får et bevis på, at man har bestået en "køreprøve", oplyses det fra Søfartsstyrelsen. Undervisningen vil typisk komme til at foregå på aftenskoler, og man skal gennemgå kurser af mellem 30 og 40 timers varighed. Reglerne er til høring for tiden, men man regner med at de kan være klar, så de træder i kraft til foråret, når bådene skal i vandet igen.

Bekendtgørelsen er nu udkommet, som Søfartsstyrelsens bekendtgørelse nr. 185 af 26 marts 1999, og har overskriften "Bekendtgørelse om uddannelseskursus m.v. til førere af visse motordrevne fritidsfartøjer med en bruttotonnage under 20 (speedbådsfører- bekendtgørelse) i medfør af § 18, stk. 2, og § 27 stk. 2, i lov nr. 15 af 13 januar 1997 om skibets besætning, samt bekendtgørelse nr. 273 af 6 maj 1998 om kvalifikationskrav til søfarende. Kravet om kørekort til speedbåde kommer, efter at der har været flere alvorlige ulykker med bådtypen de seneste år. I juli 1997 blev en 58 årig mand dræbt, da hans sejlbad blev påsejlet af en speedbåd på Århus Bugt, og i samme måned blev en atten årig vandskiløber dræbt ved Virksund, da han tørnede sammen med en speedbåd. Der er netop her sidst i december faldet dom i sagen.

Fra Retssagen: Speedbådssejler dømt for uagtsomt manddrab.

Der blev sat lighedstegn mellem trafikulykker på land og til søs, da en domsmændsret i Århus dømte den 28 årige



Det er nu et krav om kørekort til visse speedbåde.

mand, der var involveret i ulykken på Århus Bugten, fire måneders ubetinget fængsel for uagtsomt manddrab, samt retten til at føre skib i fem år. Dommen der var ventet med stor spænding, slår fast, at spiritus påvirkede fritidssejlere kan dømmes efter samme bestemmelser som berusede billister.

Ifølge Søfartsstyrelsen er det kun professionelle søfolk, personer med sønæringsbevis, der indtil i dag er blevet frakendt retten til at føre skib på grund af beruselse. Den 28 årige var beruset, da han cirka 20 minutter efter solnedgang, sejlede sin speedbåd direkte ind i en langsomt sejlede sejlbad omkring 1 km. Ud for kysten ved Fløjstrup strand syd for Århus. Ved ulykken omkom sejlbadens fører, en 58 årig kriminalassistent fra Århus, en kvindelig passager slap uskadt. En blodprøve udtaget tre timer efter ulykken, viste at føreren af speedbåden havde en promille på 1,48.

Anklagemyndigheden bad retten idømme den 28 årige mand en straf på op imod et års fængsel, mens forsvarsadvokaten, indstillede sin klient til frifindelse. Dødsulykken på Århus Bugten, satte for alvor fokus på problemet omkring berusede fritidssejlere, og Søfartsstyrelsens Opklarings og Kontrolenhed foretog en grundig efterforskning. Ulykken skete en aften med stille vejr og klar sigt, sejlbadet var på vej mod Tunø, men fik motorstop, kriminalbetjenten og hans samlever besluttede derfor at sejle tilbage og ankre op for natten, ud for strandene syd for Århus for senere at blive slæbt i havn af nogle bekendte, der var blevet kontaktet pr. radio. Sejlbadens lanterner blev tændt ved 21 tiden, selvom det endnu ikke var mørkt, og nogen tid før kl.22 hørte de to ombord i sejlbadet, at en speedbåd nærmede sig. De så at speedbåden var på kollisionskurs og nærmede sig

meget hurtigt, men de nåede kun at rejse sig, råbe advarende og vinke med arme-ne, inden speedbåden ramte sejlbadet i bagbord side agter, kriminalbetjenten blev kastet hårdt ind mod en stålwire og derefter slynget overbord. Den 28 årige fører af speedbåden forklarede, at han og en kammerat sejlede ud fra Norsminde med tændte lanterner og kurs direkte mod Egå Marina, de havde lånt båden af hans bror. Han betegnede sig selv som en rutineret sejler, selvom han ikke havde due-lighedsbevis, har han sejlet motorbåde i flere år og selv ejet to motorbåde.

Den aften sejlede han i en næsten ny, godt to tons tung speedbåd, med en 7,4 liters motor som yder 385 hestekræfter, og som ifølge importøren kan give båden en fart på 120 km/t, men forklarede den 28 årige, den aften sejlede han med moderat hastighed, fordi der ikke var særlig meget benzin i bådens tank. Søfartsstyrelsens undersøgelser viser, at speedbådens hastighed formentlig kun har været omkring ca.15 knob, speedbådens fører fik først øje på sejlbadet i en afstand af ca. fem til ti meter, og derfor havde han kun omkring et sekund til at reagere, han forsøgte at dreje af og tog også gassen af motoren, men det var for sent, speedbåden ramte sejlbadet. Både den 28 årige og hans passager blev straks slynget i vandet, speedbåden slog nærmest en saltom-ortale hen over sejlbadet, vippede rundt og endte med bunden i vejret. Det var den nu 28 årige og hans dengang 17 årige kammerat der fik bjærget den dødeligt kvæstede kriminalbetjent op i sejlbadet, de forsøgte at tilkalde hjælp via Lyngby Radio, men der var opstået en fejl på VHF radioen, en mobiltelefon der i al hast blev hentet fra speedbåden, havde også taget skade, et forsøg på at sætte sejl på sejlbadet mislykkedes også.

Derfor sprang den 17 årige dreng fra speedbåden i vandet iført en redningsvest og svømmede i land for at tilkalde hjælp, det tog ham tre kvarter at tilbagelægge svømmeturen til stranden, hvor vidner til påsejlingen kunne berolige ham med, at de via deres mobiltelefon havde slået alarm. Søfartsstyrelsen konkluderer i sin undersøgelse, at det var en bemærkelses-værdig flot præstation af den 17 årige, at svømme de godt 1000 meter i tusmørke ind til stranden for at slå alarm, og Søfartsstyrelsen har også kun ros til de vidner på stranden, der fik tilkaldt hjælp så hurtigt.

Hanstholm Skibssmedie

Kuttergade 9-11 . Hanstholm
Telefon 97 96 16 11 . Fax 97 96 12 12

Rep. af dieselmotorer.
Montering af motorer og hydrauliske anlæg.

Fremstilling af:
Styrehuse, hvalbakker og nettromler.

Alt i aluminium.

Private tlf.:
Mogens Pedersen 97 96 52 40, biltlf. 30 97 91 49
Ejnar Stærh 97 96 16 49



H. Hoffmann & Sønner A/S

Entrepenører/Civilingeniører
Civil Engineers and Contractors

H. Hoffmann & Sønner A/S
udfører alle former for byggeopgaver:

- Havnebyggeri
- Bygge- og anlægsarbejder
- Erhvervs- og boligbyggeri
- Renovering, drift og vedligehold

Region Nord Tlf. 8747 4747	Region Øst Tlf. 4329 9000	Region Syd Tlf. 7620 3777	Hovedkontor Tlf. 4329 9000
-------------------------------	------------------------------	------------------------------	-------------------------------

Ny Redningsstation (til Esbjerg-Fanø overfarten)

Fulldautomatisk redningsstation forenkler arbejdsgangen for redningspersonalet.

I forbindelse med at Scandlines indsatte nye færger på Esbjerg-Fanø overfarten sommeren 1998, opstod der et akut behov for et stabilt og driftsikkert anlæg til deres nye redningsbåd. Det store lokale smedefirma HSM Industri A/S og ABB Electric Grenå, fik til opgave at komme med et løsningsforslag på en redningsstation med tilhørende automatikstyring til fjernudsætning.

Denne opgave var en prototype af en ny generation af redningsstationer, som er fulldautomatiske. Målet var enkelt: at etablere et anlæg, der var driftsikkert og enkelt at betjene, samt at forenkle arbejdsgangen for redningspersonalet, når de skal i aktion. Redningsstationen er en åben jernkonstruktion, hvor siderne er beklædt med strækmetal. I redningsstationen står FRB-675 (Fast Rescue Boat) tørt og sikkert i sit stativ, til den skal bruges. Hvis situationen opstår, hvor den skal ud at sejle, bliver automatikken i bådhuset aktiveret via et radiomodem på samme tid, som Falckredderne tilkaldes via deres personsøgere. Redningsbåden hæves fra sit stativ ved hjælp af en el-talje, portene ud mod havnebassinet åbnes langsomt, en kraftig kranbjælke bliver kørt 3-3,5 meter ud over kajkanten. På denne kranbjælke kører el-taljen helt ud til enden, således at FRB-675 hænger ude over havnebassinet. Der venter den til Falckredderne kommer. De kan nu springe i redningsbåden og sænke sig ned i vandet ved hjælp af den trådløse fjernbetjening, der er placeret på redningsbåden.



En ny fulldautomatisk redningsstation til Falckredderne i Esbjerg.

Efter endt aktion returnerer FRB-675 til sit stativ ved blot at trykke på to knapper.

De fleste tænker nok, hvad nu hvis der sker et spændingssvigt? Dette er der også taget højde for med en nødgenerator, som kan overtage elforsyningen til anlægget, hvis byforsyningen svigter. Samspillet mellem de tekniske komponenter er ret

komplikeret og af den sidste nye teknik, men betjeningen af anlægget er ganske enkel, og ejerne er meget tilfredse med resultatet. Tidsplanen var også meget presset, fra ordren blev givet til der blev lavet afleveringsforretning efter endt montage, var der gået fire uger.

Minesprængning

Med et brag rejste der sig tirsdag eftermiddag, den 18-5, en vandsøjle på mellem 40 og 50 meter over havets overflade ca. syv sømil SØ af øen Hjelm.

Det skete da dykkere fra Søværnets minørkorps bragte den gamle 400 kilo tunge engelske bundmine til sprængning på en dybde af 17 meter under overfladen. Efterladenskaber fra Anden verdenskrig er bestemt ikke noget overstået kapitel for danske fiskere, som er dem, der hyppigst stadig møder de livsfarlige eksplosioner. Således også denne gang, hvor det var Ebeltoft kutteren AS.142 "Dannebrog" som om natten havde fået denne farlige fangst i nettet, og efter aftale havde afmærket trawlet og firet det til bunden igen. »Det er nittende gang vi er ude i år, og netop denne type miner, som virker ved magnetisk og akustisk påvirkning, har vi vel et par stykker af om året« fortæller Tommy Sørensen, der som "Overmekaniker 1" havde ansvaret for dykkerholdet, der var sammensat af de tre minører fra marinestationen ved Dråby og fire kolleger fra Frederikshavn. Rent fysisk ligner minen et ca. fire meter aflangt rør med en diameter på ca. 50 centimeter, og den rummer som nævnt 400 kilo aktivt sprængstof. »Kutteren havde fået den i trawlet og rapporterede til SOK, hvorpå de kappede trawlet og udlagde en bøje på stedet, så vi fandt den umiddelbart, da vi ankom til positionen med Anna E Rørbye fra Grenå« siger Tommy Sørensen. Marinestationen i Dråby er de lokale professionelle, men ved et tilfælde er der for tiden andre i området der også kunne have taget sig af minesprængningen.

En gruppe fra Søværnets frømandskorps er nemlig på et kort træningsop-



En voldsom vandsøjle rejser sig ved sprængninger.

hold i Grenå for tiden, og de kan naturligvis også håndtere den slags situationer. Jeg vidste jo at de var i området, og derfor spurgte jeg om de kunne og ville tage opgaven, det ville de godt, men det kunne så faldt først blive noget senere end hvis vi selv ordnede opgaven, derfor endte opgaven alligevel hos os, forklarer Tommy Sørensen. Redningsstationen i Grenå blev kontaktet af SOK klokken 11,45 som bad os sejle minørerne ud til positionen der var 25 sømil SSØ af Grenå, men vi måtte vente i halvanden time inden de dukkede op, og kom afsted kl 13,30, vi sejlede med begge både, da alt deres udstyr fyldte for meget til LRB'en, og da den er bedst til at sejle frømandene over til positionen, så efter en times tid hvor de fik sat ledningerne på minen, blev den bragt til eksplosion, og vi sejlede derpå atter mod Grenå.

Tommy Sørensen fortæller til Tids-

skriftet at der i de danske farvande findes mange u-eksploderede miner, sådan generelt uden at komme ind på type og hvem som har udlagt diverse miner så skulle det se ud som følger.

I 1864 blev der af danskerne udlagt 70 miner alle disse 70 miner er blevet destrueret.

Under første verdenskrig blev der udlagt 3900 miner i danske farvande og af disse er 3800 blevet fjernet/destrueret.

Under anden verdenskrig blev der i alt udlagt 39.444 miner og af dem er 34.700 fjernet/destrueret. I den sidste rettelse som jeg sidder med, siger Tommy Sørensen, står der at der skulle være 4700 tilbage, af dem regner vi med at en lille procentdel selv går til, og med dem man har sprængt/destrueret går man ud fra at der stadig er 4200 miner tilbage, så vi forventer ikke at blive arbejdsløse sådan inden for en overskuelig årrække.



Søværnets Minørkorps i gummibåd på vej til minesprængning.



Aut. HONDA-forhandler
GENERATORER - PUMPER

**SALG - SERVICE
RESERVEDELE**



Aut. YANMAR-forhandler
Fra 9-420 hk.

HVIDE SANDE
Båd- og motorservice

Gl. Havn
6960 Hvide Sande
Tlf. 97 31 18 77

HUSK!

**DØGNVAGT PÅ TIDSSKRIFT
FOR REDNINGSVÆSEN**

TELEFAX
86 30 17 60

Tegn

abonnement

på

redningsbladet

HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals
Tlf. 98 94 12 27

Sejl · Presseninger · Tovværk



**ESBJERG
FISKERIFORENING**

AUKTIONSGADE 2 · 6700 ESBJERG · TELEFON 75 12 86 88

Rapporter fra stationerne

Kystredningsstation Rønne

Fra Rønne har bladet modtaget følgende.

Tilskadekommen sømand

BHM beder os d.29-11 om assistance. Alarmeringen der kommer kl.0415 lyder på, at en sømand ombord på M/V "Feedercaed" der er hjemmehørende i Valletta på Malta har mistet sin finger, skibet ligger uden for Rønne og ønsker manden bragt til Rønne Sygehus. Vi afgår kl.0425 fra stationen med LRB, og fem minutter senere er vi fremme, og får patienten ombord. På vej ind varskoer LRB at der er tre personer med ind, hvorved stationen varskoer Rønne politi som vil komme til stationen. BHM har anmodet Falck om en ambulance til transport af den tilskadekomne fra stationen til sygehuset, da Falck ikke er dukket op ved LRB's ankomst, transporterer stationens folk selv den tilskadekomne til sygehuset. Rønne politi bringer senere vedkommendes papirer mm. til sygehuset. Kl.0542 da sygehuset ikke kan oplyse hvor lang tid det vil tage med den tilskadekomne, beslutter BHM at de to fra skibet skal sejles ud igen og BHM sørger for det videre med den tilskadekomne. Kl.0600 LRB hjemme.

Evakuering af patient.

BHM beder os kl. 15,40 den 3 februar, om at hente en syg person fra det Russiske moderskib "Pavel Kajcovski" skibet ønsker at få personen evakueret til Rønne sygehus, vi sejler ud med vores LRB, og er en halv time senere tilbage med patienten, Falck var bestilt, men var ikke kommet, hvorfor redningsstationen transporterer patienten til Rønne Sygehus.

Savnet fritidsfisker.

Mandag den 8 februar bliver vi alarmeret kl 18,55 af BHM., meldingen lyder på at der er fundet en jolle ved Blykoppe, og samtidig savnes en fritidsfisker, der ikke er kommet hjem til aftalt tid. LRB afgår til farvandet ved Hvideodde, Unimog kører ud på stranden ved Blykoppe, hvor der er en politibetjent, jollen findes med bunden i vejret og motoren er ikke slået op. En eftersøgning sættes i gang, to redningsfolk går sydpå og Unimog kører nord på med politiet, LRB afsøger langs stranden. Orlogskutteren "Drejø" kommer til og overtager kommandoen, Marinehjemmeværnets "Aries" ankom-

mer og deltager i eftersøgningen, begge disse både kan dog ikke komme i nærheden af kysten. Politiet bliver oplyst om, at en beboer på Hvideoddevej har set "noget" på stranden, redningsbil og folk kører til adressen, hvide raketblus affyres, og LRB ankommer til pos og finder en livløs person som samles op og sejles til Nørrekås, hvor de afventer at Falck kommer og henter personen. Personen landsættes til Falck som varetager det videre forløb. LRB og Unimog returnerer til stationen med ankomst lidt før kl. 22,00

Fiskekutter med kraftig slagside.

Fiskekutteren S.158 "Danit" har den 19 februar V af Bornholm fået kraftig slagside, og har via Lyngby Radio, bedt om assistance, BHM alarmerer os kl 20,20 og LRB'en afgår kort efter mod positionen. Da "Morten Stage" dagen før er blevet afhentet i København, til afprøvnings på Bornholm, besluttes det at sætte den i aktion også. Kl. 21,20 har LRB'en kontakt med S.158 og sammen med Morten Stage, følger de S.158 ind mod Hammeren for at komme i læ, vinden er en 10 til 15 m/sek. fra S mod V drejende, og der forsættes mod Tejn Havn. Til midnat er S.158 sikker i Tejn Havn, og begge både returnerer til Rønne med ankomst kl 01,30, Dette skulle være "Morten Stages" første aktion.

Røde lys.

Mandag den 22 februar lidt før kl 17,00 bliver vi alarmeret af BHM, at der er observeret to røde lys V af Arnager, vi ser der både Unimog og LRB afsted, vi har kontakt med to både, disse har dog intet set. I eftersøgningen deltager "Barsø" og "Havørnen" er ligeledes dirigeret mod positionen, Barsø omtaler to røde raketter, men dette kender BHM ikke til, efter at have gennemført det opgivne område, og Unimoggen har været i Sose og Boderne samt Pedersker, og alt var vel disse steder, bliver vi givet fri, og er hjemme kl 20,00.

Kystredningsstation Hvide. Sande.

Bladet har modtaget følgende pr. e-mail.

Strandjægere.

Dato: 21/11-98 afgang. 1035: To mand er sejlet ud fra Fehl Å i en MEGET lille skydebram for at drive jagt ved Værnet. De her ingen redningsvest på eller med!

Da de kommer klar af å munden tager strømmen og isen dem og de driver ud i åben vand. De ringer 112 og vi og FALCK bliver alarmeret. Vi afgår med LRB og bil/gummibåd - da LRB'en mangler ca. 1 sm., kan de ikke komme længere for is, det er ca. 5mm tyk. FALCK og vores gummibåd er nu også ankommet til Fehl å og får hurtigt bådene i vandet. Kort efter meddeler FALCK, at de har kontakt med de uheldige. De bliver slæbt i havn og får lige en reprimande af Verner for at sejle ud i isen og så uden vest! ANKOMST TIL HAVN, 1200

Assistance.

Den 4 januar kl 02,30 hjælper vi slæbebåden "IKAR" i havn, da den ankommer med en nybygning på ca.100 T til Hvide Sande Skibs og Bådebyggeri. Slæbebådens fører var ikke kendt med besejlingsforholdene, så han bad om assistance.

Bugsering.

Den 28 januar tager vi fiskekutteren RI. 209 "Synøve" på slæb ind i havnen, da den har fået styreproblemer. De havde selv kæmpet sig vej op til havnen, men ville gerne have hjælp det sidste stykke vej ind imellem molerne.

Bugsering.

Kl 04,15 den 4 februar, overtager vi bugseringen af fiskekutteren RI 345 "Allan Linholdt" der var blevet slæbt op til havnen af RI.244 "Birthe Høj" vejret var halv sludret, der var nogen sø i indsejlingen og han fik da også et par rimelige stykker på vej ind over, så meget at han blev forvirret og nervøs, men det gik fint.

Bugsering.

Kl 00,30 den 12 februar slæber vi fiskekutteren RI.326 "Janni Skoven" i havn med motorhavari." Janni Skoven" havde fået maskinhavari i nærheden af den engelske kanal, og var der blevet afhentet af redningsskibet "Nordsøen", de havde ikke haft nogen varme eller el hele vejen, så de frøs tappert.

Eftersøgning.

Onsdag den 24 februar beder politiet kl 20,45 os om at sende landroveren med gummibåd om til Bork, da to mand fra Bork mener at have observeret to røde raketter på fjorden, vi holder også vores LRB klar, det viser sig imidlertid at der

intet er at observere, så vi vender tilbage kl 22,00.

Kystredningsstation Gedser.

Bladet har modtaget pr. fax

Bugsering.

Tirsdag den 24-11 bliver stationen kl.2130 ringet op af fiskekutteren ND.23 "Vibeke" af Karrebæksmunde, der med to personer ombord i en afstand af ca.5 sømil Ø af Gedser, havde fået brændstof problemer, og derfor ønskede slæbe assistance. Han oplyses om gældende regler vedrørende takster, hvilket han accepterer, der kaldes besætning sammen, og vi afgår med L.W.Dam, kutteren slæbes ind til Gedser fiskerihavn, bugseringen afsluttet ca. kl.2305.

Evakuering af fisker med afrevet fod.

Mandag den 7-12 Kl. 0850 kontakter SUM stationen og meddeler at en fisker har fået revet den ene fod af. Kutterens navn L.423 "Karen Margrethe" af Thyborøn og positionen der er 12 sømil SØ af Gedser oplyses. En dansk helikopter er rekvireret. Det aftales med SUM, at de skal forsøge at få fat i en læge som vi kan få med ud til patienten, samtidigt samler vi en besætning. Da vi er klar til at sejle får vi, at vide at det ikke er muligt at skaffe en læge L.W.Dam afgår straks efter kl. 09.00. umiddelbart efter får vi besked på, at det bliver en tysk redningshelikopter der kommer. Kutteren ligger lidt indenfor den tyske grænse, men sejler mod Gedser havn. Skipperen på kutteren havde via Radio Medical givet patienten 10 ml morfin i låret. L.W.Dam og den tyske helikopter når frem til kutteren samtidigt, kl. 09.30. Da der er høj sø i området, vinden er NNV 12-14m/sek. aftales det, at de fra helikopteren vil forsøge at sætte deres redder direkte ned på kutteren, hvis dette ikke er muligt, vil man sætte redderen ned på L.W. Dam som derefter må overføre. Det aftales endvidere, at det er bedst for patienten. at denne bliver taget op helikopteren og fløjet direkte til Odense sygehus, derved kommer patienten hurtigere under behandling. L.W. Dam ligger standby ved siden af kutteren og virker som tolk mellem helikopter og kutter Patienter lægges i en bære og tages ombord, den afrevne fod sendes med, i helikopteren og flyves til Odense sygehus kl.0955. Da vi ankom til kutteren var patientens tilstand god, taget ulykken i betragtning men han fik det dårligere som tiden gik. Vi oplyste SUM om morfina som var givet, samt andre oplysninger som vi havde fået at skipperen på kutteren, herunder hvornår patienten

sidst havde spist. L.W.Dam returnerer til stationen. Besætningen på kutteren bjærger deres redskaber og kommer senere til Gedser. Her tager vi imod dem og de kommer med på stationen og får en kop kaffe og vi taler om ulykken der er sket. De var temmelig rystet. Der bør ikke kræves betaling for ovennævnte.

Kystredningsstation Grenå.

Bladet har modtaget følgende.

Rød raket.

Den 12-11 beder SOK og KGM os kl.1930 om at sejle op til indsejlingen ved Randers fjord, hvor der i dette område skulle være observeret røde raketter, vi afgår 10 minutter senere med begge både med kurs mod fjorden, ca. tre kvarter senere bliver aktionen aflyst, da man fra SOK giver meddelelse om, at der havde været en øvelse i dette område, og man mente at de røde raketter stammede derfra.

Bugsering.

Mandag den 4-1 bliver vi på stationen ringet op af skipperen på L.405 "Mona Yvonne" der i en afstand af ca. 25 sømil S for Grenå driver rundt med maskinska-de, vi afgår med A E Rørbye kl.0900 efter at have underrettet SOK og KGM mod havaristen det blæser en 15m/sek. fra SSØ, kl.1030 begynder vi at bugserer mod Grenå, vinden er da tiltaget til 20 m/sek. men kl.1300 er vi i Grenå igen.

Stranding.

Den 7-1 strander det 210 T store fiskefartøj H.410 "Wicki-Alex" af Hundested på Kalkgrunden, de tager over VHF kontakt til os, og efter at have sprunget en slæber, får vi ved andet forsøg båden trukket fri.

Grøn Raket.

Mandag den 8 februar beder SOK og KGM os kl 20,15 eftersøge området fra Fornæs ned til øen Hjelm, da der fra en person er set en grøn raket i SØ-lig retning fra Fornæs, og en anden person ved Boeslum har set en grøn raket i NØ-lig retning, efter at have gennemført området og politiet langs stranden, bliver det afblæst efter tre timer, det var meget klart denne aften, A E Rørbye i havn kl.23,30.

Kutter med lækage.

Torsdag den 25 februar bliver vi på stationen kl.10,55 kontaktet af fiskekutteren FN.480 der har fået en lækage ca. 15 sømil Ø af Grenå, han beder os lytte på kanal 16 da han vil sejle til Grenå, og hvis de skulle begynde at tage mere vand ind, ville han høre om vi kunne komme

med en pumpe, da han efter to timer og flere opkald på kanal 16 ikke har givet lyd fra sig, sender vi i samråd med SOK og KGM vores LRB afsted, da der samtidig er en helikopter i nærheden bliver også den dirigeret ind i området, da kutteren hører LRB'en og helikopteren tale sammen kommer han frem og beretter, at de sejlede meget langsomt og begyndte at nærme sig Grenå, helikopteren flyver hjem og LRB'en følger til havn.

Brand i maskinrum.

Torsdag den 13 maj beder SOK og politiet os om at gå til assistance til en 27 fods motorbåd, der ca 5 sømil NØ af Grenå havde smidt anker, efter at der var udbrudt en mindre brand i maskinrummet, og da det stadig røg en del turde de ikke lukke op og kigge efter hvor galt det var, men maskinerne var gået i stå. Vi er hurtigt fremme ved havaristen med vores LRB, og det lugtede en delt brændt og det røg stadig en del. Da skipperen ombord kun havde en arm, måtte vi sætte en mand ombord så vi kunne få sat fast, konen var søsyg, så hende havde han ikke megen hjælp fra, redningsmanden bliver ombord til vi er i havn.

Kystredningsstation Thorsminde.

Bladet har modtaget pr. brev

Fragtskib med slagside.

Mandag den 21 december omkring kl 0900 bliver vi af SOK kaldt til assistance, for at hjælpe et fragtskibet "Traveberg" af Limassol, der på en position ca. 25-27 sømil V af Thorsminde har fået slagside da lasten har forskubbet sig i det hårde vejr, det blæste en 17-18 m/sek. ude ved havaristen, inde ved land var der næsten ingen vind, på fragtskibet havde de smidt noget af lasten overbord for at stabilisere det, så vi fulgte dem ind til Thyborøn. Aktionen forløb godt, og vi var atter i havn efter en 9-10 timer.

Kystredningsstation Thyborøn.

Bladet har modtaget pr. Fax.

Overvågning.

Den 28 februar beder havnevagten os assistere en fiskekutter H.5 "Nordstjernen" der under fiskeri 10 s.m. V af Thyborøn, havde kørt en trosse i skruen, og da han



forsøgte at få den fri, ved at køre skiftevis frem og bak, mistede han 3/4 af roret, det blæste en ca. 15m/sek fra SV, da han ikke havde noget ordentligt at slæbe i, besluttede vi at ledsage ham ind over kanalen, dette gik også OK.

Kystredningsstation Hanstholm.

Bladet har modtaget pr. fax

Eskorteret

Torsdag d.14-1 meldte Arne baltesen Nr. Vorupør og havnevagten til vagthavende ved redningsstationen, at MRB.31 var på vej mod havnen ledsagende en mindre fiskebåd fra Nr. Vorupør, som ikke kunne lande på kysten på grund af meget høj sø på revlerne. Mandskabet blev straks tilkaldt, efter ankomst til stationen blev der taget kontakt med MRB.31 der ønskede at "C B Claudi" gik dem i møde, og overtog ledsagelsen til havnen, så MRB.31 kunne returnere til stationen, vi gik dem i møde og overtog ledsagelsen til havnen, anløb havnen uden problemer. Vinden var V- lig ca. 15 m/sek. snebyger og Østgående strøm.

Pumpeassistance.

Den 2-2 blev redningsstationen via KGM anmodet om at sejle ud til A.85 "Mali" med en pumpe, da den i en afstand af 20 sømil N af Hanstholm, havde fået en lækage, og tog vand ind, samtidig blev helikopter 276 og redningsstationen i Torup Strand alarmeret. Vi afgik med "C B Claudi" og to timer senere var vi fremme ved havaristen, helikopteren havde sat en

pumpe ombord, men den virkede ikke efter hensigten, så en pumpe fra redningsbåden fra Torup Strand blev sat ombord. Efter kort tids pumpning blev vandstanden i maskinrummet så lavt, at "Mali" kunne begynde at sejle mod Torup Strand, ved egen maskinkraft. "C B Claudi" og redningsbåden fra Torup Strand ledsagede "Mali" mod land, efter ca. 1 times sejlads returnerede Claudi til Hanstholm.

St-By i havnen

Den 4-2 ligger vi stand by da fiskefartøjet HM.122 "Tourmalet" anløber havnen, med en vindstyrke på 25- 37 m/sek. af NW og ni meter høje bølger, det går dog uden vores hjælp.

St-By i forhavnen.

På grund af storm ønsker havnevagten den 4-2 "C B Claudi" stand by i forhavnen, da stormen var så kraftig og der var meget sø i indsejlingen, lykkedes det først fiskefartøjerne RI.344 "Mikkel Louise" og RI.476 "Atlantic" at anløbe havnen efter flere forsøg.

St-By i forhavnen.

Den 5-2 da det stadigvæk blæser en 30 m/sek. fra NW, ønsker havnevagten "C B Claudi" stand by i forhavnen, da en Belgisk bomtravler "ST- John" ønsker at anløbe havnen. Senere på morgenstunden ringer havnevagten kl 0715, og beder os igen ligge os i forhavnen, da flere skibe vil anløbe havnen, men da søen er blevet værre, blev anløb af havnen frarådet.

Mandskabet sendt hjem. Den 6-2 kl 0200 ringede havnevagten igen, og anmodede Claudi om at ligge sig St- by ved Vester tværmole, da fire fiskefartøjer ville anløbe havnen, de kom alle i havn uden problemer.

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

PERSONALIA



ANSÆTTELSE

1/3 1999

Bådmand på prøve Bjarne W. Jensen, som bådmand ved redningsstation Agger. Bådmand på prøve Tonny Kristensen, som bådmand ved redningsstation Thyborøn.

1/4 1999

Erling Steen Jensen, f. 1/9-45, som bådmand på prøve ved redningsstation Thyborøn.

Bådmand på prøve Søren Hall, som bådmand ved redningsstation Hirtshals.

1/5 1999

Bådmand (ovk) Johnny Pedersen, redningsstation Hirtshals, har orlov fra 1/5 1999 - 30/4 2000.

Bådmand Jesper B. Hald, som overenskomstansat bådmand ved redningsstation Grenaa.

1/6 1999

Assisterende redningsmand Jan Christensen, som bådmand på prøve ved redningsstation Grenaa.

1/7 1999

Assisterende redningsmand Johnny Isaksen, som bådmand på prøve ved redningsstation Sæby.

Christian Voergaard Isaksen, f. 19/3-76, som assisterende redningsmand ved redningsstation Sæby.

AFSKED

30/6 1999

Bådmand Svend Aa. Nielsen, redningsstation Sæby, på grund af alder.

FØDSELSDAGE

50 år

Bådmand ved Rømø redningsstation Christian Gantzel Krog kan den 11-7 fejre sin 50 års fødselsdag

60 år

Stationsleder ved Torup Strand redningsstation Villy Sand kunne den 3-4 fejre sin 60 års fødselsdag, jeg beklager dybt at have overset dette.

Bestyrelsens aktiviteter

10-04 Jacob Vejle Dansk Fiskerifor.

16-04 Jacob Bjarke København

21-04 Jacob København

22-04 Jacob Ålborg

28-04 Jacob København

04-05 Jacob København LSU-FSU

05-05 Jacob Bjarke København

05-05 Henning København

12-05 Jacob Henning Esbjerg

18-05 Henning Odden

19-05 Jacob København

25-05 Henning København

02-06 Jacob Henning Åbybro

03-06 Jacob Bjarke Claus Henning

UROM København

07-06 Jacob Henning Thisted og

Thyborøn

08-06 Bjarke København HSU

Sidste frist for materiale til næste blad den 8 august.

Martha Kirstine Lerches Legat

Ved Legatets årlige bestyrelsesmøde afholdt i Holstebro den 25 marts uddeltes der for året 98 følgende legatportioner og hædersgaver. 4 legatportioner til enker efter omkomne redningsfolk og til tre mindreårige børn. Ligeledes fik alle ved redningsstation Hvide Sande en hædersgave for deres veludførte redningsindsats ved det Ukrainske skib "Aster's" forlis i Nordsøen den 16 oktober, hvor man under særdeles vanskelige forhold, vindstyrke 17 m/sek., bjærgede fem af skibets besætningsmedlemmer.

Ligeledes uddeltes der en hædersgave til mandskabet ved redningsstation Thorsminde for en veludført redningsindsats ved den 21 april at have samlet to mand op af vandet, en redningsmand sprang i vandet efter den ene, fra bugserbåden "Svend's" væltede gummibåd, og ved senere at have samlet fire mand op fra skibet "Nørdfand" som væltede da bugserbåden forsøgte at trække den fri. Der for uden tildelt mandskabet ved redningsstation Sønderho en hædersgave for veludført redningsarbejde ved den 3 januar under ekstrem dårlige forhold at have deltaget i eftersøgningen af en forsvunden jæger, det var både blæsende og mørkt da man i brændingen et par gange tog bunden i det dårlige vejr, vindstyrke 22 m/sek., og det var kun de to kraftige motorer der forhindrede at de kængrede.



Hyttetfadsvvej 2 · 9970 Strandby
Telefon 98 48 12 50 · Fax 98 48 20 66



Otto Pedersvej 3

6960 Hvide Sande



ELLING & EJSING A/S

Maskinværksted · Skibssmedie
Nordvestikajen · 9850 Hirtshals

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

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
- Ophalerbedding til 150, 300 og 500 tons
- Reparationskaj med el og vand
- Tilkørselsmulighed for kran



EDGAR MADSEN

Fiskeeksport & Filetfabrik A/S

6960 Hvide Sande

Tlf. 97 31 14 33

MOLLERUP & BROE

Kolonial og skibshandel

Thyborøn Havn
Telefon 97 83 12 11

FØR DE VÆLGER PENSIONSFORM

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



THORFISK TRADING A/S

THORFISK

Læserbrev

Tidsskriftet har modtaget følgende indlæg fra feriehusudlejnings bureauet Sea Sun, der har modtaget følgende brev fra en tysk familie, og anmoder om at få det optaget i Tidsskriftet, brevet har følgende oversatte ordlyd.

Kære Fru Strandgaard!

Jeg må sende dem disse linier, da vi i vores maj-ferie blev noget chokerede.

Vi har siden 1985 holdt ferie i Agger. For det meste besøger vi Agger to gange om året. Vi føler os her godt tilpas, og stresser af med nogle rolige feriedage.

Gennem os, er mange småbørnsfamilier blevet gjort opmærksom på Agger. En meget vigtig del i ferien, er visheden om, at Redningsstationen er i Agger, hvis der skulle ske noget ved stranden.

Denne redningsstation skal nu lukkes?

Det kan da forhåbentlig ikke være sandt.

Skal man så ikke svømme mere? Hvad har man så tænkt sig at gøre, hvis uheldet er ude. Hvorfra kommer den hurtige hjælp? Her har man da vist tænkt sig at spare det forkerte sted. (ingen sikkerhed mere). Jeg håber, at de ansvarlige vil overveje dette skridt endnu engang, således at Redningsstationen bevares. (dette er meget vigtigt for turismen)

Fru Strandgaard, da vi også gerne fremover vil kunne føle os sikker i Agger, beder vi dem kæmpe for turisternes interesse i, at beholde Redningsstationen- eller burde denne sag forelægges den tyske avis "Bild Zeitung"

Med venlig hilsen
Ingrid og Rudi Jindra
Marl. Tyskland

Spørgsmål

stillet af Folketingsmedlem Hans Engell (KF):

"På hvilken måde agter ministeren at inddrage Folketingets partier, før der tages endelig beslutning vedrørende den påtænkte nedlæggelse af redningsstationer langs den jyske kyst?"

Svar: 5. maj 1999

Efter at farvandsdirektøren har modtaget den nedsatte arbejdsgruppes plan for fremtidig placering og udrustning af kystredningsstationer er der berammet følgende møderække med relevante landsdækkende organisationer samt lokale myndigheder og interessenter:

5. maj 1999 i Farvandsvæsenet: Møde med relevante landsdækkende organisationer.

12. maj 1999 i Esbjerg:

Møde med myndigheder og lokale interesseorganisationer vedrørende Sønderho og Oksbøl Redningsstationer.

18. maj 1999 i Højby, Odsherred: Møde med myndigheder og lokale interessenter vedrørende Redningsstation Od-den Havn.

2. juni 1999 i Åbybro:

Møde med myndigheder og lokale interessenter vedrørende Torup Strand, Slettestrand, Hanstholm og Hirtshals Redningsstationer.

7. juni 1999: Møde med myndigheder og lokale interessenter vedrørende Nørre Vorupør, Agger, Thyborøn og Hanstholm Redningsstationer.

Når denne møderække er gennemført, vil farvandsdirektøren udarbejde sin indstilling til Forsvarsministeriet om kystredningstjenestens fremtidige struktur.

Under hensyn til at flere folketingsmedlemmer har vist interesse for sagen vedrørende kystredningstjenestens fremtid, vil jeg til sin tid orientere Forsvarsudvalget om farvandsdirektørens indstilling til ministeriet, inden jeg træffer afgørelse i sagen.



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

SEAVIEW KLARSIGTRUDE



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

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



Tver C. Weillbach & Co. A/S

Toldbodgade 35
Tlf. 33 13 59 27

1253 København K
Fax 33 93 59 27



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

- Skibsinstitutioner
- 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



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

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

Vor service - Deres sikkerhed

**GLORIDAN
AALBORG AS**

Brand-, sikkerheds- og redningsmateriel til skibsfart

Konvertering af halon-anlæg

**Salg - Service
Genopladning - Rådgivning**

Døgnservice:

**GLORIDAN
AALBORG AS**

Lundeborgvej 4 - 9220 Aalborg Øst
Tlf. 98 12 82 00 - Fax 98 15 38 11

100% fiskerejet

Land dine fisk døgnet rundt

- hos Klitmøller Fisk

Er du erhvervsfisker er der mulighed for medlemskab, med deraf følgende ret til evt. overskud

K.F.

Kaj Lindbergsgade 68
7730 Hanstholm
Weekend- og døgnvagt
Tlf. 97 96 12 77
Fax 97 96 13 67
Mobil 309 54 403

Vort speciale er fisk af god kvalitet til en høj pris

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

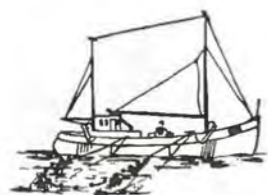
TSR THYBORØN SKIBSRADIO
MARITIM ELEKTRONIK

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.


Niels Jørgen Winther
Aut. El-installatør
lev vel med el
Hvide Sande Tlf. 97 31 25 45 - Bil 40 30 95 45



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. 4

AUGUST 1999

ÅRG. 66

LEMVIG
BIBLIOTEK
1999



Morten Stage II

Denne gang dog kun som model. Modellen blev præsenteret i Farvandsvæsenet den 21 juni af modelbygger Werner Layes, der her er flankeret af ingeniør Per Siert (tv) og civilingeniør Lars Møller FRV, modellen er oprindeligt bestilt af Bådebygger Niels Mathiesen, Mathis Værft Ålborg.



Hvide Sande gensidige Skibsforsikring

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

Formand Jørgen Andersen
Privat 97 31 16 75

Forretningsfører Jytte Jespersen
Privat 97 31 21 70



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

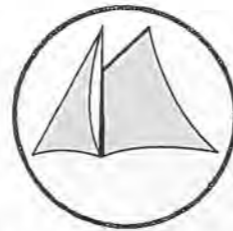
Esbjerg	Tlf. 75 12 84 78
Frederikshavn	Tlf. 98 42 11 57 - 98 42 27 23
Grenå	Tlf. 86 32 13 99
Hanstholm	Tlf. 97 96 16 90 - 97 96 13 35
Hirtshals	Tlf. 98 94 14 64 - 98 94 94 72 - 98 94 19 27
Hvide Sande	Tlf. 97 31 11 21 - 97 31 11 29
Lemvig	Tlf. 97 82 02 93
Skagen	Tlf. 98 44 55 88
Strandby	Tlf. 98 48 12 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
ARBEJDSTØJ
SØMANDSTRØJER
FIBERPELS
COWBOYBUKSER
FLØJSBUKSER
OVERTRÆKSBLUSER
JAKKER
ANORAKKER

30 års erfaring i sejlsyning



Thyborøn Seilmageri

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 skibsantægn



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 Nekse
Tlf. 56 49 30 43

JENS OTTO GRØNNE PETERSEN

Kaniavej 19, 6960 Hvide Sande
Tlf. 97 31 19 14

HENNING SØRENSEN

Plantagevej 14, 8500 Grenå
Tlf. 86 32 30 05

BIRGER ISAKSEN

Hattemagervej 29, 9300 Sæby
Tlf. 98 46 36 80



Alternativ

Så er vi igen derhenne, hvor der er ved at være røre og diskussioner om den Blå Plan, efter en nogenlunde rolig sommer så er debatten blusset op igen. Egentlig er det ærgerligt, at der drives en sådan politik herhjemme som ingen egentlig forstår. Dette må jeg konstatere efter at have overværet alle de høringer, der var rundt omkring i de lokale områder, det var kun det sidste i FRV, jeg ikke deltog i.

At det ikke kun er redningsfolkene og lokalpolitikere, der står tvivlende overfor problematikken omkring lukningen af redningsstationer, underbygges af den debat der er foregået i Dansk Fiskeriforenings blad, Fikeritidende.

Her har der været en hed debat med flere læserbreve og svar (bringes inde i Tidsskriftet), og selv Dansk Fiskeriforenings formand Bent Rulle kommenterede at oplægget fra Farvandsvæsenet lignede en panikløsning. Man vil på en gang nedlægge stationer og opgradere materiellet. Måske skulle man nedrosle opgraderingen og i stedet bibeholde stationerne, sagde Rulle på deres hovedbestyrelsesmøde.

Egentlig er det også ret frustrerende, når man nu ser, hvordan det bare kører på skinner i vore nabolande, at man ikke lige kaster et blik på disse landes redningsvæsener, eller er det sådan, at vi måske skal til at se på nogle alternative løsninger, uden at jeg dog skal tage stilling til dette. Her tænkes specielt på noget der kunne minde om den Norske model, der får man et fast tilskud fra staten. Dette kunne eksempelvis være det beløb, FRV får til redningssektoren, og så har man lov til at have indtægter, således at man på denne måde kan skabe et bæredygtigt og vel-fungerende redningsvæsen, for det må man sige, at de har. Dette ville eksempelvis løse mange af Farvandsvæsenets problemer, at de kom af med deres problematombarn redningsvæsenet, og for redningsfolkene ville det betyde, at der blev skabt ro, således at man fik lov til at koncentrere sig, om det vi er gode til; nemlig at redde folk og yde dem forebyggende assistance så de ikke kommer i nød, og ikke nok med at det ville give ro i redningskredse, det ville samtidig give en vis tryghed hos de folk som stadig tror på og bruger redningsvæsenet, og som sådan føler sig trygge ved, at der er en redningsstation i deres nærhed.

Som det er nu, hvor man hvert tredje år vil lukke redningsstationer, dette er der ingen, der kan leve med i længden, og man behøver ikke den store studentereksamen for at regne ud, at når man lukker redningsstationer hver gang den Blå Plan skal rulles, ja så ender man til sidst på et stort rundt nul. Så egentlig drejer det her sig også om at redde Redningsvæsenet.

På bestyrelsens vegne
Henning

NORDVESTBANK

- den lokale bank

Hirtshals Fiskeriforening

Herluf Trollesvej 8 · 9850 Hirtshals
Telefon 98 94 25 88 · Telefax 98 94 49 88



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

Beretning om en Schweizisk »Kystredningsstation«

Dette lyder helt forkert, men ikke desto mindre er det virkelighed.

I dette smukke land, inde i Europa, hvis grænser alle støder op til andre lande, og som således ikke har nogen decideret kyststrækning til havet, ligger redningsstationen (Seerettungsdienst) Rapperswil. Ved gennemlæsning af det materiale tidsskriftet er i besiddelse af, forstår man bedre, hvorfor der egentlig ligger en "Kystredningsstation" dette sted. SRD-Rapperswil (søredningstjenesten - Rapperswil) blev ved en byrådsbeslutning oprettet i 1946, som en offentlig organisation, og i februar 1947 blev der oprettet et reglement, som nøje beskriver redningstjenestens organisation, daglige arbejds-gang, den mandskabs mæssige sammensætning, og mandskabets uddannelse, ligeledes i 47 var det i reglementet nøje beskrevet hvorledes man ved stormvarsel skulle forholde sig, når der blev varslet storm skulle man på nøje udvalgte steder hejse det gule flag, således at skibsførerne blev gjort opmærksom på, hvilken fare der var i anmarch, i 1961 blev disse varslingssteder, med det gule flag, udskiftet med drejelige gule varslingslys, således at bådførere ved dårlig sigt, og om natten, bedre var i stand til at se disse advarsel-lys. Selvom der forelå en offentlig beslutning, om oprettelsen af redningstjenesten, så var det en bestemt familie, familien Oswald, der kyndigt ledede redningstjenesten helt frem til og med år 1968, allerede i 47 kan man i arkiverne se, at man der for første gang anvendte, det der kaldes en "pulmotor", til at ventilere druknede personer med. Dette var lidt historie, og hvordan ser det så ud, fra 69 og til i dag, hvor søen Rapperswil ligger ved, er blevet et attraktivt ferie og turiststed, og hvor ikke mindst trafikken med sejl og motorbåde er tiltaget meget kraftigt, og hvor ligger så Rapperswil?

Redningsstationen Rapperswil, ligger ved Zürich See, og når det nu fortælles, at søen er 80 km lang og på sine steder op til 10 km bred, så kan man egentlig bedre forstå, at der ligger en redningsstation der, og reglementet har da også fået et mere nutidigt indhold. Det nye reglement, der er gældende i dag, ser ud som følger. Organisation: Offentlig retslig tjeneste, på samme niveau som brandvæsenet. Organisationen har den overordnede

overvågelse af den interkantonale (Schweiz er inddelt i kantoner) skibsfart på Zürich und Wallensee. Bemanding: Mandskabet består af 20 mand, plus eventuelle "rekrutter", deraf en Obmann (dette må på dansk kunne sammenlignes med stationsleder/chef) en Obmann stedfortræder, en bådcchef, en materiel ansvarlig, en dykkervagt og en radiovagt. Op-gaver: Yde hjælp til personer, der på den ene eller anden måde, er kommet i nød på åben eller tilfrosset sø. Overvågning af søen ved stormvarsel og ved Frørni. Hjælpe Politiet ved eftersøgnings aktio-ner med at opretholde ro og orden i henhold til forskrifter for Zürich See. Bekæmpe olieudslip på havoverfladen. Bjærgning af skibe og deres udrustning. Dykkerindsats ved eftersøgning af savnede personer og bjærgning af tabte ting. Sikkerhedstjeneste for søafmærkning og nautiske foranstaltninger. Uddannelse: Redningssvømning, samaritter og første-hjælpskurser (CPR-bevis) Brandbekæmpelse, bekæmpelse af olieforurening, bjærgning af skibe, sømandsskab ca. 10 øvelser pr år. Alarmering: 118. Alarmcentralen i Rapperswil, en vagtgruppe på 8 mand kan tilkaldes via radioforbindelse, ellers tilkaldes resten via telefonalarm. Fra marts til oktober er der i weekender og på feriedage, altid mindst

to mand på vandet med redningsbåden (patroljetjeneste) Både: Type SELCO-Ancas 24, med en 260 hk V.8 motor, udrustet med radar, ekkolod, radio- senderanlæg, Natal C, dykkerudstyr, brand-slukningspumpe, genoplivnings og førstehjælpsudstyr, oliebindemiddel, slæbe-anordning og hævemateriel. Til rådighed står endvidere en åben ALU arbejdsbåd med udenbordsmotor. Alle ved SRD-Rapperswil er frivillige.

I 1969 begynder et helt nyt afsnit i redningsstation Rapperswil's historie, familien Oswald der har drevet redningstjenesten, som det bliver omtalt "et familieforetagende", har ved årsskiftet trukket sig tilbage, en ny Obmann er tiltrådt, og der sker en helt ny omorganisering, man må ud og finde nye og yngre redningsmænd, samtidig er der brug for nyt dykkerudstyr, en redningsline, dette bliver finansieret af det lokale kanton Politi, endvidere er der hårdt brug for en ny kikkert, denne får man finansieret af bystyret, dette var dog kun at betragte som små problemer, for det værste var, at familien Oswald, der ejede det lokale bådbyggeri og den lokale bådudlejning, solgte dette, da de trak sig tilbage, familien havde ellers stillet både til rådighed for redningsvæsenet, men de nye ejere ville kun stille en mindre passagerbåd til rådighed, og da der



Redningsstationens tre både i fuld fart over Zürich See.



HANSTHOLM ELEKTRONIK A/S

Alt i reparation og nyinstallationer

ELEKTRONIK

Salg og service:

FURUNO - DECCA
SHIPMATE - ATLAS - AP
SAILOR - ELAC
SPERRY - KODEN

EL

Salg og service:

24 volt og 380 volt generatorer
ELMOTORER - STARTERE
BATTERIER
PUMPER

DØGNVAGT

Telefon 97 96 18 88 · Fax 97 96 25 90

**FISKEFARTØJER
KØB - SALG - BYTTE**



WEST SHIP

v/ Thorkild Grøn

Auktionsgade 23, 7730 Hanstholt
Tlf. 97 96 19 88 · Fax 97 96 10 05

Salgsmedarbejder Peter Grøn
Tlf. 97 96 23 65. Mobil 40 82 48 65

Thomas Grøn
Tlf. 97 96 27 56 · Mobil 40 82 48 56

Thorkild Grøn
Tlf. 97 96 12 37 · Fax 97 96 20 36
Mobil 30 28 17 37, 40 32 47 37

HANSTHOLM HAVN

- god proviantering sikrer arbejdsglæde på havet



**PROVIANT
FRILAGER · STORES
TLF. 97962788**

Fax 97 96 00 10



Kai Lindbergs Gade 75 · 7730 Hanstholt
DØGNVAGT 20 84 27 88

Stort udvalg i
fersk kød,
frugt og grønt,
vin og spiritus

**HANSTHOLM HAVNS
INDKØBSFORENING**

97 96 16 90

97 96 17 50

Fax 97 96 21 18



**SAX-Ø
SEJL & PRESENING**

v/ Jan Sørensen

KAI LINDBERGS GADE 51, 7730 HANSTHOLM
TLF.: 9796 1633 · FAX 9796 2027

ALT I SKILTE, BILREKLAMER, TRYK PÅ T-SHIRTS
STORT UDVALG I PROFILTØJ

**Fiskernes
Fiskesortering**

A.m.b.A
7730 Hanstholt · Tlf. 97961496 · Fax 97961829



Dansk fisk
HANSTHOLM



**Hanstholt
Ny Samlecentral A/S**

Telefon 97 96 16 66 · 7730 Hanstholt



Bådene fotograferet ved deres liggeplads ved stationen.

krævedes papirer for at sejle denne båd, hvad kun nogle ganske få havde, og den stadig samtidig skulle sejle som udflugtsbåd, var der pludselig mange huller i beredskabet, og man måtte ty til at låne forskellige private både, der så kort før indsats, blev udrustet med det mest nødvendige redningsudstyr, denne måde at drive redningsforetagende på, udløste et gevaldigt adrenalinanfald hos deres Obmann, og som de fortæller, dem der kendte Fritz, kan nok forestille sig, at det nok ikke har været den blideste form for banken på døren, da han besøgte den daværende borgmester, men det resulterede i, at der ville blive søgt købt eller lejet en båd, hurtigst muligt. Dette turbulente år havde man til indføring i bogen, 3 aktioner, hvoraf den mest sørgelige var bjærgningen af et dødt nyfødt barn. I begyndelsen af 1970, bliver den passagerbåd, de ind imellem havde benyttet sig af solgt, og ved "en nat og tåge aktion" bevilger byrådet midler til anskaffelse af en ny redningsbåd. Den nye ejer af bådbyggeriet, stiller en ældre træbåd til rådighed for redningsstationen, men han betinger sig dog, at ombygningen bliver foretaget på hans bådbyggeri, og da samtidig nogle af redningsfolkene arbejder på hans værft, bevilger byrådet de 4000 Fr. det

koster at få båden ombygget, således får man sin første selv ejede redningsbåd, og man begynder med at sejle patrulje sejlads i weekenden, for en hurtigere indsats. Dette år bogføres 9 redningsaktioner. I 1971 er det mest betydningsfulde, at man får en direkte telefonlinie fra alarmcentralen, til redningsstationen, således at man kan blive alarmeret direkte, uden at skulle igennem forsinkende mellemlid. Dette år var der 14 redningsaktioner. I 72 er det faldet deres altid aktive Obmann for brystet, at når de var i gang med en redningsaktion, var der ingen kontakt til "fastlandet" og dette var en torn i øjet på ham, han henvendte sig atter engang hos byens overordnede, og fik bevilling til at opsætte et radioanlæg, således at man var i kontakt med land, radiouddannelsen af redningsfolkene, blev foretaget af Kanton politiet i Zürich. Statistikken viser 18 redningsaktioner dette år. I 73 træder det nye reglement, over organisationen og hvilke opgaver redningstjenesten skal udføre i kraft, dette bevirker at man snart opdager hvilke mangler og svagheder deres gamle redningsbåd havde, især en alt for lille maskinkraft, og man må atter ty til vejen op til bystyret, for at bede om penge til en ny redningsbåd, det lykkes dem igen at overbevise

bystyret om deres mangler og der bliver bevilget 55.000 Fr. til en ny båd. Statistikken siger 12 redningsaktioner dette år. I maj måned 74 blev den nye redningsbåd overdraget SRD Rapperswil, og båden bliver navngivet LUCKY MARINER, ved dåben skriver de, kommer gudmoderen til at sige, jeg døber dig LUKMANIER. Derfor, eller muligvis netop derfor er vi aldrig stødt på et rev, og altid rykket ud uden problemer af nogen art, uanset hvor meget det end stormede. Dette år var der 28 redningsaktioner, 10 personer blev reddet og en omkommet bjærgnet. I 75 er der 30 redningsaktioner, hvorved 7 personer reddes, i 76er der 36 aktioner 6 personer i nød reddes dette år. Den 19 maj 77 raser der en storm hænd over Zürich See, og redningsstationen må rykke ud til nødstedte i alt 8 gange den dag, ellers viser året 37 aktioner med 7 reddede og en omkommet. Året 78 viser 20 aktioner med 4 reddede personer, i 79 omkommer en tidligere redningsmand, da han er ude at fiske, redningsstationen deltager i 4 dage i eftersøgningen af deres tidligere kollega. Ligeledes får man installeret en skumslukningsanordning som kan blandes over deres brandpumpe. 27 aktioner dette år 3 personer reddet 1 omkommet bjærgnet. Dette nye skumslukningsudstyr



Mandskabet fra SRD Rapperswil fotograferet foran en Standard Flex ved deres besøg på RST-Grenå i 95.

kræver en hel del avanceret uddannelse, dette løses ved, at blandt andet det lokale brandværn, går ind i undervisningen, der bliver effektueret en effektiv undervisning der strækker sig over det meste af 1980. Grundet det stigende antal aktioner bliver staben af redningsmænd udvidet fra 16 til 18 mand. (alle ved søredningstjenesten er frivillige) Årets statistik viser 30 aktioner, hvorved 12 personer reddes. 1981 var et lidt spektakulært år hvor man fik brug for sit nye skumslukningsanlæg, ved en skibsbrand, forårsaget af en eksplosion i kabyssen, lykkedes det at redde de ombordværende og få lagt opdriftsmateriale, så båden ikke sank, den blev senere trukket på grund, ligeledes lykkedes det, efter en længere eftersøgning, at finde to mand fra en kæntræt sejlbad, og man hævdede i dette år også to sunkne skibe, året viser 40 aktioner hvorved 7 personer blev reddet. At øvelser sammen med brandvæsenet er berettiget, viser året 82, her måtte man i 2 tilfælde, træde til ved skibsbrande, begge blev slukket uden personskade til følge, årets indsats 33 aktioner med 17 reddede personer. Det stigende antal aktioner, får i 1983, deres Obmann til i sin årsberetning at foreslå, at mange "motorbåds admiraler" og mange "klassesejlere" skulle ønske sig et søkort og en håndbog om sømandsskab i julegave. Dette år havde man mange problemer med maskinen, og de måtte igen op til byens fædre, hvor de løber korridorerne tynde, men som de beretter, nogle uger senere brøler en kraftfuld Volvo V 8 i rumpen af LUCKY MARINER, og så er alle vores anstrengelser samt proble-

mer med den gamle motor glemt. Ved storme i maj og november, må redningsfolkene i aktion, flere både i havnen har revet sig løs, og mange både bliver stærkt beskadiget, flere truer med at synke, men de bliver alle holdt flydende med opdriftsmidler og pumper, også to drenge, som sank i deres jolle i april, blev ved en hurtig indsats fra redningsfolkene, reddet op af det kolde vand, og overgivet til deres lykkelige forældre. At redningsfolkene ved SRD Rapperswil har mange forskellige opgaver viser følgende. Ved en politiaktion, hvor to forbrydere flygter i en stjålet speedbåd, deltager redningsmandskabet i jagten på dem, og det lykkes redningsfolkene at afskære dem vejen, så de kan blive anholdt af politiet. Året viser 55 aktioner og 13 reddede. 1984 viser statistikken 32 aktioner med 4 reddede personer, dette år træder deres Obmann igennem de sidste 15 år tilbage, hele stationens mandskab takker ham for det store arbejde han gjort og for alt det han har fået gennemført, for som de skriver, han holdt aldrig et blad for munden. Af indsatser i 85 er der ud over det store antal aktioner, kun kollisionen mellem en mindre fragtbåd og en motorbåd at berette om. 61 aktioner, 9 personer reddet. I 86 er der igen 61 aktioner med 7 personer reddet, der er endvidere i to tilfælde, tale om større olieudslip, der skal bekæmpes. Året 87 starter med, at man i to på hinanden følgende weekender, må have "metalkravleren" i anvendelse, da man må bjærge folk, der er kommet i vanskeligheder med deres småbåde, i og på isen, alle bliver dog reddet, om end i det ene

tilfælde stærkt forkomne. Ligeledes dette år, stifter man for første gang, bekendtskab med et større antal windsurfere, der under en heftig storm i maj måned, må hjælpes op af det endnu kolde vand, og bjærges i land. I dette år grundlægges også "de ældre herres klub" for tidligere medlemmer af søredningstjenesten, et godt bevis for det gode kammeratskab ved stationen. Året 88 starter med at isforhudningen på redningsbåden bliver væsentlig forstærket, og deres Rotax-Rosenbauer brandpumpe, med håndstart, bliver erstattet af en mere start venlig (startmetode ikke beskrevet) brandpumpe. Benævnelsesværdigt er nok ulykken, hvor en førerløs båd, der sejlede i rundkreds, med sin skrue, tilføjede den overbord faldne, svære kvæstelser i hovedet, hvorfor i himlens navn bliver nødstopanordningen ikke benyttet, grundet lav vandstand er der flere strandinger dette år. Statistik 48 aktioner 16 personer reddet. 1989 starter egentlig helt "normalt" hvis ikke det lige var fordi at en 2,5 tons motorbåd var sunket på 28 meters dybde, efter at Kanton politiet havde givet grønt lys, begyndte man eftersøgningen af vraget med ekkolod og dykkere, man fandt dog vraget hurtigere end forventet, og med havesække anbragt af dykkere begyndte man at hæve båden, og en ret langsom og slæbning til værft begyndte, man får ligeledes endnu en båd der døbes LUKMANIER. Årets indsats 57 aktioner 16 personer reddet. 1990 er et år med mange aktioner i alt 70 aktioner bliver der udført dette år, hvoraf kan nævnes, at man "Fiskede" to svømmere op, som uden ledsagebåd svømmede rundt ude midt på søen, disse var ret forkomne, og fra dette år berettes om en storbrand der udbrød i havnen, og hvor tre motor- og en sejlbad udbændte totalt. Dette år 4 personer reddet. En sejlens tragiske drukningsdød, som afstedkom en 7 dage lang eftersøgning, inden han blev fundet, var året 1991 mest tragiske hændelse, i året løb blev man lykkeligvis forskånet for de sædvanlige storme. 53 aktioner 11 personer reddet en omkommet bjærget. 92 var også et år med en drukneulykke, en veldig storm d. 21 juli betød at stationens mandskab måtte i aktion syv gange den dag, men desværre kunne druknedøden af en sejler ikke forhindres. En pudsig hændelse dette år var, at ude midt på søen blev en familie i en åben sportsbåd, angrebet af en stor bisværn, dette indebar at de med utallige bistic sprang overbord, og ikke turde kravle ombord, før redningsmandskabet med kemikalier, havde fået de uindbudte gæster jaget bort. 54 aktioner dette år 11 personer reddet., en

omkommet bjærget. I 93 begynder der, efter næste 20 år, at vise sig "trætheds-tegn" ved den ældste af redningsbådene. Dette medfører en diskussion med den Kantonale forvaltning, hvor bølgerne gik højere end ved den værste storm, om anskaffelse af nye både. Det mest spektakulære dette år, var nedstyrtningen af et sportsfly i søen, dette afstedkom en større redningsaktion. dette år var der 42 aktioner 8 personer reddet 2 bjærget livløse. Allerede i marts 94 var der en kraftig storm som forårsagede at et sportsfly måtte nødlande på vandet, en bilist mistede herredømmet over sin bil, og endte i vandet, både pilot og bilist blev reddet. I juli og august var der igen flere storme, som forårsagede en stor indsats af redningsfolkene, blandt andet blev en sejler reddet op af vandet, efter at hans katamaran var væltet, båden blev også bjærget. 62 aktioner 7 personer reddet. I 1995 bevæger stationen sig ind på nyt område hvad angår "mandskab", man begynder at bruge hunde. A. Merkofer fortæller at da der jo findes lavinehunde, katastrofehunde, hunde for blinde, hashhunde og hunde til opsporing af sprængstof (bombehunde) så har man forsøgt sig med at oplære vand redningshunde, med et virkeligt godt resultat, og ved en demonstration,



En vandredningshund under uddannelse, her under træningen.

hvor disse vand redningshunde viser deres kunnen, er folk dybt imponerede, det er specielt Newfoundlandere hunde der har vist store egenskaber i den henseende, men ved en senere lejlighed vil jeg beskrive fra det store materiale, om vand redningshunde, som de har sendt med. I juni måned måtte en stærk afkølet svømmer, som uden ledsagelse svømmede langt ude på søen, bjerges ombord i redningsbåden. Ved en bådbrand blev flere af besætningen svært forbrændt, og måtte overføres til hospital, dette gjaldt også for en sejler der blev svært kvæstet ved en kæntring med sin sejlbad. 34 aktioner 10 personer reddet. I 1996 kan stationen fejre sit 50 års jubilæum, og i 97 får man en ny båd mere, således at man ved årets afslutning er i besiddelse af tre både.

A. Merkofer SRD- Rapperswil, der har sendt dette materiale til undertegnede ved årsskiftet 98/99 slutter sit indlæg med følgende udtalelse. Den største tak går nok i retning mod himlen, for ved alle hidtidige aktioner og øvelser, er vores redningsfolk blevet forskånet for nævneværdige ulykker og skader, også selvom vores skytsengel ind imellem kun med besvær har kunnet følge med vore hurtige både. Vi havde den glæde i 1995 på RST.Grenaa, at have besøg af de Schweiziske redningsfolk, vi har siden holdt forbindelsen ved lige, og er gentagne gange blevet inviteret der ned, så måske tager en af os derned en skønne dag, de sidste billeder er modtaget her i begyndelsen af 99.

Carl Bro as

Industri & Marine

Dwinger Marineconsult



Skibsingeniører • Maskiningeniører • Skibsinspektører

Egeskoven 222
DK-2600 Glostrup

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

To Tragiske drukneulykker

Henholdsvis den 4-6 og den 16-7.

Sejlturen endte i tragedie

Fire mænds sejludflugt fra Horsens til Ebeltoft endte i tragedie natten til lørdag den 5 juni. To af de sejlede måtte efter en udmattende kamp i det kolde vand i Ebeltoft Vig opgive at redde udflygtens skipper, der ved et uheld var faldet over bord. En storstilet eftersøgning i de følgende timer med hjælp fra både rutefærger, andre både i området, Hjemmeværnet og Falck gav ikke resultat. Der er tale om en 55-årig mand fra Horsens. Han havde ved 21.30 tiden netop overladt roret til en af de andre, mens han selv, uden redningsvest, sad på søgelænderet, og pludselig falder over bord, uden nogen påviselig årsag. De fire mænd om bord på den 36 fods sejlbad var omkring en sømil fra havnen i Ebeltoft. Det lykkedes de tre andre sejlede at vende båden, og de forsøgte efterfølgende af kaste en redningsvest ud til skipperen. Kort efter sprang to af mændene selv ud i et forsøg på at redde deres nødstedte kammerat. Da de nåede frem til skipperen, var denne imidlertid bevidstløs. De to mænd kæmpede for at holde skipperen oppe og bugserede ham hen til båden, men her viste det sig umuligt at få den bevidstløse mand op i båden, og til sidst slap kræfterne op, og de sejlede måtte lade skipperen gå for ikke selv at drukne, de klarede sig med nød og næppe selv op i sejlbadens slæbejolle. »På denne årstid er vandet stadig meget koldt, så det er begrænset, hvor længe man kan holde både sig selv og andre oppe. Musklerne kan simpelthen ikke mere,« forklarer vagthavende hos Søværnets Operative Kommando. Fra båden alarmerede de efterladte mænd politiet i

Grenaa. Klokken var omkring halv ti om aftenen, og det sidste dagslys forsvandt hurtigt. En lang række fartøjer, der i blandt Mols Liniens færger Mette-, Mie- og Mads Mols, otte civile skibe og en redningshelikopter deltog i eftersøgningen, som fortsatte indtil klokken halv tre om natten. Grenaa Redningsstation havde på det tidspunkt "Anna E. Rørbye" på værft i Assens, og deltog derfor ikke i eftersøgningen. En styrmand fra Mols-linien overtog roret på sejlbadet indtil den kom i havn med de tre stærkt chokerede mænd.

Drukneulykke syd for Hvide Sande.

Tre børn i alderen 15 til 20 år, måtte fredag den 17 juli ved middagstid se passivt til, imens deres forældre druknede syd for Hvide Sande. De druknede er et ægtepar fra Fyn på 50 og 51 år. Familien var taget til stranden for at bade, ved familiens sommerhus i Bjerregård syd for Hvide sande, da den ene datter pludselig råbte om hjælp, fordi hun var blevet fanget af strømmen. Faderen svømmede straks efter ud for at hjælpe datteren, men kun for at blive fanget af en endnu stærkere strøm, der førte ham mindst 100 meter fra land, og her råber manden således selv på hjælp, så derfor springer moderen nu også i vandet og svømmer ud for at hjælpe, men hun bliver ligesom ægtemanden fanget af strømmen. Turister på stranden hentede resolut en redningskran og svømmede ud til parret, mens andre folk på stranden holdt fast i en livline, men desværre var begge personer allerede druknet, da det lykkedes at bjærge parret. Børnene reddede sig i land ved

egen hjælp. På stranden forsøgte flere turister at hjælpe til, deriblandt Jörg Wiemers og hans kone Astrid, der til daglig begge er reddere ved Notreddningsdienst i Dortmund, de havde en kuffert med førstehjælps og genoplivningsudstyr ned på stranden den dag, og begyndte straks på genoplivningsforsøg på de to druknede, men desværre forgæves, så selv om der er rejst en sønderlemmende kritik af at det tog for lang tid inden der nåede redningsfolk og ambulance frem, kunne den professionelle hjælp ikke være nærmere. Det med den voldsomme kritik går på, at fra der blev ringet 112 fra en mobiltelefon, gik der ca. tre kvarter inden ambulance og redningsfolk nåede frem. Og hvordan kunne det så gå så galt? Tidsskriftet har forsøgt at få nogle fakta, og uden at jeg skal drage nogen konklusion, er disse fakta som så: Jörg Wiemers udtaler »Jeg ringede 112 mindst fem gange og forklarede på både engelsk og tysk, at der var sket en drukneulykke på Bjerregaard strand ved nedgang nr. 14, men personen jeg talte med forstod åbenbart ikke fremmed sprog. På et tidspunkt blev jeg simpelthen bedt om at forsvinde fra linien. Det er et nødnummer blev der sagt«.

Ligeledes på baggrund af kritikken så har politiet i Herning og Tele Danmark foretaget en større undersøgelse af alarmeringen ved den tragiske drukneulykke. Alle nødopkald optages og registreres på bånd, og disse bånd er blevet gennemlyttet. Undersøgelsen viser at det var ægteparrets danske søn der først kom igennem til Alarmcentralen, og dette opkald er registreret til kl. 1339, han kunne fortælle at ulykken var sket ved sti 14. Det



Hvide Sandes LRB sættes i vandet med skydekran udover kajkanten.

kørte vi efter med det samme, fortæller politiet i Herning, politiet afviser også at Jörg Wiemers skulle være blevet bedt om at forlade nødnummeret, vores optagelser viser at dette ikke skete. Det første opkald fra ham til alarmcentralen i Herning er registreret til kl. 1355, altså efter at vi har sendt Falck afsted, efter sønnens alarmering. Det er svært at høre hvad Tyskeren siger på grund af en dårlig mobilforbindelse og larmen på stranden, men de oplysninger som han giver på både engelsk og tysk videregiver vi til Falck. Undersøgelsen viser også, at allerede kl. 1343 gik det første opkald fra tyskeren igennem, men ikke til politiet i Herning, men til Randers. Alle mobilopkald til 112 skal først via en Tele Danmark central, og de havde meget svært ved at høre/forstå hvad Jörg Wiemers sagde. Opfattelsen hos Tele Danmark var at han sagde "Bjerregrav" en stedsbetegnelse der passer på en strand i Randers politikreds. Politiet her fik derfor opkaldet og sendte en ambulance afsted, alarmeringen i det østjyske kunne dog hurtigt aflæses, da den rette sammenhæng gik op for politiet. For

egen regning kan jeg da tilføje at bogstavet Å ikke findes på tysk, og at en by som eksempelvis Åbenrå udtales Apenrade, og Århus som Aarhus på tysk. Hvad angår Redningsstation Hvide Sande så blev de alarmeret af Falck kl. 1343 og trådte i aktion syv minutter senere altså kl. 1350, og det fortælles fra redningsstationen at de er fremme ved ulykkesstedet 15 minutter senere med Landroveren og 20 minutter senere med deres LRB, det vil sige at de er fremme med Landroveren kl. 1405 og LRB 1410. Nu er det så simpel hovedregning at regne sig frem til at da alarmcentralen modtager første opkald kl. 1339 og Redningsstationens Landrover som den første er fremme kl. 1405, da er der gået 26 minutter, men alle på stranden påstår at der går 45 minutter fra første opkald, til der kommer redningsfolk frem, så må der mangle 19 minutter (altså ca. 20 minutter) i at regnestykket går op, og hvor er de så henne? Falck i Ringkøbing fortæller godt nok at de havde problemer med at finde stedet, de var på vej ned ad en forkert sti, så de måtte løbe over klitterne ca. 500 meter,

og var fremme næsten samtidig med Landroveren fra Hvide Sande, men det ændrer ikke fakta at fra opkaldet går ind 1339 til 1405 mangler der altså 19 minutter i at nå de 45 minutter. Det er ikke særligt betryggende hvis et opkald med mobiltelefon, er 19 minutter undervejs inden det registreres på en alarmcentral. Så her er vist et problem der skal ses noget grundigt efter i sømmene.

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

LOSNING AF



DØGNET RUNDT

Stort kolerum til
opbevaring af fisk

Døgnvagt 97 96 19 88
Telefax 97 96 10 05



Thorkild Grøn's Samlecentral
Auktionsgade 23 - 7730 Hanstholm

Hanstholm Skibradio

Maritim elektronik & El-systemer

Kai Lindbergsgade 63, 7730 Hanstholm
Telefon 96 96 16 36 · Fax 97 96 26 37

HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals
Tlf. 98 94 12 27

Sejl · Presseninger · Tovværk



HVIDE SANDE FISKERIFORENING

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

Udvalget for redningsfartøjer og -materiel m.v. i kystredningstjenesten (UROM) - Sekretariatet

Referat fra 83. møde i UROM, torsdag den 3. juni 1999 i Søkvæsthuset i København.

Fra Farvandsvæsenet:

Divisionschef Svend Bojesen, Skibsinspektør Flemming S. Damø, Overkonstruktør Michael I. Jensen, Afdelingsingeniør Ómar Frits Eriksson, Civilingeniør Lars Møller (pkt. 1-2.1), Overkonstruktør Søren Lange, Fuldmægtig Jørgen Busch Christensen (referent), Fraværende: Ingeniør Per Siert.

Fra Foreningen af Danske Redningsmænd:

Stationsleder Jacob J. Pedersen, Redningsstation Hirtshals Bådmand Henning R. Sørensen, Redningsstation Grenå Havn Bådmand Claus H. Jacobsen, Redningsstation Neksø Stationsleder Bjarke Kristensen, Redningsstation Rømø.

Dagsorden:

1. Godkendelse af dagsorden.
2. Status vedrørende:
 - Introduktion, erfaringer og det videreforløb for MRB type-16 projektet.
 - LRB type-10.
 - Byggeaktiviteter på redningsområdet.
3. Gensidig orientering.
 - Udkast til revideret kommissorium for UROM
 - Indholdet i LRB'erne og redningsbilernes medicinkister.
 - Udmeldning af LRB'erne af klassen.
 - Sikkerhedsforhold og Arbejdspladsvurderinger.
4. Eventuelt.
5. Dato for næste møde.

Ad. pkt. 1. Godkendelse af dagsorden.

Svend Bojesen bød velkommen til det 83. møde i UROM og konstaterede at der ikke var yderligere dagsordenspunkter eller nogen bemærkninger til den udsendte dagsorden. Svend Bojesen oplyste og UROM tilsluttede sig ændringen af UROM mødernes nummerrækkefølge,

således at møderne i UROM herefter får følgende nummerrække: 3/1999, 4/1999, 1/2000, 2/2000 osv.

Ad. pkt. 2.1 Status vedrørende introduktion, erfaringer og det videreforløb for MRB type-16 projektet.

Flemming Damø orienterede om forløbet af redningsfartøjet Morten Stages prøveperiode, introduktionssejlads og de indhøstede erfaringer med fartøjet. Tilbage meldingerne fra de stationer, hvor fartøjet har været fremvist og afprøvet har hovedsagelig været meget gode og positive, idet dog RST Thyborøn v/Villy Jacobsgaard er fremkommet med kritiske bemærkninger dels vedrørende fartøjet, hvordan det arter sig i Nordsøen og Thyborøn Kanal og dels vedrørende "det faste personale" behandling af fartøjet. Farvandsvæsenet har taget afsæt i prøve resultaterne og de foreliggende udtalelser. Den generelle vurdering er herefter, at afprøvningen af Morten Stage både på den ene og anden måde har været tilfredsstillende. Farvandsvæsenet har endvidere indhentet udtalelser fra det projekterende firma Carl Bro og Skibsteknisk laboratorium. De af Villy Jacobsgaard i Thyborøn rejste forhold vil ligeledes blive afklaret. Lars Møller gjorde opmærksom på, at man ikke kunne aftale det videre forløb med Mathis Værft om de næste 3 fartøjer i MRB type-16 projektet, før man i Farvandsvæsenet havde færdiggjort evalueringen af Morten Stages netop færdiggjorte halvårsafprøvningsperiode. Jacob Pedersen påpegede, at tilrettelæggelsen af prøvesejladsen på nogle punkter havde været mindre hensigtsmæssig og at kommunikationen fra Farvandsvæsenet i afprøvningsperioden ikke altid havde været lige god, ligesom foreningen fandt, at fartøjet burde være afprøvet endnu mere i Nordsøen. Flemming Damø medgav, at på nogle punkter havde Jacob ret, men generelt fandt man i Farvandsvæsenet, at man har udnyttet de

muligheder, der har været for at afprøve Morten Stage under forskellige vind-, vejr- og sejladsforhold, både i indre danske farvande, Østersøen og Nordsøen. Morten Stage vil nu blive fremvist på den internationale redningsfartøjskonference fra den 21. juni 1999 - 25. juni 1999 i Pool i England og vil herefter, når vi har udfærdiget evalueringsrapporten, omkring 1. juli 1999 være operationsklar og kunne sættes i drift. Omar Frits Eriksson meddelte, at Lars Møller afgår fra MRB type-16 projektet og Per Siert er ny projektleder for MRB projektet og at der udestår en række afklarende drøftelser med Mathis Værft om levering af det næste fartøj. 2. fartøj vil først herefter kunne leveres om ca. 12-14 måneder. Omar Frits Eriksson bad UROM tilkendegive om de var enige i, at vi går videre med MRB type-16 projektet samtidig med at Farvandsvæsenet undersøger videre omkring hændelsen ved Thyborøn Kanal. UROM tilsluttede sig dette. Jacob Pedersen gjorde opmærksom på, at ved levering af de næste MRB type-16 fartøjer, må man sikre sig at mandskaberne havde de "rigtige papirer", således at de kan sejle fartøjerne, ligesom de gerne så at der kom lidt mere gang i arbejdet i styre- og projektgruppen. Lars Møller forlod herefter mødet.

Ad. pkt. 2.2 LRB type-10.

Omar Frits Eriksson orienterede om at Farvandsvæsenet nu er nået til levering af LRB 18. Placeringen i Hanstholm gik i fisk. LRB 18 vil blive placeret et alternativt sted. Uddannelse for besætningen i betjening af den ny LRB 18 vil naturligvis på sædvanlig vis blive gennemført. Vedrørende placering af LRB18 omtalte Flemming Damø, at både Hanstholm og Østerby nu er skrinlagt. RST Neksø er en mulig løsning, idet der allerede er udarbejdet en begrundet ansøgning og søgt at midler for 1999 til at forbedre kranarrangementet i Neksø.

Ad. pkt. 2.3 Status vedrørende byggeaktiviteter på redningsområdet.

Søren Lange orienterede om en række igangværende bygge-, vedligeholdelses- og ombygningsaktiviteter inden for redningsområdet:

Anholt: Ombygningen af RST Anholt forventes færdig ultimo juni 1999 og der vil herefter kunne afholdes afleveringsforretning.

Esbjerg: Indretning af depot for reservefartøjer i Esbjerg Lystøndedepot pågår.

Rønne: Ombygning af sliske og andre mindre arbejder af hensyn til LRB ved RST Rønne er færdig, ligesom afleveringsforretning har været afholdt.

Agger: Teltet er nedtaget. Fundamenter og installationer er fjernet og at lejemålet kan opsiges.

Neksø: Farvandsvæsenet planlægger at ændre, forbedre og styrke kranarrangementet ved RST Neksø, således at kranen på Neksø RST kan bære en af de nye LRB'ere (type-10 fartøjer). Midler er søgt.

Hvide Sande: Michael Jensen orienterede om, at FK er i dialog med Arbejdstilsynet i Hvide Sande og vil søge en dispensation for kranarrangementet på RST Hvide Sande. Omar Frits Eriksson gav udtryk for undren og tilkendegav, at når der i Farvandsvæsenet og kystredningstjenesten blev behandlet materiel- og bygningsmæssige forhold, vil Materielafdelingen ikke blot orienteres. M vil løbende inddrages og involveres i sådanne sager. Svend Bojesen bekræftede, at der i forlængelse af den arbejdsgruppe, der var nedsat vedrørende kystredningstjenesten tilhørsforhold og fremtidige organisation og struktur, som led i en længere møderække, allerede er aftalt møde den 7. juni 1999 mellem FK og M om tilrettelæggelse af det økonomiske og vedligeholdelsesmæssige ansvar for kystredningstjenestens område, således at de sidste brikker falder på plads. For såvidt angår Hanstholm oplyste Søren Lange, at man stadigvæk er på undersøgelsesstadiet. Efter en række drøftelser undersøges muligheden for i første omgang at etablere faciliteter for en type-10 LRB et andet sted på Hanstholm Havn og herefter vil man på et senere tidspunkt vurdere muligheden for at trække sig ud af den nuværende RST i Hanstholm og gradvis modul opbygge en ny RST i det ny område. (Skitseprojekt for RST er vedlagt).

Ad. pkt. 3.1. Revideret kommissorium for UROM.

Svend Bojesen fandt at det nuværende kommissorium er tilstrækkeligt bredt formuleret. Der vil blive ændret i person-

sammensætningen og der vil blive udsendt et udkast ud med de endelige referat, hvor der er en frist til at komme med bemærkninger. Såfremt der ikke er bemærkninger ved fristens udløb til det reviderede kommissorium for UROM, vil det herefter blive underskrevet af Direktøren. (Udkast til revideret kommissorium er vedlagt).

Ad. pkt. 3.2 Indholdet i LRB'erne og redningsbilernes medicinkister.

Flemming Damø oplyste at den afsluttede drøftelse med Henrik Schjøtt-Hansen vedrørende medicinkister i LRB'erne og redningsbilerne tages, når Henrik er tilbage fra Kosovo. I forbindelse med drøftelse herom, fremhævede Jacob Pedersen, at der bør findes ekstra undervisningsbøger i FK, således at mandskaberne har mulighed for at forbedre sig inden de skal på medicinkiste kurserne.

Ad. pkt. 3.3 Udmelding af LRB'erne af klassen.

Svend Bojesen konkluderede på baggrund af en længere drøftelse, som var opstået på grund af den rejste hastighedsproblematik for de nye LRB (LRB type-10), hvor der blev drøftet om udmelding af klassen, og/eller skift af klassifikationsselskab, at før der træffes beslutning om et så drastisk skridt som udmelding/eller skift af klassifikationsselskab, må fordele/ulemper og økonomi undersøges og vurderes.

Ad. pkt. 3.4 Sikkerhedsforhold og Arbejdspladsvurderinger.

Svend Bojesen orienterede om, at der på landsiden iht. gældende bestemmelser fra Arbejdstilsynet vil blive udført arbejdspladsvurderinger. Svend Bojesen foreslog, at bruge RST Grenå som pilotprojekt. UROM tilsluttede sig at man gennemførte arbejdspladsvurderinger i kystredningstjenesten og var enig i, at det af flere grunde nok var hensigtsmæssigt at starte i Grenå. Claus Jacobsen efterlyste nærmere undersøgelse af hjelme ved sejlads med LRB. Svend Bojesen fandt det hensigtsmæssigt, at der blev nedsat en arbejdsgruppe med Michael Jensen, Henning Littau og Claus Jacobsen som undersøgte markedet og om det var muligt at indføre sejlads med hjelme i LRB'ere og som meldte tilbage til UROM.

Ad. pkt. 4. Eventuelt.

Claus Jacobsen nævnte, at der var problemer med LRB type 10's projektør, i særdeleshed LRB 17's. Svend Bojesen oplyste, at da vi er i garantperioden, vil projektlederen Per Siert tage det op over-

for Mathis Værft. Claus Jacobsen ønskede oplyst hvordan sammenhængen er med ROC-kurser og certifikat og at MF-sendere allerede udfases i 2003. Svend Bojesen fandt det ligeledes hensigtsmæssigt, at der blev nedsat en arbejdsgruppe med Flemming Damø, Gert Vestergård og Claus Jacobsen som undersøgte/afklarede, hvordan ROC-kurser og certifikat og udfasning af MF-sendere hænger sammen og som gav en tilbagemelding til UROM.

Flemming Damø oplyste, at RST Hvide Sande havde stillet en konkret spørgsmål om uddannelseskraft ved udrykningskørsel med stationens landrover. Damø gennemgik bestemmelserne i bekendtgørelsen om udrykningskørsel og oplyste, at bekendtgørelsen kunne fås ved henvendelse til FK.

Svend Bojesen omtalte at Rigsrevisionen vil aflægge besøg i Grenå, Skagen og Hirtshals den 9.-10. juni 1999, at Statsrevisorerne vil sejle med L.V. Dam fra Korsør til Omø samt at Direktøren og Anders Troldborg fra Forsvarsministeriet vil besøge Anholt den 11. august 1999.

Svend Bojesen omtalte tillige at statshavnene står overfor at overgå til anden status, og at der forinden det sker, skal udarbejdes aftaler med Statshavnadministrationerne, hvor vi har fælles bygninger. Svend Bojesen fandt det hensigtsmæssigt, at der blev nedsat en arbejdsgruppe med FK, Søren Lange og AJ, som afklarede, hvordan indholdet i disse aftaler med Statshavnadministrationen skulle udformes.

Ad. pkt. 5. Dato for næste møde.

Møde 3/1999 i UROM blev aftalt til onsdag den 22. september 1999 kl. 10.00. Mødet afholdes i Søkvæsthusets lille mødelokale.



Thorsminde
Revisionskontor

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



Fiskernes
Samlecentral

i Grenaa ApS - Strandgade 6 - 8500 Grenaa
Telefon 86 32 17 35 - Fax 86 30 02 95 - Auktionshallen 86 32 68 44
Per Roholm Nielsen: tlf. 86 32 41 93, mobil: 40 37 77 35 - 30 27 95 35
Kaj Bachmand Pedersen: tlf. 86 32 67 14, mobil: 22 17 97 14



ESBJERG GENSIDIGE
SKIBSFORSIKRING

Havdigevej 31 . 6700 Esbjerg

Sagde tak efter 27 års tjeneste

Stationsleder Viggo Hansen Grenå tog afsked med redningsvæsenet den 1 juli.

Ved en sammenkomst på redningsstationen lørdag den 3 juli, tog stationsleder Viggo Hansen afsked med redningsvæsenet efter 27 års tjeneste. Viggo kom ind i redningsvæsenet i 1972 sådan lidt ved en tilfældighed. Ved en snestorm i november måned 1971, hvor det meste af det daværende mandskab havde været til møde udenbys, men på grund af det dårlige vejr var sneet inde i Ørum, en by ca. 15 km fra Grenå, var en fragtbåd kommet i store vanskeligheder ud for Grenå, Viggo var på havnen da der kom en mand hen og spurgte om ikke han kunne tage med redningsbåden ud, da de manglede mandskab, Viggo sprang til, og året efter kom han ind som frivillig redningsmand, og har siden været i redningsvæsenet. På daværende tidspunkt havde Grenå redningsstation motor redningsbåden MRB.22, den var forsynet med en 60 hk Gray dieselmotor og lukket styrehus. I 1976 blev Viggo Hansen valgt til bådfører og dette var han på flere både op gennem årerene først på MRB.21 som man havde fået på det tidspunkt, denne blev i Grenå til 1990, denne blev så afløst af MRB.30 som man havde til 1992 hvor Viggo blev fastansat bådfører/stationsleder ved redningsstationen og samtidig fik stationen redningsbåden "Anna E Rørbye". Ved sammenkomsten på redningsstationen var mandskabet mødt fuldtalligt op og Far-

vandsvæsenet var repræsenteret ved Kontorchef Bent Davidsen og Redningschef Flemming S Damø. Der var en munter stemning med udveksling af mange gode minder fra de 27 år der nu var gået, hvor der både havde været sjove oplevelser, men også tragiske begivenheder, men heldigvis var de gode minder i overtal. Under traktementet tog Kontorchef Bent Davidsen ordet:

»I 1999 havde vi indført en regel om, at det er solskin, når jeg på Farvandsvæsenets vegne siger farvel til en stationsleder i Kystredningstjenesten. Denne tradition har vi så brudt i dag, men trods alt himlen græder ikke. Det er der for så vidt heller ingen grund til. Der er nemlig ikke tale om tvang i forbindelse med din afgang. Du har selv valgt - eller rettere: din dåbsattest har valgt for dig. Hvordan det gik til ved jeg ikke, men jeg gætter på, at du har rodet i nogle papirer og tilfældigvis er stødt på attesten. Jeg gætter også på, at du er blevet overrasket over den dato, du fandt på den. Du var ikke længere teenager, men er blevet 68. Så er det også fair nok at gå. Du var i mange år både redningsmand og fiskeskipper, men "Karen Rønn" var ikke så trofast, idet hun forlod dig efter en påsejling i 1991. Nye græsange måtte findes, og hvad var mere naturligt end at gå til "Luffe" for at få et fast job. Herluf Ras-



Stationsleder Viggo Hansen takkede af den 1. juli efter 27 år i redningsvæsenet.

mussen var jo kendt for at være en positivt indstillet mand, men nej, det var umiddelbart ingen hjælp at hente. Først da det politiske uvejr var overstået og Anna E. Rørbye havde besluttet sig for at slå sig ned i Grenaa lykkedes det dig at komme endeligt i havn. Storme har der heldigvis ikke været mange af siden da, og jeg vil gerne sige dig tak for de mange år, du har været med. Jeg vil ønske dig mange gode år fremover. Jeg er sikker på, at du vil følge med i redningsstationens ve og vel, om end det vil være lidt mere på afstand og uden forpligtelser. Dine personlige egenskaber er godt beskrevet af en af dine forgængere som stationsleder, Wenzel Rasmussen. Jeg vil derfor gerne citere noget af det, han skrev i forbindelse med udløbet af din prøvetid i 1975. "Viggo Hansen er en overmåde dygtig og solid mand, som i alle måder er sig sit ansvar ved Redningsvæsenet bevidst. Jeg kan efter mangeårigt kendskab til Viggo Hansen give ham min bedste anbefaling til fastansættelse her ved stationen og må samtidig understrege hans store interesse for Redningsvæsenet og arbejdet ved stationen her". Jeg vil gerne slutte med at citere fra en sønderjysk fædrelandssang:

For de gamle som faldt
er der ny overalt

De vil møde, hver gang der bliver kaldt
Du er ikke faldet, du er blot gået, men en ny er kommet til. Derfor vil jeg gerne sige tak til Viggo og "good luck" til Henning».

Derpå tog redningsmand Palle Hansen ordet:

»Som den nu ældste og den der nu har været her længst, og jeg skal jo også snart til at tænke over at det er min tur til at gå, vil jeg gerne sige dig tak for mange års godt samarbejde her på stationen og det kan jeg sige på hele mandskabets vegne, og for eget vedkommende også som mange årrige kollega indenfor fiskeriet, jeg håber at du og Edith må få mange gode år fremover og at i må nyde jeres fælles interesse golf og at du, som det hedder, må nyde dit otium».

Det skal med i beretningen at Viggo's bedstefar også har været redningsmand, og at han for sin indsats modtog dannebrogens ordenen.

Efter lidt mere hyggesnak og noget godt mad, tog Henning ordet:

»Et menneskes liv er opdelt i mange kapitler, ligesom i de eventyr vi hørte som børn. De startede som regel med "Der var engang". Dette kapitel er du sådan set nået til nu, hvad angår dit arbejdsliv, men disse eventyr endte jo som regel også med "at de levede lykkeligt, til deres dages ende" og dette vil vi alle håbe for dig og Edith, at i har en lang og lykkelig fremtid for jer, i mange mange år fremover. Jeg skal ikke holde et længere fore-

drag, men vil blot sige tak for godt og positivt samarbejde igennem mange år, og jeg håber den opbakning du har fået fra mandskabet på stationen, må komme mig til gode, således at det renommé vi har fået, med at vi er en yderst velfungerende station, må fortsætte i den atmosfære som du har skabt her på stationen.

Jeg sagde til dig forleden dag "Egentlig er det en lidt barsk affære" man møder ind om morgenen, og når man går hjem, så er det slut, men på en måde skal man også være glad for, at man får lov at opleve den dag hvor man, som du, har valgt at gå på grund af alder. Det jeg mener med dette er, at der kunne jo have været sket værre ting, således at du ikke havde oplevet denne dag.

På vegne af foreningen af danske redningsmænd, vil jeg gerne have lov til at sige dig tak for 27 års tro tjeneste, og samtidig skulle jeg hilse, og ønske dig alt godt fremover.

Til sidst vil jeg bare sige et stort TAK, og håbe at du vil nyde tiden fremover, uden bipper, og vil tænke tilbage på redningsvæsenet og folkene her på stationen, som et godt og glædeligt kapitel i dit liv.

Jeg ved at du igennem dine mange år her, selv har stået og sagt til afgående folk, i er altid meget velkomne her på stationen,

og det behøver jeg vel ikke at sige, dette gælder naturligvis også for dig. Må du nyde din fremtid, TAK. Jeg vil bede forsamlingen om at udbringe et længe leve for Viggo og Edith».

Efter disse taler og lidt mere hyggesnak, tog Viggo selv ordet, og takkede for de pæne ord og ønsker, og takkede repræsentanterne fra Farvandsvæsenet for at de var mødt op, og Viggo gav udtryk for at det naturligvis var en lidt mærkelig dag, men at han nu i et halvt års tid ligesom havde gået og ladet op til denne dag, og at han naturligvis ville savne stationen og folkene, men at han dog trods alt specielt glædede sig til, at skulle gå uden at være afhængig af en bipper, det var faktisk det han glædede sig mest til, han takkede derpå mandskabet for et godt samarbejde igennem mange år, og ønskede dem held og lykke fremover. En times tid senere takkede folkene pænt farvel, og en "mærkelig" dag var ved at være slut, selvom det var en naturlig ting der skete, var der nu nok nogen vemod at spore hos nogle af deltagerne, men livet skal jo gå sin gang.

Hele stationens mandskab ønsker alt mulig held og lykke fremover.

Redningsmandens kone kan også!

En flot indsats af Gitte Pedersen Thorsminde..

En ca. 10 årig svensk pige, kan i dag takke Gitte Pedersen gift med stationsleder Karsten Pedersen redningsstation Thorsminde for, at hun sidder i en svensk skoleklasse i dag, når hun så kommer hjem til sin mor, må de begge tænke tilbage med stor taknemlighed på Gitte Pedersen, hvis indsats hin sommerdag gør det muligt for mor og datter at være sammen den dag i dag. Gitte Pedersen der til daglig er Bademester i en stor svømmehal i Ulfborg, var taget til stranden og så den lille svenske pige stå ude i vandet, uden nogen egentlig fare på færde. Den 10 årige pige går over mod hofderne og der er der betydelig dybere, og pludselig så hun at pigen kommer lidt ned under vandet, så Gitte Pedersen rejser sig op, egentlig troede hun først at det var for sjov at pigen dukkede sig under vandet, men da hun ser pigens mor komme springene og

springe ud efter pigen, løber Gitte Pedersen også ned til vandet og kan der se at pigens mor ikke selv kan klare det. Hun springer derpå selv i vandet og svømmer ud til dem og da hun kommer ud til dem kan hun se at moderen ikke selv kan holde pigen, og moderen må slippe pigen. Gitte Pedersen får fat i pigen, og moderen svømmer over mod hofden og kommer op der uden at slå sig for meget, alt imens prøver Gitte Pedersen at svømme ind til stranden med pigen, men der løber sådan en strøm at også hun må svømme syd over mod hofden, og hun kommer så den vej op med pigen, men hun får selv en del skrammer og knubs da hun får pigen op på hofden. Det var et par tydeligt rystede turister der gav Gitte Pedersen hånden og sagde tak, og så skyndte sig hjem til deres sommerhus.

KANSAS SEA



Vi henviser til nærmeste forhandler!



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



Edith og Viggo Hansen flankeret af Bent Davidsen og Flemming Damø FRV.

Norsk familie manglede motorkraft

Redningsstation Grenå måtte fredag den 23-7 ved 20 tiden om aftenen, komme en norsk familie til undsætning, da familien under sejlads fra Grenå mod Sæby i motorbåden "Aurora" måtte erkende, at motorbåden ikke havde tilstrækkelig motorkraft til at klare modvind og søgang.

Familien, bestående af 2 voksne og 2 piger på henholdsvis 12 og 8 år, var kommet 20 sm væk fra Grenå, da tiltagende søsyge og generel utryghed fik dem til at kalde på hjælp på deres VHF-radio.

Via Lyngby Radio blev oplysningerne kanaliseret videre til Kattegats Marine-distrikt, som alarmerede redningsstationen, der hurtigt kom på havet med deres motorredningsbåd (MRB), "Anna E. Rørbye". Mens redningsbåden var undervejs drev de nødstedte for vind og sø, så de var meget glade, da redningsmandskabet kom dem til undsætning halvanden time senere.

De lå nemlig og drev/sejlede ned for vinden med en fart af ca. 4-5 knob. En af

redningsfolkene blev sat om bord hos nordmændene for at berolige dem lidt, og for at sørge for at en slæbetrosse blev gjort forsvarligt fast. Herefter påbegyndtes bugseringen tilbage mod Grenå, hvortil man ankom ved 1-tiden natten til lørdag.

Den norske familie var naturligt nok lidt rystede ovenpå turen, men redningsmandskabet sørgede for at de fik et varmt bad på stationen samt en kop kaffe, hvor begivenheden blev talt igennem.

Den Norske familie fortalte at de var på vej hjem efter en fire ugers ferietur, der var startet fra Sande og var gået ned langs den jyske vestkyst til Holland, derfra var de sejlet igennem Kielerkanalen og var nu på vej hjemad, hele turen havde indtil nu forløbet planmæssigt.

Især de to piger 12 årige Toya Larethe og 8 årige Marthe, der havde været noget søsyge, da de lå og ventede på redningsbåden, der var ret frisk vind fra NV en 12-14 m/sek. klar af Djurslands kyst, så for dem var vi nogle "helte" da vi havde fået dem sikkert i havn, og de havde været i bad og fået begivenheden rystet af sig, så da de gik takkede de alle meget hjerteligt for hjælpen, og alle var ved godt mod.

Da vi så mandag morgen åbnede vores postkasse for at se efter posten, ja da var vi alle noget rørte, over det vi så; ingen post, men to fine tegninger, en fra hver af pigerne, der viste redningsbåden med en motorbåd på slæb, og på bagsiden stod der på norsk »Til redningsbåten, Takk skal dere ha«.

Se det er det man kalder taknemmelige mennesker, og rører en dybt. Disse to tegninger har vi fået lamineret og de hænger som et glædeligt minde på stationen. Vi mener, det er en så eftertænksom handling af de to piger, der på denne måde giver udtryk for deres glæde over redningsbåden, at vi mener billederne skal offentliggøres som en tak til hele redningsvæsenet.

NB. Da vi har forældrenes adresse fra rapporten, vil jeg sende et eksemplar af tidsskriftet til familien. Og kære Toya Larethe og Marthe: Tusind tak for jeres fine tegninger, fra alle os på Redningsstationen i Grenå.



Tegningen fra den otteårige Marthe.



"Tak skal dere ha" tegningen fra Toya Larethe.

Døde under sejlads ved Kølpén

KGM og Sæby Redningsstation blev ikke alarmeret.

En ældre frederikshavner fik hjerte-problemer under sejlads ved Kølpén ud for Frederikshavn lørdag den 2-8 om eftermiddagen, og døde inden Falck nåede frem. Først blev søsportshavnen kaldt over mobiltelefon og kort tid efter gik alarmen til politigården i Frederikshavn. Men alarmen til Falck kom til at koste redningstid i forhold til en alarmering overfor Kattegat Marinedistrikt eller Redningsstationen i Sæby. Her har man både uddannet mandskab og hurtige både.

»Jeg synes det er underligt, at politiet ikke umiddelbart kontakter de instanser, der normalt håndterer søværts problemer,« fastslår Jens Hedegaard (CD) der opholdt sig på Søsportshavnen under redningsaktionen »Det er ikke givet at mandens liv havde været til at redde selv ved en hurtigere udrykning fra KGM eller Sæby redningsstation Men når vi bruger mange penge på, at have stående beredskaber bør de også bruges i sådanne situationer,« siger Hedegaard.

Politiet fik alarmeringen kl. 1615 og kun 20 minutter senere var manden død. Det er afgørende vigtigt at der koordineres optimalt i sådanne situationer og det er vigtigt at de der bestyrer koordineringen er i stand til at håndterer problemerne, siger Hedegaard. Politiet i Frederikshavn erkender at de ikke som proceduren ellers foreskriver fik alarmeret Søværnets Operative Kommando SOK. Når der er tale om kystnære operationer kan vi kontakte Falck først, dog dernæst lade alarmen gå til SOK, men i dette tilfælde kan jeg se at vi ikke har været i kontakt med SOK, og det er en klar forglemmelse si-

ger politiinspektør Stig Lundbo. Han vil nu sikre at proceduren indskræmpes, det er klart at reglerne skal følges, siger Lundbo. Det er alarmcentralens soleklare ret at fravælge redningsstationen og dens ekspertise og udstyr og i stedet vælge Falck, der er den normale samarbejdspartner i forbindelse med sygdom, men på redningsstationen i Sæby er der en stadig stigende undren over politiets valg.

Birger Isaksen fra redningsstation Sæby siger »For fire måneder siden fik vi en ny redningsbåd til 4 millioner kroner, og med denne kunne vi have nået Kølpén på under 20 minutter, vi skal bruge en seks syv minutter på at få mandskabet ombord og vel omkring 12-13 minutter til at nå Kølpén, og vi har navigationsudstyr til at finde positionen direkte.

»At Sæby redningsstation ikke kom i anvendelse har fået overkonstruktør Michael Jensen FRV til at reagere, han vil i de kommende uger tage fat i alle danske alarmcentraler for at understrege vigtigheden af, at man fra politiets side nøje vurderer redningsstationernes muligheder, som omtalt andetsteds druknede et ægtepar syd for Hvide Sande, der blev redningsstationen først sat i aktion efter henvendelse fra Falck, i stedet for direkte alarmering fra alarmcentralen. Michael Jensen håber at indsatsen overfor alarmcentralerne vil bære frugt »Jeg har med baggrund i den aktuelle og ulykkelige situation fra Frederikshavn i lørdags og fra den tragiske ulykke i Hvide sande fornyelig, fået til opgave at kontakte samtlige alarmcentraler for at fortælle om, hvad vi råder over på kystredningsstationerne. Vi



Overkonstruktør Michael Jensen tager nu kontakt til alle alarmcentraler.

har udstyr for mange millioner kroner og en kolossal ekspertise, der ligger og venter på at blive brugt. Derfor er det vigtigt at politiet tænker redningsstation når alarmen går« siger Michael Jensen.

At Falck havde problemer, ligger de heller ikke skjul på, og giver da også udtryk for at det var en redningsoperation der på mange måder blev ramt af uheld. For det første fortæller områdelederen fra Falck Vendsyssel, at de havde problemer med at starte båden, der var ganske enkelt ikke strøm til motoren, men i stedet for at forsøge at få den startet, prægede man en anden båd der lå sejklar i Rønne-havnen, beklageligvis glemte man så i skyndingen at få det transportable førstehjælpsudstyr med, og da Falckfolkene heller ikke havde fået opgivet en position måtte de præge flere både ved Kølpén, inden man fandt frem til den rette båd med den nødstedte mand ombord, og her måtte man så yde førstehjælp på gammel-dags maner. Fejlen med den nøjagtige position er sandsynligvis opstået hos politiet, her oplyses det at der i rapporten står, at angivelsesstedet er Kølpén, men derfor kan der jo godt have været talt om en position, siger vicepolitidirektøren. Ud fra ovenstående må man jo sige at det gamle ordsprog »En ulykke kommer sjældent alene« må stå til troende. ■

HAVNENS REGNSKABSKONTOR

- BUDGETTER
- KONTORHOLD
- LØN
- DAGLIG REVISION
- REGNSKABSASSISTANCE



Søndre Kajgade 13 · 8500 Grenaa · Tlf. 86 30 10 00 · Fax 86 32 34 01



Grenaa Fiskeauktion

v/ Leif Hansen

Søndre Kajgade 13 · 8500 Grenaa
Tlf. 86 32 12 03 · Fax 86 32 34 01

Farvandsvæsenets lukkede demokrati

Fiskerne, blandt så mange andre, ønskede åbne døre, men de forblev lukkede på et debatmøde i Nr. Vorupør forleden. Det bestemte Farvandsvæsenet. (Fra Fiskeritidende).

Laurits Morsing Nielsen kan ikke forstå det. Han er fiskernes formand og har været det i årevis. Han har været redningsmand og kender havet, dets lunefuldhed, og ulykken der pludselig er der. Men bag skrivebordet i København ved de bedre, som han udtrykker det ironisk.

Som omtalt tidligere i Fiskeri Tidende skal flere redningsstationer langs den jyske vestkyst nedlægges.

Der var debatmøde i Vorupør forleden om nedlæggelse af stationen der, ikke et offentligt, men et lukket møde. Jeg kan ikke forstå det, gentager Laurits. Hvorfor lukke døre og holde pressen ude, når vi selv alle i dette samfund ønskede et offentligt møde?

Det har vi bestemt, siger vicedirektør i Farvandsvæsenet, Martin Richter for kun da kunne alle tale frit uden at skulle refereres i offentligheden.

Det kan fiskernes formand slet ikke forstå: Man kan da ikke på vore vegne bestemme i København, hvad vi skal mene, slet ikke, når vi mener noget andet. Der er 1.800 underskrifter som protest mod at nedlægge redningsstationen. Hvad er Farvandsvæsenet bange for? Måske for endnu flere vægtige argumenter for at bevare den, tilføjer han.

Det vil ramme fiskeriet hårdt, hvis redningsstationen nedlægges. Der er omkring 20 lokale fiskere nu. Det kan ikke undgås, at trygheden forsvinder, hvis redningsstationen nedlægges, ikke blot for fiskerne, men for andre også. Og sker ulykken, så må vi som fiskere redde de

nøddestedte, både fiskere og andre. Det er en selvfølgelig medmenneskelig indstilling, men det kan også have sine omkostninger. Det er ikke uden saglig baggrund, at der har været redningsstation her i 150 år argumenterer Laurits Morsing Nielsen.

Med nedlæggelse af redningsstationen i Nr. Vorupør er der to timers sejlads fra Hanstholm og 2 1/2 time fra Thyborøn til nærmeste redningsstation. Det er en meget alvorlig Situation for hele samfundet her understreger Laurits Morsing Nielsen.

Jeg har bemærket, at Danmarks Fiskeriforening og hovedbestyrelsen er gået ind i sagen, men langt fra stærkt nok synes jeg. Der skal en mere markant og offensiv profil til, for at der bliver lagt mærke til Danmarks Fiskeriforenings holdning i disse spørgsmål. Der er dog tale om fiskernes hovedorganisation, siger Nr. Vorupør fiskernes formand i sin kritik og et behov for at den kommer på banen. Jeg efterlyser større støtte fra DF for at bevare ikke blot vor, men de øvrige redningsstationer; siger han.

Også derfor beklager han, at alle, også fiskere, fik forbud af Farvandsvæsenet mod at deltage i debatmødet. Jeg fik blot lov at tage to med, siger Laurits Morsing Nielsen. Kan man kalde det demokrati? og endda om et så væsentligt spørgsmål, der griber meget dybt ind i livet for menneskene her på egnen, slutter Nr. Vorupør Fiskeriforenings formand, Laurits Morsing Nielsen.

Den første juli svarer på daværende tidspunkt fungerende farvandsdirektør H. M. Richter:

Under overskriften, "farvandsvæsenets lukkede demokrati" har journalist Claus Jacobsen bragt et interview med Laurits Morsing Nielsen, formand for Nørre Vorupør Fiskeriforening, vedrørende redningsstation Nr. Vorupørs fremtid.

Det hedder videre i overskriften: "Fiskerne - blandt så mange andre - ønskede åbne døre, men de forblev lukkede på et debatmøde i Nr. Vorupør er forleden. Det bestemte Farvandsvæsenet." I følge interviewet har Laurits Morsing Nielsen udtalt: "Man kan da ikke på vore vegne bestemme i København, hvad vi skal mene - slet ikke, når vi mener noget andet." For at tage det sidste først. Nej, det kan man da heldigvis ikke, og det har heller aldrig været meningen. Jeg vil gerne prøve at forklare, hvad der er sket. En arbejdsgruppe i Farvandsvæsenet har den 26. april 1999 fremsat et forslag om fremtidig placering og udrustning af Kystredningsstationer. Forslaget der blev offentliggjort samme dag, går bl.a. ud på at seks mindre redningsstationer nedlægges. Farvandsvæsenet har nu gennemført en høringsrunde med en række landsdækkende organisationer med vital interesse for søredningsberedskabet i Danmark, herunder Danmarks Fiskeriforening. Endvidere med lokale myndigheder og interessenter i områderne Sjællands Odde, Vadehavet, Jammerbugt og området fra Thyborøn til Hanstholm, områder; der er særligt berørt af forslaget. Til mødet i Thisted, området Thyborøn/Hanstholm, var der sendt invitation til tre kommuner, amtsrådet, politiet, fire lokale erhvervs- og turistforeninger, tre fiskeriforeninger, Agger Aktive samt fire redningsstationer. Adressaterne blev i brevet anmodet om at meddele deltagere. Til stede på mødet var 31 repræsentanter for



Nr. Vorupør redningsbåd anløber "landingspladsen".

de myndigheder og organisationer, der var inviteret, der var ikke fra Farvandsvæsenets side lagt begrænsninger med hensyn til deltagerantallet. Ved mødets åbning oplyste farvandsdirektøren, at han ville holde mødet uden pressens deltagelse således at alle kunne tale frit. Der var ingen indsigelser mod dette. Farvandsvæsenet har ment, at det var rigtigt ikke at have pressen med på disse møder.

Begrundelsen herfor er ene og alene en opfattelse af, at debatten så ville forløbe mere frit. Pressen har været til stede forud for og umiddelbart efter møderne og har stillet alle de spørgsmål, man har haft lyst til. Denne høringsrunde samt de mange skriftlige reaktioner, som Farvandsvæsenet har modtaget i anledning af rapporten, har tilført sagen en række nye synspunkter og indfaldsvinkler, som

ikke umiddelbart kan indpasses i forslaget, som det foreligger. Farvandsdirektøren har fundet, at de nye aspekter er så væsentlige, at der ikke bør foretages indstilling til forsvarsministeren, før både den nedsatte arbejdsgruppe og han har haft lejlighed til at revurdere den foreliggende rapport. Derfor vil der gå endnu nogle måneder, før farvandsdirektørens indstilling til forsvarsministeren. ■

Hanstholm Skibssmedie

Kuttergade 9-11 . Hanstholm
Telefon 97 96 16 11 . Fax 97 96 12 12

Rep. af dieselmotorer.
Montering af motorer og hydrauliske anlæg.

Fremstilling af:
Styrehuse, hvalbakkør og nettromler.

Alt i aluminium.

Private tlf.:
Mogens Pedersen 97 96 52 40, biltlf. 30 97 91 49
Ejnar Stærh 97 96 16 49



H. Hoffmann & Sønner A/S

Entrepenører/Civilingeniører
Civil Engineers and Contractors

H. Hoffmann & Sønner A/S
udfører alle former for byggeopgaver:

- Havnebyggeri
- Bygge- og anlægsarbejder
- Erhvervs- og boligbyggeri
- Renovering, drift og vedligehold

Region Nord Tlf. 8747 4747	Region Øst Tlf. 4329 9000	Region Syd Tlf. 7620 3777	Hovedkontor Tlf. 4329 9000
-------------------------------	------------------------------	------------------------------	-------------------------------

HUSK!

DØGNVAGT PÅ
TIDSSKRIFT
FOR REDNINGSVÆSEN

TELEFAX
86 30 17 60

FØR DE VÆLGER PENSIONSFORM

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



THORFISK TRADING A/S

THORFISK



ESBJERG FISKERIFORENING

AUKTIONSGADE 2 . 6700 ESBJERG . TELEFON 75 12 86 88

Modeller af redningsbåde

Specielt i udlandet er der stor interesse for at bygge tro Kopier af redningsbåde.

For et par måneder siden dumpede der en invitation ind på faxen "Einladung zum 3 jahrestreffen Interessengemeinschaft Modellbau für DGzRS-Einheiten" (Indbydelse til 3 års træf i interesseforeningen Modelbyggere af tyske enheder) træffet ville finde sted den 12 juni, i byen Warder i hvad jeg vil betegne, en søpavillon, som lå ned til søen Warder See. Da Warder ligger omkring en god 100 km. syd for Flensborg, besluttede jeg og min kone, at kombinere det med et familie besøg i Flensborg, og så næste dag at køre de 100 km. ned til Warder for nu at se hvad det var for noget sådan af ren og skær nysgerrighed, vi havde sådan set ingen forventninger om at dette skulle være noget specielt, men det kan jeg garantere for at det var, dette må betegnes som professionelt arbejde ud til mindste detalje, og så var alle både bygget af ganske almindelige mennesker, dette var kun deres hobby. Men som sagt så gjort, fredag den 11. sidst på eftermiddagen kørte vi til Flensborg, og overnattede ved familien,

vi havde fortalt om hvad vi havde i tanker, og dette vakte også min svoger og svigerindes interesse så hele familien satte den 12. kl otte om morgenen kursen mod Warder, det skal for god ordens skyld fortælles at alt blev betalt af egen lomme, og det voldte heller ikke det store problem at finde Warder og søpavillonen "zum Assmus" hvor det skulle foregå. Da vi kommer ind er der allerede en del mennesker forsamlet, vi var der ca. en lille times tid før udstillingen åbnede, og vi bliver budt velkommen af Werner Layes, en tysk model bygger der er bosiddende i Danmark, og som jeg har et fortrinlig samarbejde og en hel del korrespondance med. Vi bliver præsenteret for de fremmødte mennesker og det bliver fortalt os, at der vil komme en hel del flere folk. Lidt senere dukker formanden og hans kone op og vi bliver igen budt hjertelig velkommen og jeg får overrakt en vimpel med det tyske redningselskabs Symbol/logo. Formanden for foreningen af Modelbyggere Joachim Pistor og hans kone

Melanie fra Bad Bramstedt har været initiativtagere til at stifte foreningen. Egentlig er det ret imponerende at der udvises en så stor interesse for at bygge redningsbåde, der var både fra 25 cm og op til næsten tre meters længde, fra de helt nye tyske redningskrydsere og helt tilbage til de første motordrevne både, og alt var korrekt ned til mindste detalje, lanterner, spil og vandkanoner, alt fungerede og ved selvsyn så vi at også maskinerne fungerede, da man om eftermiddagen sejlede med flere af de fjernstyrede både på søen. At der skal udvises tålmodighed og ingen hastværk når man bygger en model, kunne jeg forstå efter en samtale med Sigfried Kalweit der havde bygget en model af redningskrydseren "Berlin" dette havde taget ham 4 1/2 år at bygge dette skib, og alt var perfekt og fungerede ned til mindste detalje, jeg fik en lang snak med mange af deltagerne, og der var mange mennesker der i dagens løb lå vejen forbi i det fine vejr, og så alle disse imponerende modeller, og til min glæde var der flere der bad mig fortælle om det danske redningsvæsen, det var godt nok ikke noget de hørte så meget til, så det gjorde jeg med den største fornøjelse. Til min overraskelse fortalte de mig at dette bare var en lille udstilling, så når de holder en stor udstilling må det være helt overdådigt, at der blev fattet en del interesse for det danske redningsvæsen, kan jeg bekræfte ved at da jeg fortalte om vores årsmøde/generalforsamling i foreningen af danske redningsmænd var der prompte et par stykker der gav mig deres visitkort, så skulle jeg bare ringe og de ville komme og opstille deres både, så vi også kunne se deres kunnen. Så alt i alt må jeg sige at det var en vellykket dag, som vil stå i min erindring langt ud i fremtiden. Jeg tog en del billeder på udstillingen, så i kan få et indtryk af hvad der var at se på.

HS



"Morten Stage" var dog ikke med på udstillingen.



"Berlin" bygget af Siegfried Kalweit. Schmalfeld.



"Vormann Steffens" bygget af Jochen Mittelstädt. Siegen.



"Ahrensburg" bygget af Jens Viereg. Ahrensburg.



"Theodor Heuss" bygget af Siegfried Kalweit. Schmalfeld.



Et lille udsnit af nogen af de mange modelbåde.



"Wilhelm Kaisen" 2 1/2 m lang bygget af Dieter Francke. Itzehoe.



"Wilhelmine Wiese" bygget af Joachim Pistor.



Lidt flere af de udstillede både.

**MOLLERUP
&
BROE**

Kolonial og skibshandel

Thyborøn Havn
Telefon 97 83 12 11



Aut. HONDA-forhandler
GENERATORER - PUMPER

**SALG - SERVICE
RESERVEDELE**



Aut. YANMAR-forhandler
Fra 9-420 hk.

HVIDE SANDE
Båd- og motorservice

Gl. Havn
6960 Hvide Sande
Tlf. 97 31 18 77

Ny type Norsk Redningsbåd

Til Redningsstation Drøbak i Oslo Fjorden.

Ved Ulstein forsyningsstjeneste AS (UFAS) er en ny redningsbåd under bygning. Den nye redningsbåd er konstrueret med tanke på de opgaver som redningsbådene har i Oslo fjorden, den vil få en fart på 35 knob, den får en dybgang på bare 50 cm i fart, og den laver næsten ingen bølger, længden vil være ca. 15 meter, altså det samme som Nanki Bergesen-klassen. Det er også fra denne bådtype man har taget mange erfaringer med sig under projekteringen. Den nye bådtype vil få et vandjet aggregat (Waterjet) men vil alligevel have trækraft nok til at slæbe en båd på op til 150 tons dødvægt. To motorer på hver 450 HK. Vil sørge for maskinkraften, skroget bygges i aluminium. UFAS har i mange år specialiseret sig på at bygge såkaldte MOB (mand over bord) både. Mange er i brug i offshore, men UFAS har også eksporteret mange både, blandt andet til den Spanske Sø redningstjeneste. MOB egenskaberne gør sig også til kende i denne konstruktio-

on, en lav hæk og vandjet i stedet for propeller gør agterenden til en velegnet redningsplatform, vandjetten vil også gøre fartøjet meget manøvreedygtigt. Alusafe 1500 Patrol, som udgaven hedder, vil blive en rimelig redningsbåd set i forhold til de senere års nybygninger, ca. 6 millioner Nkr. Svarende til 5,4 millioner danske kr. en tredje del af Emmy Dyvi klassen, koster den nye redningsbåd. Skulle forventningerne til fartøjet indfries, er det muligt at Redningselskapet vil anskaffe sig flere både fra UFAS.

Redningsbåden "Simrad" blev døbt i Stavern i begyndelsen af juli måned » Må held og lykke følge dig og dit mandskab i din ansvarsfulde gerning langs vore kys-



Drøbaks nye redningsbåd RS "Simrad" specielt konstrueret til forholdene på Osloffjorden.

ter«, sagde gudmor Bjørg Bondevik idet hun sendte flasken mod skibssiden på den nye redningsbåd "Simrad". Der var mange som var mødt frem på Dampskibskajen i Stavern da redningsbåd nummer 116 blev døbt. Statsministerens kone brugte nogle forsøg før flasken knustes, men gav sig ikke før dåbsceremonien var fuldført. Gudmor Bjørg Bondevik døbte en type redningsbåd som er ny for Redningsselskapet. Den nye redningsbåd er femten meter lang, hurtiggående og vandjet drevet. "Simrad" er den første redningsbåd med vandjet, og ingen tidligere fartøjer har haft så stor fart. På den travle sommerstationen i Drøbak vil farten komme mandskabet til gode. Dåsbarnet er specielt konstrueret til de forhold den vil møde på sin station i Drøbak. Med stor fritidsbåd trafik om sommeren kan båden række over mange opgaver med sine 35 knob. Den stikker bare halvfems centimeter ned i vandet, og kan derfor operere i meget grundt farvand. Også vandjet har klare fordele. Dette fremdriftssystem gør at båden er meget manøvreedygtig, og er også skånsom for motorerne. RS "Simrad" er bygget ved Ulstein Forsyningsstjeneste i Ulsteinvik, og finansieret af Kongsberg Gruppen. Simrad, et datterselskab af Kongsberg Gruppen, har udstyret båden med topmoderne norsk navigationsudstyr. Tidsskriftet har modtaget dette fra Redningsselskapet og fra deres blad "Redningsskøyta".



Koncernchef Jan T. Jørgensen fra Kongsberggruppen, gudmor Bjørg Bondevik, statsminister Kjell Magne Bondevig og generalsekretær i Redningsselskapet Steinar Forsberg er glade for at båden endelig er på vandet. Selvom gudmor brugte nogle forsøg på at knuse flasken gik det godt til sidst, og båden fik navnet RS "Simrad"

Møde i projektororganisationen for mellemklassefartøjer

Mødet blev afholdt fredag den 9. juli 1999 i Søkvæsthusets store mødelokale.

Tilstede var Omar Frits Eriksson, Per Siert, Lars Møller, Flemming Damø, Claus Henrik Jacobsen (suppleant for Jacob Pedersen), Michael Jensen, samt Hans Henrik Gebecke (suppleant for Lars Christoffersen).

Mødets hovedformål var at tage stilling til hvorvidt der er væsentlige forhold der taler imod igangsætning af fartøj 2, 3 og 4 samt hvorvidt Morten Stage kan sættes i fuld operativ drift.

På grund af sagens hastende karakter blev det besluttet uanset ferietid m.v. at indkalde de medlemmer af projektororganisationen som havde mulighed for at være tilstede den pågældende dato. Bjarke S. Kristensen (som ikke havde mulighed for at deltage) fik materialet som almindelig post.

Dagsorden:

1. Godkendelse af dagsorden
2. Erfaringer med Morten Stage
3. Morten Stage i fuld operativ drift
4. Opstart af fartøj 2, 3 og 4
5. Orientering
6. Eventuelt

Ad 1.

Dagsorden blev godkendt uden bemærkninger.

Ad 2. og 3.

Som beslutningsgrundlag blev der anvendt en opgørelse over de indberetninger vedrørende Morten Stage som er modtaget i perioden 23. november 1998 til 29. juni 1999 (udleveret sammen med indkaldelsen) samt mødedeltagernes viden om og erfaringer med Morten Stage.

Opgørelsen over indberetninger blev gennemgået punkt for punkt og de tilstedeværende fremsatte løbende sine bemærkninger til opgørelsens indhold og konklusioner. Følgende forhold blev særlig fremhævet:

Fejl på trosseklipper skal afhjælpes snarest muligt.

Der skal snarest gennemføres en reparation af revner på agterbøjle.

Problem omkring luftspjæld til maskinrum bør afhjælpes snarest muligt.

Sensor for brandslukningsanlæg bør flyttes snarest muligt.

Opgørelsens konklusioner blev således godkendt med få ændringer. (Efter mødet blev der aftalt mellem FK/Flemming og M/Omar at problemet med luftspjæld til maskinrum tages op til en grundig nærmere overvejelse mandag den 2. august 1999 hvor der tages stilling til sagens videre forløb).

Indrapportering fra RST Thyborøn vedr. fartøjets stabilitet og egnethed i Vesterhavet blev drøftet. Projektororganisationen tilsluttede sig UROM's holdning om at denne indrapportering ikke bør bremse projektets videre forløb. FK meddelte at man endnu ikke er færdig med at afprøve fartøjet i Vesterhavet. (Efter mødet er der aftalt mellem F/Svend Bojesen og M/Omar at Søfartsstyrelsen tages med til sejlads i dårligt vejr ved første givne lejlighed). På ovenstående grundlag var der enighed om at Morten Stage kan sættes i fuld operativ drift når de aftalte handlinger er gennemført og Per Siert fik til opgave at gennemføre disse hurtigst muligt i et godt samarbejde med FK.

Ad 4.

Efter en grundig drøftelse af erfaringerne med Morten Stage var der enighed om at der ikke var nogen væsentlige forhold der taler imod igangsætning af fartøj 2, 3 og 4 og projektledelsen blev således opfordret til at igangsætte næste fartøj i serien.

Ad 5.

Omar Frits Eriksson orienterede om at Per Siert nu er projektleder for projektet og at Lars Møller vil medvirke til det videre forløb som særlig intern rådgiver. I løbet af august måned afholdes der et yderligere møde i projektororganisationen for at drøfte eventuelle ændringer af fartøj 2 til 4 på baggrund af de indhøstede erfaringer med Morten Stage.

Ad 6.

Michael Jensen efterlyste vedligeholdelsesplaner for Morten Stage og det blev meddelt at værftet just har leveret et RAST system til fartøjet. M er i gang med en evaluering af det leverede. Der var enighed om at systemet skal være fuldt anvendeligt og indkørt inden garantiperiodens udløb.

Omar Frits Eriksson
projektchef
26.07.1999

Det skal oplyses at referatet ikke er endeligt godkendt, dette bliver det først på næste møde, men der er givet tilladelse til, at det sættes i bladet på eget ansvar (jeg mener det indeholder flere ting, der bør komme ud til redningsfolkene).

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

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

MARITEK
marine electronics

Hyttefadsvej 2 · 9970 Strandby
Telefon 98 48 12 50 · Fax 98 48 20 66

HSR Skibselektronik
97 31 12 57

Otto Pedersvej 3 6960 Hvide Sande

Havnens EL-forretning A/S

Nordhavnsvej 11 · 8500 Grenaa · 86 32 50 66

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
- Ophalerbedding til 150, 300 og 500 tons
- Reparationskaj med el og vand
- Tilkørselsmulighed for kran



Rapporter fra Stationerne

Kystredningsstation Rønne

Fredag d. 4/6-99 kl.11.37 Grund stødt tysk lystsejler på grund på Hvideodde rev. Da vi kommer ud til lystsejleren er den kommet af grund ved hjælp af en lokal fisker.

Alarm Lørdag d. 5 juni:

Mand overbord ved Allinge, vi kommer ikke i arbejde da Allinge lods er kontaktet, og manden er kommet i land på klippe.

Alarm torsdag d. 17 juni:

Brand maskin i Hollandsk lystbåd ud for Rønne havn, vi går ud sammen med Rønne havns båd som tager den på slæb, branden var slukket da vi kommer ud, så vi fulgte den til kaj.

Alarm lørdag d. 19 juni:

Eftersøgning efter lystbåd med en mand ombord, alarm kl. 22.10 båd & bil afgang fra stationen mod Hammeren, båden af søger kysten fra Rønne og til Hammeren og bilen tager alle havnene bilen finder lystbåden i Gudhjem havn kl 00.37 man-

den er ikke ombord, så bilen får at vide fra BHM at de skal blive der til politiet kommer da der er mistanke om han har haft en meget stor pind i øret, så det nu er en politi opgave at finde manden.

Alarm Søndag d. 4 juli:

Fra BHM. Polsk lystbåd på grund på Hvideodde rev. Før vi nåede ned på stationen bliver vi afblæst da den er kommet fri selv.

Alarm Fredag d. 9 juli:

Rønne politi får melding fra stranden ved Hasle at der driver en luftmadras ca. 200-300 m fra kysten og driver mod syd. De ved ikke om der er nogle på, de ringer tilbage til anmelderen men der er opgivet forkert tlf nr. så vi kan ikke få flere oplysninger, vi kommer der ud og finder en drivende stor træklods på den pos. der er opgivet den bliver samlet op og vi får lov til at sejle hjem.

Alarm Lørdag d. 10 juli:

Fra BHM. Fiskekutter med vand i maskinen, vi sejler ud til pos., da vi kommer

der ud ligger han meget dyb i vandet, vi får sat vores pumpe ombord, vandet står op til luftfilterne i maskinen og der er ca. en _ m vand i lasten. Der er ingen problemer med at få ham pumpet tom, men hvor kom vandet fra? Leopold Rosenfeldt kommer til pos og tager ham på slæb til Nexø, vi lader vores pumpe stå i tilfælde at der igen kom vand ind under turen til Nexø.

Alarm torsdag 22 juli:

Tysk lystbåd med problemer med ror. Alarmen lyder på at "Goodwin 2" har rorproblemer på en pos. 55 22 N 14 31 Ø. Da LRB kommer til haveristen har de selv rigget et nødror til så LRB følger "Goodwin 2" til Allinge havn.

Kystredningsstation Nexø

Et udpluk fra rapporterne.

Afhentning af lig

Den 13-5 KL.10.55 Bliver vi kontaktet af BHM. Det drejer sig om et lig, som den polske fiskekutter DAR 300 har fanget i trawlen, på pos. 55*06'2 N - 015*59'8 Ø. Dette er ca. 32 sømil Øst af Nexø. Endvidere oplyses det, at politiet stiller

med en mand, Falck vil komme med en ligkiste. Der vil også komme en tolk med, dette er Magdalena Kielkowska, da polakkerne ikke kan engelsk..11.09 Bipper undertegnede ud på kode 4. 11.45 Er ligkisten ombord. 11.55 Er politibetjenten samt tolken ombord. 12.00 Afg. Nexø. 13.50 Er vi på siden af kutteren på pos. 55*06'2 N-015*58'2 Ø. Polakkerne vil under ingen omstændigheder have liget ombord. Dette besværliggør arbejdet væsentligt. To mand fra L. Rosenfeldt bliver sat ombord i DAR 300 for at forestå arbejdet der. Trawlet hives så meget ud af vandet, at det er muligt, at skærehul i det, der hvor liget ligger. Derpå anbringes en tampe om livet på liget, som derefter hives over til L. Rosenfeldt. 14.18 Er liget ombord på L. Rosenfeldt. Undertegnede kan umiddelbart derefter identificere liget. Politiet tager div. Foto m.v. af liget og der returneres til Nexø.16.05 Ank. Nexø. Falck afhenter liget.

Bugsering

Den 27-5 Kl. 04.15 bliver undertegnet ringet op af Ivar Holm som er den lokale forsikringsmand for Danske fiskeskibe, han beder os om at slæbe en fiskekutter i land som ligger 21 sømil øst af Nexø. POS: 55.02.12 N - 15.45.21 Ø Vi indviliger i opgaven og orienterer om at det er en betalingsopgave. Kl. 04.57 Afgang fra Nexø med L.Rosenfeldt. Kl. 06.15 Er vi på positionen og er påbegyndt bugseringen til Nexø Kl. 09.00 Ankomst til Nexø Kl.09.15 Er fiskekutteren langt til kaj og vi sejler lige uden for havnen igen for at køre slæbe trossen i vandet og derefter på spillet igen, det var for at få den lagt rigtigt på tromlen. Kl.09.30 ligger L. Rosenfeldt ved stationen igen.

Dykker assistance

Den 27-5 Kl 14.00 blive undertegnet ringet op af redningsmand Jan Hansen som meddeler at en polsk fiskeskipper spørger om Nexø Redningsbåd kan sejle ud med en dykker som han havde bestilt. Hans fiskekutter havde fået trawlen i skruen og kunne ikke få det fri selv. Vi tager opgaven mod betaling. Vi aftaler en sejtid og det bliver ca. kl. 16.00. vi skulle vente på at dykkeren kunne komme ned til stationen. Kl. 15.58 Afgang fra Nexø med L. Rosenfeldt vi styrede mod denne pos: 54.47.39 N- 15.09.19. vi har to dykkere med og en hjælper som kunne tale polsk. Kl. 17.00 Er vi på siden af fiskekutteren og en dykker går i vande for at skære trawlen fri af skruen. Kl. 17.15 Dykkeren oppe af vanden igen efter udført arbejde. Vi ligger straks fra fiskekutteren derefter ligger vi standby indtil skipperen på den

polske fiskekutter mener at han kunne klare sig uden vores hjælp. Kl. 18.21 Sejler vi mod Nexø. Kl. 19.20 ligger atter ved stationen i Nexø og der hjælper vi dykkerne med at få deres udstyr i land, derefter bliver der fyldt brændstof på L. Rosenfeldt.

Livløs mand på fiskekutter

Den 31-5 Kl. 13.21 Alarm vagthavende på BHM. Meddeler at en fiskekutter ligger og driver herreløs rundt 2.5 sømil NØ om Svaneke havn. Bådens navn var R295 Jabenja. Kl. 13.32 Afgang med begge både. Efter at vi har sejlet i ca. 5 min får vi at vide fra BHM at den savnede mand var ombord på kutteren men at han lå livløs på dækket. Disse oplysninger kom fra en lokal fiskekutter som nu lå på siden af båden. Kl. 13.50 kommer LRB op på siden af L.Rosenfeldt og der sætter vi 2 ekstra mand ombord på LRB. Så nu var de 5 mand og derefter sejler LRB hen til den båd hvor den livløse mand var ombord på LRB. Og vi starter straks på at give hjertemassage mens der bliver sejlet mod Svaneke havn. En af vores redningsmænd sejler R295 Jabenja til Listed havn. Kort efter overtager Christiansø redningsfolk dog denne sejlads til Listed havn. Og Christiansø redningsbåd sejlede vores mand tilbage til L.Rosenfeldt. L. Rosenfeldt lå under hele aktionen standby uden for Svaneke havn og koordinerede hele redningen. Kl. 14.09 Er manden kommet ind med LRB til Svaneke havn. I ambulancen fik han staks el chok men der var ingen livstegn. Og kl 14.55 blev manden erklæret død på Rønne Sygehus. Kl. 14.38 Er begge både kommet til Nexø igen og bliver klargjort til næste aktion.

Bugsering

Den 11-6 kl. 1345 Bliver undertegnede ringet op af skipperen på R 161 Christina Michelle. Kutteren havde fået noget trawlgrej i skruen og ønskede slæbe assistance. Skipperen havde talt med, repræsentanten for sit forsikringselskab, som anbefalede os. 1348 Bipper undertegnede ud på kode 4. 1400 Afg. Nexø 1615 Er vi på pos. 55*18'11 N - 016*11'20 Ø hvor kutteren ligger. 1620 Begynder vi at bugserer kutteren mod Nexø. 1626 Knækker kutterens slipkrog. 1655 Genoptages bugseringen, efter en ny slipkrog er monteret. Kort tid efter stoppes bugseringen igen, da skruerakslen løber rundt, og det trawlgrej som sidder på skruen, banker meget på skibsbunden. 1725 Genoptages bugseringen igen, efter

at skruerakslen atter er surret, så godt som det er muligt. 2125 Ank. Nexø. Lige uden for molen slippes havaristen efter eget ønske, og sejler for egen kraft det sidste stykke ind i havnen.

Kystredningsstation Hvide Sande

Udpluk fra rapporter:

Mand overbord

Torsdag den 22-7 melder havnevagten kl.1910, at en tysk mand faldet overbord fra katamaran i området mellem Bork og Tipperne. De var tre mand der var ude at sejle i katamaranen, men ham som forstod at sejle den faldt pludselig overbord, de andre to kan ikke finde ud af at sejle båden, så de kan ikke vende rundt og samle ham op, så de driver til land. Det tager to timer inden de kommer til land, og der får de fat i en mand med en mobiltelefon der kan slå alarm. Vi får altså først alarmen, da han har været savnet i ca. 2 timer. Vi tager afsted med både LRB og gummibåd. Gummibåden finder manden kl. 1955 i rimelig god behold og sejler ham til Bork havn, hvorfra en ambulance kører ham til tjek på sygehuset. Manden havde svømmevest på, og det bjærgede hans liv.

Synkende båd

Søndag den 25-7 kl 1910 alarmerer politiet os, en Speedbåd med 10 mand ombord er i vanskeligheder ved indsejlingen til Bork. Båden tager vand ind og de er bange for, at den synker. LRB'eren afdør mod båden og da de kommer frem er der vild/total panik, børn og voksne hyler og råber imellem hinanden. Flere folk har været sprunget i vandet, uden redningsvest, LRB'eren tager alle folk ombord og sejler dem til Bork, hvor FALCK venter.

Kæntret Sejlbad

Lørdag den 1-8 bliver vi kaldt ud af havnevagten en tysk sejlbad er kæntret inde på fjorden med to personer ombord, det blæste en ca.18-20 m/sek. og i stødene op til 28 m/sek. fra SØ. Lille sejlbad, en laser jolle, med en far og datter ombord, væltet på Ringkøbing Fjord SØ for Hvide Sande ca. 1 sm. ude. Vi afdør hurtigt med LRB'eren og får samlet dem op, de er iført redningsvest. Datteren, ca. 10 år, er noget chokeret, ellers er de OK. Efter at have afleveret folkene, sejler vi ud og henter båden.



PERSONALLIA



ANSÆTTELSE

1. juni 1999

Bådmand Hans Nordby, ved redningsstation Anholt har orlov fra 1/6 - 31/8 1999.

1. juli 1999

Klaus Fogh, som assisterende redningsmand ved redningsstation Grenaa.

Bådmand på prøve Jens Bjerger, som bådmand ved redningsstation Agger.

Bådmand på prøve Svend E.B. Jensen, som bådmand ved redningsstation Christiansø.

Bådmand Søren S. Nielsen, genoptager tjenesten efter orlov, ved redningsstation Rønne.

Peter V. Svendsen som bådmand på prøve ved redningsstation Hirtshals

1. august 1999

Bådmand på prøve Christian Enevoldsen, som bådmand ved redningsstation Hvide Sande.

AFSKED

30. juni 1999

Bådmand (midlt.) Birger T. Hjort, redningsstation Rønne, da Søren S. Nielsen har genoptaget tjenesten.

JUBILÆUM

25 års jubilæum

Bådformand Bent Fischer Gravesen redningsstation Sønderho kan den 1. oktober fejre 25 års jubilæum.

DØDSFALD

Fhv. redningsmand ved Redningsstation Sønderho Erik Nielsen Landevejen 55 Sønderho Fanø er den 28-6 afgået ved døden, Erik Nielsen var igennem mange år ansat ved redningsstationen.

Bestyrelsens aktiviteter

09-06 Jacob møde.

16-27 Bjarke England.

18-06 Jacob København.

21-06 Jacob København.

23-06 Jacob Tårnby.

28-06 Bestyrelsesmøde København fra-værende John, Birger.

29-06 Jacob Bjarke København.

05-07 Bjarke København.

09-07 Claus København.

02-08 Jacob Bjarke København.

03-08 Jacob København LSU.

06-08 Jacob Kommunen.

09-06 Jacob møde.

10-08 Jacob møde.

Sidste frist for materiale til næste blad den 17. oktober.

Ekstrem historie

En 32 årig mand vågnede mandag den 9 august op i en fryser i et lighus i den Ægyptiske havneby Alexandria, skriver flere Ægyptiske aviser. Manden blev fundet livløs i vandet ved byens badestrand, erklæret død og bragt til byens lighus. Her lå han i tre timer i en fryser før han kom til sig selv. Da en arbejder i lighuset åbnede fryseren greb den 32 årige ham om håndledet. Medarbejderen og en familie der var til stede i lighuset, løb skrigende ud af bygningen skriver de Ægyptiske aviser.

Tilbud til Stationerne

Ud over at der er indløbet en hel masse invitationer til Tidsskriftet, om at komme på besøg ved de forskellige landes redningsvæsen og komme med ud at sejle med deres redningskrydsere og redningsbåde, og lave nogle reportager derfra, så har Tidsskriftet modtaget en fire timer lang video (VHS) fra Tyskland om det tyske redningsvæsen, så hvis nogle stationer er interesseret, kan i låne den ved at henvende jer til mig.

Henning



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



Tver C. Weillbach & Co.

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

Vor service - Deres sikkerhed



GLORIDAN
AALBORG A/S

Brand-, sikkerheds- og redningsmateriel til skibsfart

Konvertering af halon-anlæg

Salg - Service
Genopladning - Rådgivning

Døgnservice:



GLORIDAN
AALBORG A/S

Lundeborgvej 4 • 9220 Aalborg Øst
Tlf. 98 12 82 00 • Fax 98 15 38 11

100% fiskerejet

Land dine fisk døgnet rundt

- hos Klitmøller Fisk

Er du erhvervsfisker er der mulighed for medlemskab, med deraf følgende ret til evt. overskud

Kaj Lindbergsgade 68
7730 Hanstholm
Weekend- og døgnvagt
Tlf. 97 96 12 77
Fax 97 96 13 67
Mobil 309 54 403

Kort speciale er fisk af god kvalitet til en høj pris

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

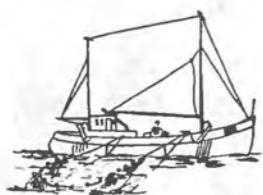
Alt undervandsarbejde,
 dykkerundersøgelser,
 bjergning, sprængning m.m. udføres.



Niels Jørgen Winther
 Aut. EI-installatør

lev vel med el

Hvide Sande Tlf. 97 31 25 45 - Bil 40 30 95 45



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

NOVEMBER 1999

LEMVIG
 BIBLIOTEK
 1999



ÅRG. 66



Falcks Ambulance fotograferet foran Anholt Redningsstation, velvilligt stillet til rådighed, da Anholt's egen Landrover blev slemt beskadiget under færgetransport fra Anholt til Grenå.



Hvide Sande gensidige Skibsforsikring

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

Formand Jørgen Andersen
Privat 97 31 16 75

Forretningsfører Jytte Jespersen
Privat 97 31 21 70



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

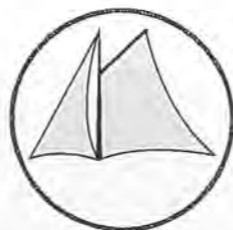
Esbjerg	Tlf. 75 12 84 78
Frederikshavn	Tlf. 98 42 11 57 - 98 42 27 23
Grenå	Tlf. 86 32 13 99
Hanstholm	Tlf. 97 96 16 90 - 97 96 13 35
Hirtshals	Tlf. 98 94 14 64 - 98 94 94 72 - 98 94 19 27
Hvide Sande	Tlf. 97 31 11 21 - 97 31 11 29
Lemvig	Tlf. 97 82 02 93
Skagen	Tlf. 98 44 55 88
Strandby	Tlf. 98 48 12 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)
TOWVÆRK
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

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 skibsanzlag



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

JENS OTTO GRØNNE PETERSEN

Kaniavej 19, 6960 Hvide Sande
Tlf. 97 31 19 14

HENNING SØRENSEN

Plantagevej 14, 8500 Grenå
Tlf. 86 32 30 05

BIRGER ISAKSEN

Hattemagervej 29, 9300 Sæby
Tlf. 98 46 36 80



Rygtter omkring formandsposten



Der har de sidste måneder sviret rygter omkring løn til Formanden og ansættelse af en ekstra mand ved Redningsstation Hirtshals.

De faktiske forhold er således, der er ikke ansat en ekstra mand ved Redningsstation Hirtshals, og er man valgt som repræsentant for en gruppe mennesker, i mit tilfælde som formand for Foreningen af Danske Redningsmænd, er der mulighed for kompensation for det merarbejde dette giver.

Foreningen af Danske Redningsmænd fik ved forhandlinger igennem, at der fra FRV's lønpulje kunne ydes ca.4000,00 Kr. pr måned for dette merarbejde.

Da vi her ved Redningsstation Hirtshals er ansat fire fuldtidsansatte, og arbejdet som formand kræver en masse rejse og mødeaktiviteter, er det klart at mit arbejde ved stationen i flere tilfælde bliver lavet af en af de andre fastansatte, derfor er de ca. 4000,00 Kr. pr måned fordelt således.

Formanden 2.013,00 Kr. pr måned. Tre fuldtidsansatte hver 671,00 Kr. pr måned.

Alle skal jo selvfølgelig betale skat af beløbene, så de store penge bliver der ikke tilbage.

For mit vedkommende er jeg ansat som stationsleder og har et årsværk som sådan på ca.1900 timer om året, og som formand bruger jeg ca.1500 timer om året.

Umiddelbart lyder 2013,00 Kr. pr måned af en hel del, men hvis det bliver delt ud på de timer der bruges som formand, er timelønnen lille, dertil kommer der også udgifter til de mange rejser og møder, og ikke at forlemme at når jeg ca. hvert fjerde år bytter bil er der forskel på prisen jeg får, om bilen har kørt 80.000 Km. eller den har kørt 160.000 Km. derudover er der også udgifter til vedligehold af bilen.

Selvfølgelig er 2013,00 Kr. bedre end ingen ting, men mit ønske er at til Generalforsamlingen i år 2000, er andre der vil lade sig opstille og en vil overtage jobbet som formand.

Så prøv ude ved stationerne og se om ikke der er en egnet redningsmand som vil lade sig opstille til formandsposten på Generalforsamlingen i år 2000.

Venlig hilsen

Jacob. Pedersen

NORDVESTBANK

- den lokale bank

Hirtshals Fiskeriforening

Herluf Trollesvej 8 · 9850 Hirtshals
Telefon 98 94 25 88 · Telefax 98 94 49 88



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 skibsinstitutioner...



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

**THYBORØN
HAVNS
FISKERIFORENING**

Havnegade 16, 7680 Thyborøn
Tlf. 96 900 120 · Fax 96 900 130

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

Udspil fra Foreningen af Danske Redningsmænd

Foreningen af Danske Redningsmænd har som modtræk til Farvandsvæsenets "Blå Plan" lavet deres eget forslag/plan til hvordan det fremtidige redningsvæsen kunne og burde se ud, set ud fra redningsfolkernes synspunkt. Dette forslag eller plan om man vil, er sendt til Forsvarsministeren og Farvandsdirektøren. Den er senere sendt til andre interessegrupper der både lokalt og på landsplan har interesse i at bevare redningsvæsenet, med det antal redningsstationer der forefindes i dag. Planen har følgende indledning

Forsvarsministeren
Vedr.: Den danske Kystredningstjenestens fremtid.

I Farvandsvæsenet har der i længere tid foregået forhandlinger og arbejde med henblik på rulning af Den Blå Plan. Den første plan, der så dagens lys i 1992, gældende til 2005 var et tilfredsstillende arbejdsredskab for en fornuftig udvikling og planlægning af Kystredningstjenestens virke.

Det senere arbejde med planlægningen har efter vor mening ikke foregået på en måde, som er normalt kendetegnende for sådan en organisation.

Redningsmændene føler, at beslutningerne er taget og at de "kun" deltager for at gøre resultatet "spiseligt" for medlemmerne.

På nuværende tidspunkt, hvor redningsmændene længe har påpeget svaghederne i Direktørens forslag, er situationen den, at vi ikke ved hvilket udkast Direktøren vælger at præsentere for Ministeren.

Fornemmelsen, blandt redningsmændene, er imidlertid den, at Direktørens forslag er af en sådan karakter, at der vil ske en stor svækkelse af det eksisterende beredskab, bl.a. med nedlæggelse af mange stationer.

For ikke at sidde tilbage uden indflydelse på det endelige resultat, tillader vi os derfor at fremsende vores bud på, hvordan beredskabet kan se ud.

Når vi føler det nødvendigt at blive hørt på denne måde, skyldes det, at de små justeringer og tilpasninger der selvfølgelig må til i en plan fra 1992, efterhånden har taget karakter hen efter en egentlig nedlæggelse af kystredningstjenesten.

Hvis denne nedlæggelse så var begrundet i at behovet for søredning var borte, kunne man se ideen i rulningerne. Det er imidlertid vores opfattelse at nedlæggelser og besparelser langt hen ad vejen skal ses som ledelsens manglende evne til at få "Huset på Christianshavn" til at funge-

re, og for at få pengene til at passe, må der nedlægges stationer.

Store bestræbelser på at finde årsagen til miseren, rapporter samt anbefalinger til at afhjælpe samme har kun medført yderligere bureaukrati og magtbrynje i Farvandsvæsenet

kystredningstjenesten skal nu tilbage til fordums tider, hvor den var udstyret med egen ledelse med det fulde ansvar for drift og anskaffelser. Dette gælder for alle forvaltningsgrene, der nu er spredt ud over hele Farvandsvæsenet

Afsluttende bemærkninger

Ministerens bedes notere sig, at ovennævnte tildragelse bare er "dråben, der har fået bægeret til at flyde over", og skal derfor anmode om at hele ledelsesstrukturen omkring Redningsvæsenet tages op til en grundig revision. Indtil for ca. 9 år siden havde Redningsvæsenet en fast og velfungerende ledelse i huset, men efter mange interne stridigheder og magtkampe er forvaltningen nu fordelt over lige så mange selvstændige kontorer og chefer, som der i dag findes i Farvandsvæsenet.

Det er vores ønske, at Ministeren læser vores rapport og lader denne indgå i overvejelserne om det fremtidige redningsvæsen i Danmark.

Forslag til plan for Kystredningstjenesten.

Der er fra Foreningen af Danske Redningsmænd lagt vægt på at denne plan er lavet ud fra den betragtning at alle stationer skal bevares og at ingen station i forhold til i dag må være dårligere stillet hvad materiel angår.

Der er også taget udgangspunkt i, at skal der bevares et troværdigt redningsberedskab til søs. Denne plan repræsenterer det minimum af materiel, der skal forefindes ved redningsstationerne for at disse kan opfylde de krav, som brugerne af redningsberedskabet i et moderne samfund måtte stille.

Foreningen har også taget kontakt til en arkitekt, for at få en uvildig beregning af,

hvad det ville koste at bygge garager og stationer, der opfylder redningsfolkernes behov. Der er der taget udgangspunkt i at alle redningsstationer skal have et nogenlunde ens udseende, her er der specielt tænkt på bygningerne i Thyborøn og Thorsminde, som står for det, der i folks bevidsthed repræsenterer en redningsstation. Vi mener Farvandsvæsenets priser for bygninger er alt for dyre.



Foreningens Formand Jacob Pedersen RST-Hirtshals.

Kystredningstjenestens organisatoriske forhold

For forbedring af kystredningstjenestens organisatoriske forhold bør virksomheden snarest muligt udskilles fra Farvandsvæsenet og organisatorisk overflyttes til Indenrigsministeriet for på denne måde, at blive placeret i en organisation, som vil sætte pris på kystredningstjenestens ydelser, og hvor kystredningstjenesten ikke er en konkurrent, men en samarbejdspartner i forbindelse med redningsopgaver

En sådan sammenlægning med indenrigsministeriet vil styrke samarbejdet med landets alarmcentraler

Administrationen bestykses med medarbejdere med den fornødne baggrunds-



HANSTHOLM ELEKTRONIK A/S

Alt i reparation og nyinstallationer

<p>ELEKTRONIK</p> <p>Salg og service:</p> <p>FURUNO - DECCA SHIPMATE - ATLAS - AP SAILOR - ELAC SPERRY - KODEN</p>	<p>EL</p> <p>Salg og service:</p> <p>24 volt og 380 volt generatorer ELMOTORER - STARTERE BATTERIER PUMPER</p>
---	---

DØGNVAGT

Telefon 97 96 18 88 · Fax 97 96 25 90



Fibigersgade 2,
7730 Hanstholm

Hanstholm Havns Fiskeriforening

Tlf. 97 96 13 99
Fax 97 96 23 46

Daglig kontortid fra kl. 0800 til kl. 1600

SAX-Ø

SEJL & PRESENING

v/ Jan Sørensen

KAI LINDBERGS GADE 51, 7730 HANSTHOLM
TLF.: 9796 1633 · FAX 9796 2027

**ALT I SKILTE, BILREKLAMER, TRYK PÅ T-SHIRTS
STORT UDVALG I PROFILTØJ**



Fiskernes Fiskesortering

A.m.b.A
7730 Hanstholm · Tlf. 97961496 · Fax 97961829



Dansk fisk HANSTHOLM

**FISKEFARTØJER
KØB - SALG - BYTTE**



WEST SHIP
v/ Thorkild Grøn

Auktionsgade 23, 7730 Hanstholm
Tlf. 97 96 19 88 · Fax 97 96 10 05

Salgsmedarbejder Peter Grøn
Tlf. 97 96 23 65. Mobil 40 82 48 65

Thomas Grøn
Tlf. 97 96 27 56 · Mobil 40 82 48 56

Thorkild Grøn
Tlf. 97 96 12 37 · Fax 97 96 20 36
Mobil 30 28 17 37, 40 32 47 37

HANSTHOLM HAVN
- god proviantering sikrer arbejdsglæde på havet



PROVIANT FRILAGER · STORES
TLF. 97962788
Fax 97 96 00 10



Stort udvalg i fersk kød, frugt og grønt, vin og spiritus

Kai Lindbergsgade 75 · 7730 Hanstholm
DØGNVAGT 20 84 27 88

**HANSTHOLM HAVNS
INDKØBSFORENING**

97 96 16 90
97 96 17 50
Fax 97 96 21 18




Hanstholm Ny Samlecentral A/S
Telefon 97 96 16 66 · 7730 Hanstholm

viden for løsning af netop deres opgave i virksomheden.

Kystredningstjenesten skal ikke udstyres med en kostbar nybygningsafdeling som i Farvandsvæsenet, men udelukkende basere sine indkøb af materiel på eksterne ydelser.

På denne måde vil Kystredningstjenesten fremstå med en langt slankere administration end på nuværende tidspunkt, og midlerne for drift af virksomheden vil blive anvendt i kystredningstjenestens regis og ikke, som det for nuværende er tilfældet, af Farvandstjenesten i almindelighed.

Endelig skal der i lighed med vore nabolande, åbnes mulighed for private donationer. Denne opgave skal varetages på en professionel måde for herigennem at få tilført nødvendige ekstra ressourcer og give kystredningstjenesten større frihed til selvbestemmelse og drift af virksomheden.

På Foreningens vegne
Jacob. Pedersen
Formand

Planen har følgende indhold:

Indholdsfortegnelse

Samarbejdet i Farvandsvæsenet
Redningsvæsenets udvikling og status
Forslag til det fremtidige Redningsvæsen

Oversigt over bilag

1. Indledende kommentar og afsluttende bemærkning, fra Interessantanalyse foretaget af Mercuri Urval dec.1995
2. Uddrag fra gennemgang af Kystredningstjenesten, interviewrunde foretaget af Farvandsvæsenet, januar 1998
3. Planer for bygning (garage)
4. Planer for bygning (redningsstation)
5. Økonomisk Hovedformål

Samarbejdet i Farvandsvæsenet

Organisation

Kystredningstjenesten er sammen med en række andre offentlige virksomheder blevet samlet i en organisation kaldet Farvandsvæsenet.

Formålet med denne samling af statslige virksomheder under en administration skal sikkert findes i en tro på, at man ved en sådan sammenlægning ville kunne opnå en række stordrift fordele, herunder besparelser inden for administration og konsulent virksomhed.

Disse fordele er efter vor bedste overbevisning ikke opnået, og vi tror heller ikke, at de nogensinde vil blive det.

Administrationen i Farvandsvæsenet bare vokser og vokser samtidig med, at de operative enheder bliver enten lukket eller indskrænket.

Formålet med Kystredningstjenestens placering i Forsvarsministeriet, skal sikkert findes i den antagelse, at en sådan placering ville være til gavn for det samlede SAR beredskab.

Denne fordel er efter Foreningens vurdering heller ikke opnået. Årsagen hertil er den, at der eksisterer et jalousi forhold mellem organisationerne i SAR-beredskabet, om hvem der er mest berettiget til at udføre redningsopgaver i Danmark. I dette drama bliver en lille virksomhed som kystredningstjenesten den mest udsatte part, og det har den fysiske konsekvens, at kystredningstjenesten

som virksomhed ikke bliver benyttet fuldt ud og til tider forsøgt gemt væk ved redningsaktioner og ulykker til søs.

Ledelse

Idet Farvandsvæsenet er en sammenslutning af en række mindre virksomheder, siger det sig selv, at der er mange forskellige meninger i retning af hvilken kurs, den samlede organisation skal tage.

Disse brydninger skaber en masse intriger og grupperinger i selve ledelsen i Farvandsvæsenet til stor skade for den enkelte virksomhed og i særdeleshed for Kystredningstjenesten. Konsekvensen af disse intriger i ledelsen er for kystredningstjenesten *en på alle måder uacceptabel planlægning og ledelse af kystredningstjenesten som virksomhed.*

Økonomi

Der er efter vor opfattelse ikke tale om manglende økonomiske muligheder i kystredningstjenesten og ledelsens argument for lukning af 7 redningsstationer af økonomiske årsager passer simpelt hen ikke. Det er ifølge vor opfattelse stærkt kritisabelt, at lukke redningsstationer udelukkende af økonomiske årsager, og ikke af operative årsager.

Det kan ikke være rigtigt, at lukke en eneste redningsstation af økonomiske årsager vel vidende at mennesker i lokalområderne således vil være overladt til deres egen skæbne i tilfælde af en ulykke til søs. Efter vor opfattelse kan en em-

bedsmand i Farvandsvæsenet ikke lukke redningss

tationer med mindre dette fuldt og helt er accepteret af de politikere, som har ansvaret for dette område.

De såkaldte økonomiske problemer i Kystredningstjenesten skal findes ene og alene i en tilfældig og manglende planlægning krydret med en grundlæggende manglende forståelse for virksomhedens drift.

Foreningen står uforstående overfor at man angiver økonomien som årsag, det kan nævnes at i Farvandsvæsenets økonomiske Hovedformål står kystredning for året 1998 budgetteret til 19.494.500 Kr. til lønninger og 9.753.000 Kr. til driften, det reelle tal for lønninger var 14.909.990 Kr. og for driften 7.482.977 Kr. Dette svarer til et mindre forbrug på sammenlagt 6.654.500 end budgetteret, og ligeledes er kystredning beskåret fra 66 årsværk i 1996 til 63 årsværk i 1998.

Materiel

I enhver virksomhed er der en egen kultur, dette gælder også for Farvandsvæsenet. En af disse kulturer er magtgrupperinger af en række personer fra diverse afdelinger, som i kraft af deres antal og status kan få gennemtrumfet netop deres ønsker om arbejde og prestige.


Dette påvirker kystredningstjenesten i en meget negativ retning, specielt med hensyn til anskaffelser af materiel.

I forsøg på at holde diverse personer i Farvandsvæsenets administration beskæftiget, med eller uden (mest uden) den fornødne ekspertise på området, beskæftiger Farvandsvæsenet til stadighed personale med at opfinde den dybe tallerken. Dette uagtet, at denne, som alle ved, kan købes andet steds og til en langt billigere anskaffelsespris.

Farvandsvæsenet har igangsat et meget ambitiøst nybygningsprogram af redningsfartøjer til kystredningstjenesten. Dette program er helt og holdent produceret i Farvandsvæsenets regi. Dette på trods af, at der i alle landene omkring Danmark produceres og leveres redningsfartøjer af en meget høj kvalitet og til en langt lavere kostpris end den kystredningstjenesten skal finansiere igennem indkøb gennem Farvandsvæsenet.

HIRTSHALS SEJLMAGERI
Havnegade, Hirtshals
Tlf. 98 94 12 27

Sejl · Presseninger · Tovværk



Denne politik sammenlagt med en dårlig planlægning tynger kystredningstjenestens økonomi i knæ.

Som et eksempel kan gives bygning af MRB MORTEN STAGE, som til at begynde med var budgetteret til en indkøbspris på ca. 5 mill. kr. pr. fartøj, men er endt med at koste 18 mill. kr. pr. fartøj - heri er interne årsværk i Farvandsvæsenet ikke medregnet.

Fartøjet blev sat i produktion uden at Farvandsvæsenets ledelse havde fået afklaret hvilken uddannelse det ville kræve at føre et sådant fartøj. Da fartøjets dimensioner og dermed sødygtighed er fastsat af lovkrav til uddannelsen af personelt om bord kunne kystredningstjenesten efter vor mening have fået et langt mere anvendeligt og sødygtigt fartøj, havde ledelsen forstået at udrede dette forhold i tide, og i særdeleshed før fartøjet blev sat i ordre.

Fartøjet blev sat i produktion uden at Farvandsvæsenet havde overvejet hvor mange fastansatte redningsmænd det yderligere ville kræve for at vedligeholde dette på de frivillige redningsstationer.

Det samme gælder for indkøbet af LRB fartøjer til kystredningstjenesten. For sent opdager man i Farvandsvæsenet, at disse fartøjer ikke kan løftes af kranerne på visse redningsstationer og at fartøjerne er udstyret med en fartbegrænsning ved høj sø.

Hvis vi skal købe en bil, er noget af det første man vil undersøge: har jeg kørekort? passer bilen i garagen? etc.

II. Redningsvæsenets udvikling og status

Historie og udvikling

Det danske redningsvæsen startede så småt op før 1850, og i 1852 blev der ved lov vedtaget, at der skulle være et kystredningsvæsen.

I de næste mange år voksede kystredningsvæsenet og der blev bygget mange stationer, robåde og raketapparater. På sit højeste var der ved de danske kyster 75 redningsstationer incl. bistationer og 727 mand, alle frivillige.

Alt dette blev først og fremmest startet

op fordi der var brug for det. Og dernæst var der i befolkningen et stort ønske, som på den måde lagde pres på de daværende politikere.

De redningsmænd, der blev ansat var alle lokalkendte, og alle var som omtalt frivillige med deres fuldtidsarbejde ved siden af. Alle var klar til at gå i aktion, når dette krævedes. Som i dag fik den frivillige for dette et mindre vederlag.

I begyndelsen af 1900-tallet begyndte motor redningsbådene at erstatte de efterhånden forældede roredningsbåde.

I begyndelsen af 1970'erne skete der en stor omvæltning for det danske kystredningsvæsen, der blev lagt ind under det, der dengang hed Farvandsdirektoratet.

Antallet af stationer blev stærkt reduceret, nemlig til 26, og ligeledes blev mandskabet stærkt reduceret, for nu skulle der bygges nye og hurtigere redningsbåde. Stadig var bemanningen ved stationerne frivillige stedkendte folk, men indtrufne omstændigheder, og en ulykke med RF2, gjorde at al modernisering gik i stå indtil sidst i 80'erne, hvor flere stationer blev lukket bl. a. på grund af at materiellet var blevet forældet.

Som status er nu i 1999, er der 24 stationer, hvoraf 6 er lukningstruede, ca. 210 redningsfolk, hvoraf ca. 36 nu er fastansatte.

Materiel, personel og uddannelse

De fleste stationsbygninger i dag er bygninger med moderne faciliteter, såsom af-fugtningsanlæg til udstyr og materiel, flere med vagt- og operationsrum, opholdsrum, toilet, badefaciliteter m.m.. Ganske få stationer mangler en egentlig renovering.

Bilerne er UNIMOC og LANDROVER, alle terrængående udrykningskøretøjer udstyret med radar, navigationsudstyr, walky-talky, VHF, mobil telefon, bærbare VHF'er, pyroteknik, raketapparater, flåde, bære, genoplivningsudstyr, medicinkiste med alt til nødbehandling, diverse udstyr samt en trailer med en mindre redningsbåd med påhængsmotor.

Den lette redningsbåd (LRB) er en åben hurtig let redningsbåd, ca. 10 mtr. lang udstyret med 2 stk. motorer på tilsammen 630 HK samt waterjets. Båden

er bygget til at operere inde mellem revlerne på helt lavt vand, og kan sejles på stranden. Farten er 35 knob. Der er plads til 12 siddende og 2 på bære. Af udstyr kan nævnes radar, VHF, navigationsudstyr, plotter, vaccummadrass, hypotermibære, genoplivningskuffert, medicin og nødbehandlingskuffert samt forskelligt udstyr til bjergning af folk.

De store både er fartøjer på ca. 17 mtr. og derover. Alle har 2 motorer på tilsammen godt 1500 HK. Farten er op til 21 knob. Bådene er udstyret med dobbelt af alt, og kan klare sig i enhver situation.

Mandskabet består af i alt ca. 210 mand, hvoraf ca. 35 er fuldtidsansatte, øgene til ca. 45 med indførslen af de nye mellemstore fartøjer. Resten er frivillige med tilkaldevagt.

Alle har gennemgået følgende kurser: **Første hjælp**, genoplivning og udvendig hjertemassage med ilt og sug. (bliver ofte repeteret).

LRB 1 kursus. Dette foregår på off shore skolen på Fanø og omfatter sejlads i brændingszonen, kærtringsøvelser, brug af redningsudstyr samt psykologi.

LRB 2 kursus, som er en overbygning af LRB 1.

SAR 1 kursus omfattende eftersøgning, bl. a. simulator.

SAR 2 kursus, som er en overbygning af SAR 1 på engelsk.

Derudover har flere gennemgået kurser som sygdomsbehandler, med bl. a. smertebehandling i tablet og sprøjteform, behandling af sårskader, underbinding af overrevne vener samt syning af større sår.

På alle kurser køres der repetitioner, og hvert kursus er af flere dages varighed.

Hertil kommer selvfølgelig myndighedskrav som skippereksamen, radiocertifikater, motorpasserprøver og kørekort til stor bil.

Som noget af det vigtigste, er alle mand opvokset tæt på den station, de er tilknyttet, og har derfor et meget stort kendskab til de lokale forhold på søen, såsom strøm, bund og besejlingsforhold under forskellige vejrsmæssige omstændigheder.

Udstyret på de enkelte redningsstationer er omfattende og dyrt (25-30 mill. Kr.). Stationerne er klar til aktion døgnet 24 timer i 365 dage om året. Kystredningstjenesten har fulgt med i udviklingen af trafikken på søen, herunder lystsejladsspændende lige fra luftmadrasser til store yachter og for den erhvervsmæssige del bl. a. hurtigfærger, der dagligt i stort tal krydser de danske farvande.

To triste ture

I to på hinanden følgende dage.

52-årig formodes druknet

En badetur den 21 august fra en båd ud for Skæring Strand endte tragisk i går for en 52-årig mand. Eftersøgningen af den savnede sejler i Århus Bugt blev indstillet i aftes ved otte-tiden. Han formodes at være omkommet.

Manden var i går først på eftermiddagen sejlet ud med en 41-årig kvinde og hendes syv-årige søn. Ud for Skæring Strand besluttede manden sig for at bade fra båden. Da han ville op i båden igen, kunne han ikke, og pludselig forsvandt han fra overfladen. Kvinden sprang i vandet for at hjælpe ham, men han var sporeløst forsvundet. Hun kom op i båden, og sammen med barnet blev kvinden samlet op af et forbipasserende fartøj. Her slog sejlerne alarm og tog jollen med på slæb til Århus Havn, hvor politiet hentede de overlevende. Politiet ved ikke, om manden har fået et ildebefindende eller er blevet taget af strømmen.

På grund af årstiden og den høje vandtemperatur ville manden være i stand til at holde sig i live i hvert fald et par timer. Hele eftermiddagen ledte Kystredningstjenesten fra Grenaa, Søværnets Operative Kommando og syv-otte frivillige lystfartøjer området igennem på kryds og tværs.

På land ved Skæring Strand stod lægeambulance og Falcks Redningskorps klar til at modtage den forulykkede. Desuden afsøgte en redningshelikopter området - men uden held. Falcks eftersøgningsbåd trak vod, da det ikke var muligt for dykkerne at søge på bunden. Dels skete ulykken over den såkaldte koralgrav, hvor der er 20-30 meter dybt og lav sigtbarhed. Dels ligger der mange tons dynamit fra 2.

verdenskrig på denne del af havbunden. Det er ikke mere end fem dage siden, at liget fra en lignende ulykke dukkede op en sømil ud for Fuglsø Strand. Den forulykkede sejler faldt fra borde 4. Juni, for ti uger siden, ud for Ebeltoft Havn.

Fra Grenå var det deres LRB der deltog, dette på forlangende af KGM, da det skulle gå så hurtigt som muligt med at komme ned og deltage i eftersøgningen, det var fra stationens side gjort opmærksom på, at det var lige i yderkanten af dens aktionsradius, hvis den skulle deltage i og lede eftersøgningen i bare en times tid, så ville den ikke have brændstof nok til at sejle hjem på. Det gik også som forventet, vi havde dog talt om at en af de tilbageværende på stationen kunne køre ned til Kalø Vig bådehavn i sin bil, med 100 L brændstof i nogle dunke, men en af de deltagende sejlbåde "Toto" af Egå, fortalte at inde i bådehavnen i Egå, fandtes en stander hvor der kunne tankes brændstof fra. Der var bare det men, at tanken skulle have konanter eller Dankort for at man kunne få brændstof, og da det jo ikke er kutyme at man sejler rundt med stationens pengeskab ombord, var gode råd jo dyre, men konen ombord på sejlbåden "Toto" Marie Christensen, som også havde deltaget i eftersøgningen, stillede sit Dankort til rådighed, så vi ad den vej kunne få fyldt op, *en virkelig flot gestus*. Dette medførte at da vi mandag morgen havde sendt pengene, blev følgende brev også sendt:

Kære Marie, Christensen,

Jeg vil hermed på Redningsstationens vegne gerne have lov til at sige dem mange tak for at de var så venlig at lægge

penge ud for vores lille redningsbåd lørdag d.21-8-99 da den var på eftersøgning i Kalø Vig, og var kommet i bekneb for brændstof, dette var en ualmindelig flot gestus af dem. Ligeledes vil jeg gerne sige tak til båden "TOTO" hvor de befandt dem ombord, og jeg håber de vil overbringe denne tak, fra mandskabet på Redningsstationen i Grenå, til de både fra Egå, som deltog i denne tragiske eftersøgning, det må vi sige om alle aktioner hvor der omkommer folk, disse er tragiske da der som regel altid er nogen der vil have mistet en kær person

Med venlig hilsen RST- Grenå

74 årig fundet død i jolle

En 74-årig mand fra Grenå blev i går d.22 sidst på eftermiddagen fundet livløs i sin jolle ca. en halv sømil nord for Grenå Havn. Der er ikke tale om en drukneulykke, da manden ikke har været i vandet. Tilsyneladende har han fået et hjerteanfald, mens han var ude at fiske. Han var død da redningsstationen fandt ham i jollen. Ved firetiden i går eftermiddag kontaktes den 74-åriges søn redningsstationen, da han var nervøs for sin far, der var taget på fisketur fra morgenstunden, faderen plejede at ringe hjem fra sin mobiltelefon, hvis ikke han var kommet hjem til kl.1200, dette havde han ikke gjort i går, og da sønnen efter flere forsøg ikke kunne komme i kontakt med mobiltelefonen, slog han alarm. Begge Grenå redningsbåde gik derefter i aktion, men blot tyve minutter efter afgang fandt den lille hurtiggående redningsbåd jollen, og fandt manden liggende i bunden af denne, der blev foretaget flere genoplivningsforsøg, men desværre var dette uden effekt. En ambulance var rekvireret og kørte manden på sygehuset, og en læge som tilså manden ved ankomsten til sygehuset mente at manden måtte være ramt af et hjertetilfælde først på formiddagen ■



**ESBJERG
FISKERIFORENING**
AUKTIONSGADE 2 · 6700 ESBJERG · TELEFON 75 12 86 88

HAVNENS REGNSKABSKONTOR

- BUDGETTER
- KONTORHOLD
- LØN
- DAGLIG REVISION
- REGNSKABSASSISTANCE

Vi passer dit regnskab mens du arbejder

Søndre Kajgade 13 · 8500 Grenaa · Tlf. 86 30 10 00 · Fax 86 32 34 01



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

Udvalget for redningsfartøjer og -materiel

Referat fra møde nr. 3/1999 i UROM, onsdag den 22. september 1999 i Søkvæsthuset i København.

Fra Farvandsvæsenet:

Divisionschef Svend Bojesen
Skibsinspektør Flemming S. Damø
Overkonstruktør Michael I. Jensen
Ingeniør Per Siert (pkt. 1 - pkt. 2 pind 3)
Overkonstruktør Søren Lange (pkt. 1 - pkt. 2 pind 4)
Fuldmægtig Jørgen Busch Christensen (referent)

Fra Foreningen af Danske Redningsmænd

Stationsleder Jacob J. Pedersen, Redningsstation Hirtshals
Bådmand Claus H. Jacobsen, Redningsstation Neksø
Stationsleder Bjarke Kristensen, Redningsstation Rømø

Fraværende:

Afdelingsingeniør Ómar Frits Eriksson
Stationsleder Henning R. Sørensen, Redningsstation Grenå Havn

Svend Bojesen bød velkommen til møde nr. 3/1999 i UROM. Der blev medtaget

yderligere tre dagsordenspunkter, og dagsordenen fik herefter nedennævnte udseende:

Dagsorden:

1. Kommissorium for UROM
2. Status vedrørende:
LRB type-10
Det videreforløb med MRB type-16 projektet.
PC baseret navigationsudstyr til type-16.
Byggeaktiviteter på redningsområdet.
3. § 16-sikkerhedskurser
4. Nødhjælpkasse til LRB/MOB/Redningsbil.
5. Krancertifikat til LRB-kraner (til de nye LRB'ere).
6. Eventuelt.
7. Dato for næste møde.

Ad. pkt. 1. Kommissorium for UROM

Et revideret kommissorium med mindre redaktionelle ændringer var fordelt til UROM.

Det blev præciseret, at UROM er en reference- og rådgivningsgruppe og at medlemmerne som ligeværdige medlemmer, alle, kan sætte emner på dagsordenen, få udsendt materiale og at materielprojekter inden for kystredningstjenestens område af enhver art, alle, på et så tidligt tidspunkt, gerne i ide- og undersøgelsesfasen tages op i UROM.

Et enigt UROM gav tilslutning til at kommissoriet nu blev underskrevet af Direktøren og herefter blev udsendt. (Revideret kommissorium vedlagt).

Ad. pkt. 2. Status vedrørende LRB type-10, MRB type-16. PC-navigationsudstyr til type-16 og byggeaktiviteter på redningsområdet

Status vedrørende LRB type-10

Per Siert orienterede om, at LRB 18 blev stationeret på redningsstation Neksø, at kranen i bådhuset er ombygget og tilpasset, ligesom der er gennemført uddannelse for besætningen i betjening af den ny LRB18.

Vedrørende pressekontakt og PR-tiltag, bekræftede Per Siert, at i forbindelse med leverancerne af de nye LRB'ere, havde Farvandsvæsenets M-afdeling, redningsinspektøren og de lokale redningsstationer sørget for den fornødne omtale i aviserne og TV. Endvidere blev det fremhævet, at LRB'en fra Sæby påtænkes udstillet på den kommende Fiskerimesse i

Aalborg. Michael Jensen omtalte proceduren ved kanibalisierung, afhændelse af ældre udfasede LRB'ere på forsvarrets auktioner, og som herefter blev solgt som kasseret materiel og hvor Farvandsvæsenet ingen indflydelse har på hvis en eventuel køber får dem modificeret og repareret, således at de opfylder Søfartsstyrelsens regler. Jacob Pedersen fortalte, at der forlydende om at et af Farvandsvæsenets udfasede redningsfartøjer skulle anvendes som landbaseret rescue-båd for Fanø-færgen. Dette fandt han særdeles uheldig og mente at når Farvandsvæsenet kasserer et redningsfartøj der ikke opfylder kravene som kystredningsfartøj, bør fartøjet ikke kunne anvendes andre steder til redningsfartøj. Farvandsvæsenet burde evt. anvende udstyret fra en sådan båd og ophugge skroget. Svend Bojesen fandt at årsagen til at et udfaset FRV redningsfartøj kunne anvendes som f.eks. rescue-fartøj måtte ses som en ud løber af de meget strenge regler for FRV's redningsfartøjer. Hvis disse regler var blevet for strenge skulle man måske drøfte det i regeludvalget, Svend Bojesen fandt ikke umiddelbart, at FRV kunne ophugge en båd fordi man ikke ønskede den anvendt et andet sted.

Status vedrørende MRB type-16

Per Siert orienterede om status vedrørende bygning af MRB nr. 2. Bygningen er igangsat den 12. juli 1999 og fartøjet forventes at være klar medio september 2000, hvorefter træning i sejlads med fartøjet samt afprøvning af fartøjet vil kunne gennemføres. Bygningens stade er: Skrog indvendig er færdig, fartøjet er 140 kg. lettere end Morten Stage, ligesom der i projektgruppen vedrørende MRB type-16 overvejes en række mindre ændringer af indretningen af styrehus, el-systemer og af sø-gelænder. Per Siert og Bjarke Kristensen efterlyste - af hensyn til redningsfolkernes træning og uddannelse og modtagefaciliteter i den pågældende havn samt omdisponering af nuværende MRB-fartøj - en klar udmelding om hvor MRB nr. 2 skulle stationeres - er det stadigvæk Skagen Havn ??

Per Siert orienterede endvidere om at MRB Morten Stage i øjeblikket er på Mathis Værft for at få ordnet nogle mindre arbejder, blandt andet med ventilationen til motorrummet og trosseklipperen, således at fartøjet bliver fuldt opdateret og er klar til at gå i operativ drift.

Oversigten over de udestående arbejder er sendt til FK og redningsstation Østerby. Svend Bojesen oplyste for så vidt angår Morten Stages bemanning, at der ikke som det ser ud i øjeblikket umiddelbart kan blive tale om fastansættelse på en 37 timers-ordning. Der vil midlertidig - indtil spørgsmålet er fuldt afklaret - blive budgetteret med timer til bemanning og vedligehold. FK og AP vil aftale den praktiske tilrettelæggelse af den midlertidige ordning vedrørende MRB Morten Stage med Stationsleder Erik Sørensen, Redningsstation Østerby.

PC baseret navigationsudstyr til MRB type-16

Per Siert og Bjarke Kristensen orienterede om at de havde været rundt og undersøgt mulighederne for anskaffelse af PC baseret navigationsudstyr til MRB nr. 2. Svend Bojesen fastslog, at ved anskaffelse af PC navigationsudstyr til MRB nr. 2 skal der tages højde for vægt og dimensioner samt at det er Ecdis-godkendt udstyr. Claus Jacobsen oplyste, at Michael Jensen havde fået et tilbud om at anvende godkendt PC navigationsudstyr som pilotprojekt i type 23-fartøjet, Leopold Rosenfeld. Svend Bojesen afrundede drøftelsen om PC baseret navigationsudstyr med at fastslå, at Farvandsdirektøren på ledelsesmøde havde meddelt, at udstyret skulle være godkendt.

Per Siert forlod herefter mødet.

Status vedrørende byggeaktiviteter på redningsområdet

Søren Lange orienterede om en række afsluttede, igangværende og planlagte bygge-, vedligeholdelses- og ombygningsaktiviteter inden for redningsområdet:

Anholt: Om- og tilbygningen er færdig. Afleveringsforretning er afholdt.

Christiansø: Indretningen af kanonjolle-skuret og sliskearrangementet er færdiggjort.

Gedser: Mindre uddybningsarbejder ved bedding er udført.

Grenaa Havn: Udskiftning af kranarrangement er udført.

Esbjerg: Bådhus er færdigt. Afleveringsforretning er afholdt.

Hanstholm: Materielafdelingen forbereder udbud af projektering af "prototype"-RST.

Hvide Sande: Dispensation fra Arbejdstilsynet til betjening af kranarrangement indhentet.

Odden Havn: Efter lynnedslag udskiftes VHF, radio, udkalderanlæg og strømtable, ligesom der lysesikres.



Der fattes penge til at fastansætte folk på 37 timers ugebasis.

Rønne: Ombygning af sliske pågår.

Slettestrand: Der har været bygningssyn på den bygningsfredede redningsstation i Slettestrand. Facaderenovering og udbedningsarbejder på mursten og tegtag aftalt med Kgl. Bygningsinspektør.

Sæby: Beddingsarbejder og foranstaltninger i forbindelse med en konstateret rådskade på redningshuset pågår.

Agger: Telt nedtaget og lejemålet opsagt.

Søren Lange forlod herefter mødet.

Ad. pkt. 3. §16 sikkerhedskurser

Flemming Damø oplyste, at der både havde været positive og negative tilbagemeldinger på §16 sikkerhedskurserne. Det har hidtil ikke været muligt at overbevise Søfartsstyrelsen om, at kurserne skal virksomhedstilpasses Farvandsvæsenet eller at der inden for kystredningstjenestens område i et givet omfang kan dispenseres for disse kurser. Søfartsstyrelsen har dog udtrykt interesse, og vil gerne ud at besigtige forholdene og sejele med redningsfartøjer.

Ad. pkt. 4. Nødhjælpkasse til LRB/MOB/Redningsbil

Flemming Damø oplyste, at Henrik Schøtt Hansen på baggrund af drøftelserne nu har sammensat et forslag til indhold og udformning af nødhjælpskassen til LRB/MOB/Redningsbil. UROM var enig i det foreliggende forslag, idet det blev bemærket, at der skal være en brugsanvisning som sidder indvendig i kassens låg og at udformningen af graveringen

overvejes. Det blev aftalt, at FK opretter et projekt vedrørende indkøb af disse nødhjælpskasser og at det sikres at man får nødhjælpskasserne ude på stationerne, ved at instruktøren tager nødhjælpskasserne med ud på stationerne og instruerer i hvordan de fyldes op i forbindelse med afholdelsen af opfølgingskurserne i førstehjælp.

Ad. pkt. 5 Krancertifikat til LRB kraner (til de nye LRB'ere)

Flemming Damø oplyste, at i forbindelse med etablering af ny kran på redningsstationen i Neksø var man blevet opmærksom på Arbejdstilsynets regler og bekendtgørelse om krancertifikat. Der gøres opmærksom på, at ingen af FRV's kraner på redningsstationerne er godkendt til personløft og der advares mod uforsvarlig omgang med disse kraner. Materielafdelingen/Henning Littau er i gang med at afklare spørgsmålet med Arbejdstilsynet og modtager gerne input, herunder også som foreslået en video og oplysninger fra Claus Jacobsen.

Ad. pkt. 6. Eventuelt

Flemming Damø oplyste, at DSC allerede er installeret i fartøjerne i Thyborøn og Hanstholm og gjorde opmærksom på, at før installering af DSC, skal det nøje overvejes i hvert tilfælde af FK og M. Flemming Damø gav tilsagn om, at FK forsåvidt certifikat til radioudstyr, ville undersøge hvad tilladelsen går på og om alle kan anvende radioudstyret. Bjarke Kristensen oplyste, at i projektgruppen

KANSAS SEA



Vi henviser til nærmeste forhandler!



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

vedr. bygning af MRB type-16 er man opmærksom på at mellembølgepejler ikke længere kan karakteriseres som det aller mest vigtige udstyr og man overvejer om man skal inddrage Søfartsstyrelsen og foreligge dem spørgsmålet om at skrotte mellembølgepejleren i de nye MRB-fartøjer. UROM var enige og havde ikke bemærkninger hertil.

Jacob Pedersen rejste spørgsmålet om leveringstid og størrelser på redningsdrager fra Viking og Michael Jensen oplyste, at FK vil tage initiativ til der blev aftalt et møde med Jørn Hansen fra Forsyningstjenesten og Kromann fra Viking om et kvalitetsbesøg på Vikings fabrik og lager i Esbjerg.

Jørgen Busch Christensen afrapporterede fra "arbejdsgruppen om fællesbygninger" som blev nedsat på sidste møde i UROM, og oplyste, at vi var i dialog med Statshavsadministrationen i Esbjerg om udformning af aftaler om fællesbygninger i Esbjerg og Hvide Sande.

Ad. pkt. 7. Dato for næste møde
Møde 4/1999 i UROM blev aftalt til onsdag den 8. december 1999 kl. 10.00. Mødet afholdes i Søkvæsthusets lille mødelokale.



En solstråle Historie

Efter at der har været skrevet en del om Falck i forbindelse med ulykken ved Kølpen, kunne denne historie der kommer fra RST-Anholt ikke været kommet på et mere belejligt tidspunkt. Fra Anholt fortæller: Efter at vores Landrover var blevet meget skadet på overfarten Anholt-Grenå på grund af rigtig dårligt vejr (af omveje har jeg hørt det skulle dreje sig om en skade der løber op i 100.000 kroners klassen, og at det var på grund af at bilen rev sig løs på færgen) stod vi rigtig godt med skægget i postkassen. Vi skulle bruge et køretøj, til vores kontraktlige forpligtelse, sygekørsel. Efter nogen tid tog vi mod til os og ringede til Falck i Randers. Vi blev hurtigt stillet om til Teknisk afdeling, den flinke mand sagde med det samme at dette nok kunne lade sig gøre, han ville ringe tilba-

Udvalget for redningsfartøjer og -materiel m.v. i kystredningstjenesten, UROM. 22. september 1999.

Revideret kommissorium.

INDLEDNING

Farvandsvæsenet har nedsat et udvalg for redningsfartøjer og -materiel m.v. i kystredningstjenesten, UROM. For udvalgets arbejde er fastsat nedennævnte kommissorium, som blev drøftet og godkendt på UROM's 1. møde 15. august 1984, og senest er rettet 22. september 1999.

SAMMENSÆTNING

UROM er nedsat med Chefen for Farvandssikringsafdelingen som formand og nedennævnte indgår i udvalget: Chefen for Administrations- og personaleafdelingen

Chefen for Redningstjenesten

Sagsbehandlere fra

Redningstjenesten/Farvandssikringsafdelingen

Chefen for Materielafdelingen

Sagsbehandlere fra Materielafdelingen

Indtil 4 repræsentanter for Foreningen

af Danske Redningsmænd

Administrations- og personaleafdelingen stiller sekretær til rådighed for UROM som varetager udvalgets sekretariatsforretninger.

KOMMISSORIUM

1. Fartøjer

UROM har til opgave at følge projektering og bygning af nye rednings- og hjælpefartøjer. I forbindelse hermed er det UROM's opgave at udarbejde indstilling om a) fartøjstyper, b) størrelser, c) byggematerialer, d) udstyr og e) bemanning og uddannelse.

2. Kørende materiel

UROM har til opgave at vurdere, i hvilket omfang kørende materiel bør anskaffes eller udskiftes og udarbejde indstilling om a) typer, b) udstyr og linekastningsmateriel og c) bemanning og uddannelse.

3. Bygninger

UROM har til opgave at vurdere, hvilke konsekvenser anskaffelse af nye fartøjer eller nyt kørende materiel kan få på det bygningsmæssige område og udarbejde indstilling om nybygninger eller bygningsændringer, der skal indeholde a) typer, b) indretning og c) udstyr.

4. Øvrige opgaver

UROM kan i øvrigt behandle alle emner vedrørende kystredningstjenestens fremtid, som der kan opnås enighed om i udvalget.

ADMINISTRATIVE FORHOLD

UROM kan benytte fornøden assistance udefra. Såfremt der er væsentlige udgifter forbundet hermed, skal der, inden udgifter afholdes, oprettes driftsprojekt i overensstemmelse med procedure herfor.

S. Torp Petersen

ge i løbet af ti minutter. Ti minutter senere ringede han og sagde at der stod en ambulance i Hornslet som vi kunne hente. Vi talte med Stationsleder Åge i Hornslet og fik alle oplysninger om køretøjet. Fredag rejste Svend med færgen om

morgenen og om eftermiddagen kom han hjem med ambulancen. Så nu tror vi at meget kan lade sig gøre når folk er villige og flinke » Derfor siger vi tak til Falck i Randers og til Falck i Hornslet «

RST-Anholt.



Landroveren fra Anholt som blev stærkt beskadiget under færgetransport.

Ulykken ved Kølpen

Den i sidste nummer omtalte hændelse har medført en større debat i de nordjyske aviser.

Der har siden ulykken lørdag den 2-8 været en hel del debat i specielt Frederikshavn og Sæby området i den lokale presse angående hændelsen. Der har været store overskrifter med titlen "Søredning flyder med magtkampe" og der har været en hel del læserbreve, som det er lykkedes Tidsskriftet at få fat i en del af, og som beskriver hvad der er blevet debatteret i området. Disse læserbreve bringes her.

Den 18 bringes følgende to indlæg Fra storslået til jordslået

Falckredder Peter Jørgensen Ravnshøj
Forrige lørdag skete der det, der ikke må ske. Redningsbåden fra Falck kunne ikke starte, da den skulle i redningsindsats. Det skete på trods af bådøvelser og materiel kontrol. Båden er tre år gammel og noget af det bedste der fås til kystredning, der er VHF, genoplivningsudstyr, og meget andet ombord. På linie med andre tilsvarende både hos Søværnet og Redningsvæsenet, kan den ikke betjenes, hvis der ikke er strøm på batterierne. Motorbenet kan ikke sænkes, idet det fungerer elektrisk/hydraulisk, så kan man ikke løse palen i benet og derved sænke det i vandet.

Flemming Jensen skriver, det aldrig kunne ske ved SVN eller Redningsvæsenet. Det er da dejligt, de har sat sig ud over teknikens luner.

Begge disse væsener har den fordel, at de altid starter hjemme, så går noget galt, kan det skjules, ingen kloge hoveder stresser dem i deres forsøg på at rette en fejl.

Det værste vi kan komme ud for når materiellet svigter er personer, der kræver noget af os, der ikke er muligt. De to redere der var på Rønnerhavnen er begge professionelle redningsfolk, selvom de i avisen er udråbt til et par himmelråbende amatører. De ville ud og hjælpe, men kunne ikke. Det bliver jo ikke nemmere, når en del af tiskuerne kommer med hånlige tilråb, og alle ved hvad der skal gøres.

Hvis vores motor var startet den lørdag, havde meget været anderledes. Vi ville have haft vores udstyr med, da det er monteret i redningsbåden. Hvis der havde været noget at gøre for den forulykkede person, kan der ikke findes personale der har større erfaring med genoplivningssituationer end Falck redderne.

Over for de efterladte skal jeg beklage denne debat, men der er vel grænser for hvad selv redningsfolk skal finde sig i?

Falck - for sent på den?

Falckredder Peter Jørgensen Ravnshøj
Bruno Müller postulerer i sit læserbrev 5. august 99, at det ikke er første gang Falck er længe om at komme på havet. Jeg antager, du hentyder til ulykken, hvor den svenske familie kørte i havnen. Vi blev kritiseret for af vore dykkere kom fra Skagen og Ålborg.

Bruno, hvis dine partifæller og det øvrige byråd ville betale for et dykkerberedskab, er der intet vi hellere ville stille til rådighed. Men tror du, vi kunne redde nogen ved det?

NEJ! Redningsdykning = bjærgning af omkomne, hvis man da ikke sidder på kajkanten iført sin dykkerdragt og venter på at ulykken sker. Der er maksimum tre til fem minutter at reagere på.

Flemming Jensen giver Falck skylden for ulykkerne på Vestkysten, den er langt ude, men igen, hvis Jensen betaler, sidder vi gerne i vandkanten i en båd og venter på ulykken. Den 4. august giver Jens Hedegaard udtryk for, at de professionelle ikke blev alarmeret, dvs. Søværnet og redningsstation Sæby. Der er også responstider ved disse båd-tjenester. Redningsstationens sandsynligvis lidt kortere end Falcks, da deres båd ligger ved vandet. Men SVN, lørdag eftermiddag, er det ikke kun MP-vagten der er til stede, alle andre er på weekend og afspadsring. Søredningsberedskabet i weekenden, udføres af Marinehjemmeværnet og det ligger på ca. 30 minutters beredskab. Brunos kollegaer fra dykkertjenesten kunne

måske ringes ind, men hvad med tidsfaktoren?

Uanset om det er Falck eller andre, der udfører disse redningsopgaver, kan der ske fejl. Men man kunne nemt få den tanke, at dagsordenen skal findes et helt andet sted, nemlig den, at krisen kradsrer hos de offentlige væsener og læserbrevskribenterne under dække af søsikkerhed ønsker vore opgaver overført i offentligt regi.

Tror man ydelserne bliver bedre, fordi de udføres offentligt? Det er vist ikke bevist et eneste sted endnu.

Den 23-8 svares der på ovennævnte indlæg.

Svar til Falckredder Peter Jørgensen

Bruno Müller Frederikshavn

Du skriver i dit læserbrev, at jeg postulerer, at det ikke er første gang at Falck er længe om at komme på havet! Du skriver, at du antager, at jeg hentyder til ulykken på Frederikshavn havn hvor en familie i bil kørte i havnen. Nej, Peter Jørgensen, jeg kan fortælle dig, at den tragiske ulykke intet har med mit læserbrev at gøre, og jeg vil gerne uddybe for dig, hvad jeg mener med, at det ikke er første gang, at i er længe om at komme på havet til en redning. I sommeren 1996 kæntrede seks unge mennesker ud for Deget og efter en times ophold i vandet blev de samlet op af to både fra Rønnerhavnen, der var blevet ringet op af en beboer der kunne se dem fra Kragholmen.

Endelig korn der gang i det "officielle" redningsvæsen, ved at der kom en ambulance og politi på havnen, som jo ikke kunne komme ud til de forulykkede. Seks minutter senere kom jeres redningsbåd, kun for at se, at det var overstået, og at de unge mennesker og deres båd var ved at blive bragt mod havnen! I følge VT udtalte vagthavende ved Falck, Jes Krag, at personellet var ude at køre ambulance og at det var først da den blev ledig, at man kunne sende båden afsted.

Alle handler i...

Thorsminde Fiskernes Indkøbsforening

Vesthavnen · Thorsminde · 6990 Ulfborg
Telefon 97 49 70 55

Specialister i garn

LOSNING AF

Stort kolerum til
opbevaring af fisk



DØGNET RUNDT

Døgnvagt 97 96 19 88
Telefax 97 96 10 05



Thorkild Grøn's Samlecentral

Auktionsgade 23 - 7730 Hanstholm

Det er ikke noget jeg postulerer jeg mener, der er noget der virker uprofessionel! Var denne kæntring sket om vintren, kunne det have sluttet med en tragisk ulykke. Er det det du kalder et beredskab?

Derfor er det tilfredsstillende, med baggrund i ulykkelige hændelser, at Fartsvæsenet allerede i år vil have klarlagt hvad kystredningsstationerne råder over, med henblik på at bruge den ekspertise og dyre materiel, der skal til ved ulykker på havet.

Jeg tror egentlig, at vi to Peter Jørgensen, har en ting til fælles, og det er at beredskabet skal være optimalt og være professionelt. Det har alle borgere krav på.

Den 25-8 er der følgende indlæg/interview

Der er mangel på samarbejde, mener Birger Isaksen

Hovedmålet må være at få redningsaktionerne til at glide så effektivt som muligt.

Bådfører på redningsbåd LRB 16 ved Sæby Redningsstation, Birger Isaksen, vil gerne medvirke til den hede debat, der udspringer af en mislykket aktion for nogle uger siden i Frederikshavn, hvor

Falcks redningsbåd ikke ville starte. Debatten har blandt andet affødt spørgsmålet, hvor effektiv søredningstjenesten egentlig er. Birger Isaksen har været tilnyttet Sæby Redningsstation siden 1985, og han fungerer samtidig som havnefoged

Stationen er indehaver af en ny båd, der blev taget i brug for et halvt år siden, og som på nuværende tidspunkt har været kaldt ud 10 gange i faretruende situationer

Når Birger Isaksen gerne vil blande sig i debatten, er det fordi han mener at der er mangel på samarbejde mellem Falck og redningsstationerne.

Tit og ofte virker det som om vi slet ikke eksisterer, når vi sammen med Falck opererer til søs. De vil fremstå som de suveræne - også i forbindelse med søredninger. Falck glemmer, at i forbindelse med aktioner til søs har de stadig meget at lære, siger Birger Isaksen, der som det seneste eksempel henviser til ulykken ud for Strandby, hvor en fisker kæntrade med sin kutter

Eget løb

Sæby Redningsstation bliver tilkaldt. Ved Strandby får båden fra Sæby kontakt med Falck, der dog ikke svarer over radioen. Falcks redningsbåd ligger med motors-

top. Vi sejler helt hen til båden og spørger, om der er problemer. Intet svar. Vi spørger derefter, om vi skal slæbe dem ind havnen. Svaret fra Falck lyder, at det vil de selv klare. Hele denne attitude siger os, at hos Falck kører man sit eget løb, konstaterer Birger Isaksen, der gerne indrømmer, at Sæby Redningsstation indimellem også bliver suget ind i denne magtkamp om at være først og bedst. De små redningsstationer er i fare for at blive nedlagt, og groft sagt er det sådan, at jo flere aktioner man deltager i, jo større er chancerne for, at stationerne bliver bevaret. Dette faktum er man også i Sæby klar over.

Kun supplement

Birger Isaksen slår en tyk streg under at det udstyr Falck råder over, kun egner sig til aktioner fra strandkanten og 100 meter ud. Her er de så et glimrende supplement til de større redningsenheder. Men at påstå, at Falck

udgør det samlede redningsberedskab til søs herhjemme er det rene vås, siger Birger Isaksen, der er helt på det rene med, at hvad angår genoplivning har Falck redderne langt større erfaring. Når alarmerne går, skal vagthavende hos politiet tage stilling til, hvem han alarmerer. Det kan være Falck eller redningsvæsenet

eller begge instanser - alt afhængig af forholdene.

Stort ansvar

Derefter skal Søværnets Operative Kommando (SOK) - der altid er den øverste myndighed under rettes Den vagthavende har et stort ansvar, og det kan indimellem svært at overskue hvilken grad af assistance der er brug for. Men for alle parter må målet være, at vi bliver bedre til at forene kræfterne i stedet for at køre hver sit løb, siger Birger Isaksen, der understreger, at Redningsstationen i Sæby - der er en underafdeling af SOK - er til rådighed døgnet rundt - også i weekenden.

Den 26-8

Kommentar til magtkampen om Søredning

Tommy. Rise Stationsleder

Falck Redningskorps

Frederikshavn/Sæby

Nu har vi efterhånden lagt hoved til mange øretæver omkring Falcks søredning. Nu er målet fuldt, nu må det stoppe. De mange useriøse ting i debatten vil jeg undlade at kommenterer. Der er også kommet mange vise ord ind i debatten, desværre glemmer man bare at bringe dem det rette sted.

Lad os slå et par fakta fast. Falcks Redningskorps er en del af et samlet beredskab. Vi er entreprenører på specifikke områder, og udfører vores opgaver nøjagtigt som alle andre enheder i det samlede redningsberedskab, når vi bliver rekvireret til en aktuel indsats.

Vi indgår på lige fod i samarbejdet med alle andre, et samarbejde jeg føler fungerer særdeles godt.

Det seneste eksempel havde vi i Strandby, hvor fire forskellige enheder samarbejdede fortrinligt.

Som redningsleder fra Falck, har jeg kun stor ros til alle, for deres indsats og samarbejde den dag, såvel som ved andre indsatser.

Et andet fakta er, at Falck frasiger sig aldrig et samarbejde ud fra egoistiske grunde. Vi er altid åbne for initiativer, der kan fremme samarbejdet og forbedre beredskabet. Vores politik i Falck er bare, at vi diskuterer samarbejde med vore samarbejdspartnere og ikke i dagspressen

Derfor kan jeg også kun tilslutte mig de skrevne ord om, at i samarbejde skal vi forene kræfterne, for at sikre beredskabet. Der er da også mange eksempler på, at vi har været initiativtagere til tiltag i den retning, dette ved redningsstationen i Sæby også.

Det samlede redningsberedskab i Danmark er bedre end i andre lande, netop

fordi forenede kræfter ved redningsvæsenet har givet input til de politiske beslutninger. Så kære redningskollegaer, lad os da blive ved med dette, det er også en af vore opgaver som redningsfolk, seriøse input til forbedringer. Det andet er os ikke værdigt.

Den 26-8 er der følgende indlæg fra KGM.

Aldid Til stede

O. Hoffgaard, kommandørkaptajn

Kattegats Marinedistrikt, Frederikshavn

Falckredder Peter Jørgensen afslører i sit læserbrev i VT den 18. august under overskriften »Falck - for sent på den« en tilsyneladende mangel på viden om, hvorledes det danske søredningsberedskab er organiseret og virker, på trods af at han selv er den del heraf i den udførte fase, såfremt Falck alarmeres og deltager.

Kattegats Marinedistrikt finder det derfor både relevant og nødvendigt at imødegå udsagnet i læserbrevet om, at »søværnet lørdag eftermiddag vel kun er MP-vagten, som er til stede«.

Det forholder sig således, at ledelse og koordinering af søredning og eftersøgning på havet i

dansk område er pålagt og varetages af Søværnets Operative Kommando eller af det marinedistrikt, i hvis område aktionen finder sted. Aktioner i Kattegat eller Skagerrak vil således blive varetaget af Kattegats Marinedistrikt, såfremt Søværnets Operative beslutter at delegere opgaven.

Til orientering for læserbrevskribenten er Kattegats Marinedistrikt fysisk placeret i Frederikshavn.

Kattegats Marinedistrikt er bl.a. døgnbemandet med personel med søredningsuddannelse, som bl.a. varetager, leder og koordinerer sørednings opgaver døgnet rundt, året rundt. Enhver melding om



ESBJERG GENSIDIGE
SKIBSFORSIKRING

Havdigevej 31 · 6700 Esbjerg

søulykke eller formodet søulykke, vil øjeblikkelig blive omsat til en søredningsaktion, hvor der indsættes de nødvendige ressourcer i forhold til opgavens karakter.

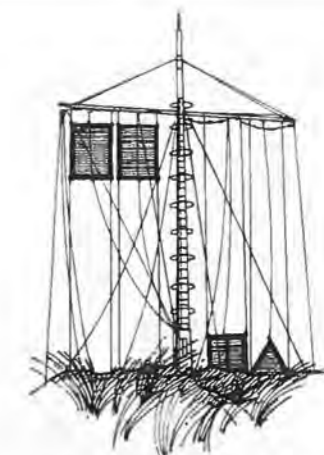
Disse ressourcer omfatter redningsstationerne området, forsvarets redningshelikoptere, søværnets og Marinehjemmeværnets enheder i området, Falck, politiet, Lyngby Radio, havnemyndigheder og endelig den civile skibstrafik.

En anden side af sagen er det forhold, at søværnet i Frederikshavn gennem adskillige år har gennemført

kompetencegivende uddannelse i søredning til såvel civile som militære på Søværnets Taktikskole.

Altså, Søværnets søredningsberedskab er ikke gået hjem lørdag eftermiddag, det er til stede altid.

PS: Nu kunne man få det indtryk at der overalt i landet hersker en rivalisering mellem Falck og kystredningsstationerne, dette er heldigvis ikke tilfældet, ved et besøg for nylig på Hvide Sande redningsstation blev det over for Tidsskriftet fortalt at man der har et perfekt og intens samarbejde med Falck ved ulykker på Ringkøbing Fjord og langs kysten ud til Vesterhavet, ved en hvilken som helst henvendelse til Falck angående en ulykke til søs, alarmerer Falck selv prompte redningsstation Hvide Sande, så de i fællesskab kan yde hjælp til den eller de forulykkede. Dette eksempel burde danne præcedens for alle stationer og fra et par andre stationer meddeles det at de også har et fortrinligt samarbejde med Falck.



HVIDE SANDE
FISKERIFORENING

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



MATHIS VÆRFT A/S

Bådbyggervej 7 · Ålborg · Tlf. 98 12 05 50

Medicinkiste. B. Kursus

Søfartsstyrelsen udsendte den 1. december 1998 en "Bekendtgørelse om skibsmedicinkister" der betød at redningsfolk der er ansat ved stationer hvis både er forsynet med medicinkiste af typen B, skulle gennemgå en af søfartsstyrelsen godkendt uddannelse. Disse uddannelser finder for tiden sted for redningsfolkene på blandt andet AMU Center Thy & Mors i Thisted. Fra den 4. til den 7. oktober deltog otte redningsfolk i et medicinkiste kursus, af fire dages varighed, på AMU centeret i Thisted. Der var to deltagere fra hver af følgende stationer Anholt, Gedser, Hanstholm og Grenå.

På første dagen bliver vi budt velkommen af vores lærer og underviser Anæstesi/narkosesygeplejerske Maren Bovbjerg. Hun starter dagen med at fortælle om grunden til at disse kurser blev oprettet, skader og dødsfald på skibene, og vi får derpå en grundig gennemgang af Søfartsstyrelsens bekendtgørelse. Endvidere en orientering om Radio Medical og dens funktion samt at denne ikke må kontaktes over mobiltelefon, men skal kontaktes over nærmeste kyststation, Radio Medical har i dag (i det netop udkomne nummer af Ugeskrift for læger, angives det til at være 1800 konsultationer på årsplan). Derpå en gennemgang af medicinkistens (taskernes) indhold og brugen af indholdet med gruppenumre osv. derefter får vi opgivet nogle navne på medikamenter og skal så finde frem til

i hvilken af de mange nummererede lommer, det befinder sig, efter nogen tid går det faktisk ret glimrende. Angående injektioner får vi en gennemgang af hvilke der er blandet og klar til brug og hvilke der ikke er blandet, hvorledes vi så blander dem, noget ved tryk, et andet ved at sprøjten der er vand i tømmer ned i glasset/flasken og det så blandes der og så suges op i sprøjten igen inden det anvendes. Vi får derpå en gennemgang af hvordan injektionsvæsken fås ud af diverse ampuller, nogle er der mærke på og de skal knækkes med tommelfingeren ved mærket og dem som der ingen mærke er på, disse er forskåret, skal bare knækkes af. Efter en god og grundig forklaring om blodtryk, både normalt og for højt, og især hvad dette kan betyde, går vi over til det lidt mere praktiske, vi skal nu selv til at lære og måle blodtryk. Da det jo nu er praktisk at vi er to og to fra stationerne bruger vi hinanden gensidig som "patient" så efter en god instruktion, finder vi stetoskopet og manchet frem og får lært at måleblodtryk både med stetoskop og uden stetoskop, ved sidst anvendte metode får man dog kun målt hvor højt blodtrykket er, dette var en rigtig god øvelse. Vi har så fået et skema udleveret hvorpå puls vejrtrækning og blodtryk noteres. Vi ser også en del video angående førstehjælp.

Dag to starter med at vi tager blodtryk puls og vejrtrækning på vores kollega, og

vi må konstatere at alle er i live. Derpå tages temperatur med mundtermometer. Vi går så over til at skulle lære at udfylde en skriftlig rapport til Radio Medical, dette er en ret kompliceret rapport, der kan dog findes ud af det. Vi får dog en kortere og nemmere alternativ version, som jeg personligt ville foretrække. Vi får derpå indsigt i menneskets nervesystem og dets funktion, vi undersøger hindrernes pupilreaktion, med pencillygte, er inde omkring hjerneskader og hjerneblødning, symptomerne og hvad vi skal undersøge og være på vagt overfor. Chok og dets symptomer samt behandlingsform.

Om eftermiddagen er vi så kommet til det tidspunkt hvor vi skal til at lære og lægge drop, det er nok det tidspunkt vi alle havde set frem til med en hvis spænding, det er jo ikke altid lige rart at skulle stikke i den kollega man går med til daglig, især ikke hvis det blev en alt for stor forbier. Alle går dog til opgaven med stor omhu, vi får dog heldigvis først en gummiarm med blod i, rød farve, som vi får lov til at øve os på så længe det os lyster, det var nu nok også en god ide. Da vi nu alle med de to gummiarme havde øvet os en lille times tid, mente vi at nu måtte vi være "udlærte"? Vi fik så til opgave at gøre selve dropet med pose og slange klar, dette gik over al forventning, og så kunne den store "Prikkerunde" begynde hvor der skulle lægges Venflon, og nu var det ikke på en gummiarm, men din kollega der sad i levnenes live overfor dig, så der var lidt mere alvor bag. Det lykkedes alle, måske med lidt hjælp og kyndig vejledning af Maren Bovbjerg, at få lagt drop, uden at nogen besvime eller andre større ulykker, så det var en flok stolte "Læger" der gik hjem den dag, nu kunne vi bare det, eller var det fordi at nu var det overstået, uden nogen form for alvorlige skader, at vi åndede lettede op? Alt imens vi øvede os i at lægge Venflon på gummiarmen, var der rundvisning på AMU Centret af en delegation fra Mozambique, og som de gode elever vi forhåbentlig var, så tilbød vi prompte diverse personer fra delegationen at vi godt ville forsøge på dem, disse afslog dog med et smil, og da vi på daværende tidspunkt jo sikkert heller ikke var helt udlærte, ja så var det jo nok også bedst, således at de alle kom velbeholdne tilbage til Mozambique.

Tredje dag startes igen med at måle blodtryk tage puls og vejrtrækning, dette er vi efterhånden blevet ret gode til, så dette er ved at være en vane. Dagens pensum omfatter blandt andet blodets sammensætning, med røde og hvide blodle-

gerner osv., blodlegemernes funktion, dette er faktisk en ret interessant og god gennemgang. Derpå bliver der forklaret om virus og bakterier, hvorledes man bliver smittet samt hvilke smittekilder der findes. Et andet interessant emne er hudens opbygning, med over og underhud, samt hudens funktion. Dette leder os direkte over til forbrændinger, hvor vi får forklaret alt om brandsår og forbrændingsgrad. Her bliver så de forskellige kategorier af forbrændinger, første anden osv. gennemgået, ligeledes fortælles og vises det hvordan man behandler de forskellige forbrændingsgrader. Efter denne fine gennemgang går vi over til det lidt mere praktiske, at give indsprøjtninger. Uden at jeg skal begynde at bruge diverse faglige udtryk, så ville jeg nok også komme på glatis, så skal der fyldes tre milliliter i en sprøjte til låret og en milliliter i en til at sprøjte under huden i armen. Da man jo af naturlige årsager måtte have bukserne ned for at give indsprøjtning i låret, der kan dog i visse situationer gives igennem bukserne, så var denne seance et af de mere muntre indslag, at se "Chippendale" fra Anholt, er skammelige ikke alle forundt, og da de to spiller Dart sammen, så var der store betænkeligheder ved den ene, da han mente makkeren dårligt kunne ramme skiven i Dart, hvad kunne han ikke træffe når han sigtede mod låret, da var det lige før der var brug for behandling mod latterkrampe. Men alt forløb heldigvis uden brækkede kanyler og skrammer, så der blev ikke brug for hverken kørestol eller stok, som nogen havde antydnet, da vi gik til frokost. Maren Bovbjerg havde dog inden vi startede med at give indsprøjtninger fortalt, at der på hendes kurser endnu ikke var nogen der var besvimet eller kommet til skade.

Efter frokost skal vi så lære om sår og flænger om hvornår der er brug for at sy flænger om de er så dybe at der eventuelt skal lægges en indvendig syning også, og hvornår der kun skal lægges en udvendig syning, ligeledes hvordan man renser en sådan flænge, og hvordan man lægger en lokalbedøvelse inde man starter med at sy. Efter en demonstration af Maren Bovbjerg udleveres nål og tråd og diverse instrumenter der skal bruges, så er vi klar til syning. Der bliver derpå fremlagt fire "stege" som Maren Bovbjerg naturligvis skærer så dybt i, at der skal lægges både en indvendig og en udvendig syning på. Da vi så alle to og to har syet disse stege, ja så er det nogle flotte broderier der ligger til eftersyn, den indvendige syning var naturligvis kontrolleret inden vi lagde den udvendige, så efter hvad vores lærer siger, så var det ikke så galt endda, det



Frank Svensson gør klar til at give Jens E. Christensen en indsprøjtning. Begge RST-Anholt.



Per Behr fra RST-Grenå er her ved at sy "stegen" sammen.

var faktisk fuldt acceptabel. Efter denne anerkendelse af vores arbejde var det tid at tage stingene, dette klares med bravur.

Denne dag bliver vi præsenteret for en artikel der for et par dage siden havde stået i Jyllands Posten, denne artikel beskriver på en meget negativ måde et tidligere medicinkiste B kursus, den samme udgave af kurset som vi er på, det omtalte kursus var godt nok afholdt for fiskere, så de har måske haft en anden indgangsvinkel, men alle vi redningsfolk er total uenige i den udlægning som er beskrevet i denne artikel. For redningsfolkene er dette kursus yderst relevant, således at vi ikke står på bar bund, og helt fremmed

overfor en given situation, men er klædt på til og ikke er helt uvidende om, at tackle selv en noget kritisk situation.

Fjerde og sidste dag starter igen med at vi ved målinger konstaterer at alle er mødt i live. Vi er derpå inde omkring fordøjelsessystemet fra maden indtages og til dets vandring igennem systemet, at vi producerer 3 L mavesyre i døgnnet og at kroppen også selv producerer væske så dette skulle alt i alt blive til 9,4 L i døgnnet, vi ser tværsnit af tarmene nyrerne osv. får at vide at nyrerne renser 1800 L blod i døgnnet. Om sygdomme i tarmsystemet og organerne, tarmslyng, blindtarmsbetændelse samt andre sygdomme.



Læreren Maren Bovbjerg åbner en af taskerne i medicinkiste B for gennemgang af indholdet.



Ole R Petersen Hanstholm og Svend E Rasmussen Gedser tager her temperaturen.



Inden der blev lagt drop, blev det øvet på en gummiarm.

Så får vi en øvelse, for at se om vi nu også har fulgt med og har lært noget, vi bliver delt i to hold, et skal finde diverse ting i medicinkisten, og det andet hold skal lægge det tilbage i de rigtige lommer. Der bliver nævnt et større antal af kisternes indhold som så skal findes i de rigtige lommer og lægges på et bord, det

andet hold skal så lægge dem tilbage, dette ser ret uoverskueligt ud, men der er faktisk system i det, så det går forbausende godt, dette betyder da i det mindste at vi har lært noget, og dette var jo også meningen. Der skal så ud fra en given opdiget, men dog relevant historie, skrives Radio Medical rapport. Der bliver vi også

delt i to hold, det ene hold skriver den ret så udvidede rapport og det andet hold skriver den mere brugervenlige, disse bliver så gennemgået og dette forløber sig også til vores læres tilfredshed. Efter dette er der repetition af chok og hvorledes det behandles, forbindinger og aflåst sideleje. Knoglebrud bliver gennemgået og hvilken behandling der gives ved brud, samt rengøring af bruddene, ved åbne brud. Vi er også inde og lægge halskrave hvis vi skulle komme ud for at nogen har brud eller knækket halshvirvlen, hvad et sådant brud kan medføre, rundt omkring akut sindssyge samt psykiske kriser og hvordan disse takles så man kan overvinde disse kriser.

Dette skal ikke betragtes som nogen doktorafhandling, men bare en mindre beskrivelse af hvordan sådan et kursus forløber, og alt er heller ikke kommet med, da artiklen så ville fylde mindst det tredobbelte, men sådan en let gennemgang så man kan se hvad det er vi lærer og bliver undervist i. Inden vi otte redningsfolk skiltes snakkede vi om hvad vi mente om et sådan kursus, og alle var enige om at dette kursus var yderst relevant for redningsfolk, godt nok siges det at det kun er til internt brug på båden og dens besætning, men alle mente at dette kunne vi bruge i vores arbejde som behandlere når vi kom ud til en ulykke på havet, så stod vi da i det mindste ikke på bar bund, men havde fået en grundviden som ville være til stor gavn for os, så der ikke var så meget vi stod uforstående overfor, lige fra blodpropper over hjerneblødninger til diverse flænger der eventuelt skal syes, brud osv. Vi kan kun stærkt anbefale at alle redningsfolk kommer på sådan et kursus. Og til Uddannelsesudvalget, der burde man nok overveje om ikke dette kursus skulle lægges ind i en eventuel redningsmand uddannelse. Det blev fra AMU centret givet oplysning om at de tog rundt og afholdte kurserne, så det ville være relevant at tage en station af gangen, for tiden fortalte det at der var fem kurser i gang rundt omkring, så dette var nok en mulighed vi burde benytte os af. Set ud fra et økonomisk synspunkt må det da også være billigere at betale for lærerens ophold ude, end otte redningsfolk på hotel i Thisted. HS

1/2 år Regionsmøde region øst. Chr.Ø den 28/8-1999

Pkt. 1.

Dagsorden blev gennem gået og Claus Rst. Nexø bød alle velkommen til Chr.Ø.

Pkt. 2.

Sten- Erik Rst. Rønne blev valgt til referent samt ordstyrer.

Pkt. 3.

Claus Rst. Nexø gennem gik nyt fra FRV. og Foreningen. Der er stadig store problemer med den blå plan, som det ser ud nu, vil der ikke blive lukket Stationer, men der er stadig kun de samme penge at gøre godt med, så der skal skæres på matt. Det vil sige at de stationer som får de nye MRB og har de nye LRB vil få frataget de nye LRB og få dem erstattet af en Mob båd. Så de nye LRB kan komme til de stationer som ingen har. For at få råd til de nye MOB både har det været oppe, at man måske ville stoppe bygning af de nye LRB for at få råd.

Morten Stage skulle være kommet i drift på Læsø (rettes til om ca.14 dage) så nr. 2 - 3 - 4 i serien skulle nu kunne komme i gang med at blive bygget, der foreligger ingen stop på dette projekt.

Bemandingen på de nye MRB vil blive på 2 mand, det er efter vores mening i region Øst ikke nok, for hvem skal afløse disse under ferie - sygdom m.m. det ville være ønskeligt at få samme bemanding

som på de store både altså 4 mand på 24 timers vagt og ikke 2 mand på en 7 til 16 vagt.

Region Øst mener, at der mangler et nyheds blad fra FRV. Et blad hvor man kan få de sidste nyheder om, hvad der rører sig inden for redningssektoren, det kan være nyheder om både, kurser, stationerne m.m.

Det samme havde været ønskeligt fra Foreningen. Så medlemmerne også kunne komme med forslag til det der rører sig i Foreningen.

Det har været oppe, at man vil droppe LRB 2 kurset på Fanø, region Øst mener at det er en meget dårlig ide. Der blev snakket om, at man måske skulle tage psykisk førstehjælp ud af LRB 2 og få nogle nye ting med der var mere tids svarende, der er jo kommet meget nyt matt. på alle stationer.

Den psykiske førstehjælp skulle man så lave om til et weekend eller 1 dags kursus ude ved stationerne.

Angående rep. Kurser i hjertemassage, hvad sker der, ? nu skal der snart gang i det igen, vi ved godt at Henrik S Hansen har været (er) i Albanien, men der er da andre instruktører som kan overtage.

Pkt. 4.

Der var ingen indkomne forslag.

Pkt. 5.

Næste regions møde bliver lørdag d. 4/3-2000 kl. 10.00 på Chr.Ø.

Alle 1/2 års regionsmøder vil blive på Bornholm Rønne / Nexø.

Pkt. 6.

Claus Rst Nexø spurgte om den information der kom fra ham var god nok, det er den, der vil nu også blive sendt e-maile til Chr. Ø

Uffe Rst Nexø spurte om pensions alderen for stationslederne, det kunne han ikke få svar på Claus Rst. Nexø vil finde ud af det.

Der er nedsat et udvalg om brug af hjelm på de nye LRB.

Gunni Rst Nexø spurgte om løn til ass. Redningsmænd, skulle de snart ikke til at få mere i løn. Der er jo nogle der har været ass. i mange år.

Der blev spurgt om hvor gave tingene blev af, der blev jo lovet snart for mange år siden, at der vil blive lavet gave ting som man kunne give når man fik besøg fra andre stationer.

Sten- Erik Rst Rønne kunne på ingen måde acceptere at man vil fjerne den nye LRB og erstatte den med en MOB båd når, den nye MRB kommer.

Sten-Erik
Rst. Rønne



Hyttefadsvej 2 · 9970 Strandby
Telefon 98 48 12 50 · Fax 98 48 20 66



Otto Pedersvej 3

6960 Hvide Sande



Entrepenører/Civilingeniører
Civil Engineers and Contractors

H. Hoffmann & Sønner A/S
udfører alle former for byggeopgaver:

- Havnebyggeri
- Bygge- og anlægsarbejder
- Erhvervs- og boligbyggeri
- Renovering, drift og vedligehold

Region Nord Tlf. 8747 4747 Region Øst Tlf. 4329 9000 Region Syd Tlf. 7620 3777 Hovedkontor Tlf. 4329 9000



EDGAR MADSEN

Fiskeeksport & Filetfabrik A/S

6960 Hvide Sande

Tlf. 97 31 14 33

Nybygning, ophaling og reparation af fiske- & specialfartjer



A/S Hvide Sande
Skibs- & Baadebyggeri

Beddingsvej 2
6960 Hvide Sande
Denmark
Tlf.: +45 9731 2511
Fax.: +45 9731 1204
E-mail: skibe@hssb.dk

Hanstholm Skibradio

Maritim elektronik & El-systemer

Kai Lindbergsgade 63, 7730 Hanstholm
Telefon 96 96 16 36 · Fax 97 96 26 37

Oprør ulmer på redningsstationerne

Under denne overskrift bringer Nordjyske Tidende en omtale og uddrag fra redningsfolkernes rapport til ministeren. Ligeledes er Birger Isaksen Redningsstation Sæby i artiklen, citeret for at give udtryk for bekymring angående nedlæggelse af seks redningsstationer. Nordjyske Tidende har ligeledes indhentet en kommentar fra farvandsdirektør Søren Torp Petersen der mener (citater), »at det er en "lodret løgn" når rapporten og Birger Isaksen taler om, at Farvandsvæsenet er en tung bureaukratisk organisation, der trænger til en kraftig slanketur. Det er en usaglig påstand der ikke har hold i virkeligheden. Vi arbejder blandt andet hårdt på at gøre forholdene bedre ude på redningsstationerne. Men offentlig virksomhed står jo altid for skud« siger Søren Torp Petersen, der har skrevet et brev til forsvarsministeren, som svar på rapporten.

Søren Torp Petersen er uforstående overfor kritikken, der drejer sig om lukning af seks redningsstationer »rapporten har udspring i en skitse, hvor redningsfolkene selv foreslog at der skulle spares hele otte redningsstationer, der havde for lidt at bestille. Dette forslag blev eftertrykkeligt forkastet på en ekstra ordinær generalforsamling, og siden har redningsfolkene skudt med spredehagl for at trække denne melding i land« siger Søren Torp Petersen.

Kommentar til Søren Torp Petersen.

Det er ganske rigtigt at Foreningen af danske Redningsmænd har haft to mand siddende i det udvalg som skulle "rulle" Den Blå Plan. Det er imidlertid ganske

forkert at foreningen skulle have godkendt nogen som helst udkast. Der har været en del uenighed i Foreningens bestyrelse om hvorvidt man skulle deltage i rulningen. En del mente at det var bedst straks at sige fra og nægte videre deltagelse i nedlæggelsen af redningstjenesten. Andre mente at så længe man var med ved bordet, havde man også indflydelse på hvad der kom ud af det hele. Direktøren meldte imidlertid ud at han til enhver tid kunne "beordre" to redningsmænd til at deltage. Ville de ikke det, var det fyringsgrund. Ud fra dette valgte Foreningen at sætte de to mest erfarne bestyrelsesmedlemmer på opgaven. Undervejs var meldingen igen og igen - at direktørens forslag kan vi ikke rokke ved. Rygtet om nedlæggelse af stationer medførte at de menige redningsmænd indkaldte til ekstra ordinær generalforsamling, for at blive orienteret om hvad der var gang i.

Generalforsamlingen vedtog en resolution der udtrykte ængstelse for at nedlæggelse af stationer kunne koste menneskeliv. På det tidspunkt troede de fleste at der stadig var mulighed for at påvirke udfaldet af rulningerne. Situationen var at der var flere forskellige udkast til planer. Nemlig direktørens og en som redningsmændene kunne acceptere som minimum. Direktøren ville imidlertid ikke fortælle hvilken han havde tænkt sig at forelægge ministeren. Vi tror at det vil blive nedskæringsplanen. Da direktøren gang på gang nævner at vi har deltaget i forhandlingerne er det blevet klart for os at vi "kun" har deltaget for at få tingene til at glide lettere ned i lokalsamfundene.

For at være sikker på at den rigtige melding kom til ministeren, måtte vi lave vores egen rapport. Under hele proceduren har direktøren ikke eet eneste sekund været i tvivl om at redningsmændene ikke kan gå ind for lukning af stationer.

Hvis det er gået farvandsdirektørens næse forbi at der i det seneste halve år, såvel i læserbreve som i indslag i fjernsyn og radio, har været protesteret kraftigt imod hans nedskæringsplaner, er det kun med til at bekræfte billedet af en organisation der ikke har jordforbindelse. Med hensyn til at skyde med spredehagl, så ved Søren torp Petersen, som gammel flådeofficer, at når der bliver skudt så hyl-ler de der bliver ramt.

Med venlig hilsen

Birger Isaksen. Redningsstation Sæby

I Thisted Dagblad dækning af redningsfolkernes udspil kræver Dansk Folkepartis forsvarspolitiske ordfører Peter Skaarup nu en redegørelse fra forsvarsministeren »Nu må overvejelsens tid være forbi, og Hans Hækkerup må derfor oplyse om, hvad han synes der skal ske« understreger Peter Skaarup »det vil være et forkert signal at sende til bl.a. fiskerne at slække på beredskabet og dermed sikkerheden. Der er også et hensyn at tage over for de mange turister der hvert år benytter de danske strande og lægger milliarder i statskassen. Lad os derfor håbe, at også andre partier i Folketinget snart indser, at de forholdsvis få kroner, der bliver givet til disse redningsstationer, er givet godt ud« slutter Peter Skaarup.

Referat af uddannelsesmøde i FK den 1. sept. 1999 i København

Deltagere:

Flemming Skytte Damø (FSD)
Anna-lise Juelsbjerg (ALJ)
Henning Ragner Sørensen (HRS) (suppleant for Claus H. Jacobsen)
Birger Isaksen (BI)
John Marius Johan Meyer (JM)

Dagsorden:

1. Godkendelse af dagsorden
2. Opfølgning fra sidste møde
3. Kursusplan for 1999
4. Kursusplan for 2000
5. LRB-kursus I
6. LRB-kursus II
7. §16 kursus
8. Uddannelseskrav til redningsmændene
9. Evt.
10. Næste møde

Ad pkt. 1

FSD bød mødedeltagerne velkomne og beklagede, at det var længe siden, at udvalget sidst havde afholdt møde.

FSD oplyste på spørgsmål fra BI mødedeltagerne om, at udvalget har kompetence til at træffe afgørelser omkring de kurser, der allerede er aftalt, samt alene at indstille forslag såfremt disse har vidtrækkende økonomiske konsekvenser. Herefter blev dagsordenen godkendt.

Ad pkt. 2 og 8

Der var blandt mødedeltagerne enighed om, at drøfte disse punkter under et.

På et spørgsmål fra BI om hvilke tanker redningsinspektøren havde gjort sig oplyste FSD, at han kunne forestille sig, at vi arbejdede os hen imod en egentlig redningsmandsuddannelse. Dette skulle ikke medføre, at det ville „gå ud over „nuværende ansatte, men at det måtte være naturligt at se f.eks. 10 år frem og løbende justere uddannelseskravene i forbindelse med naturlig afgang. I den forbindelse berørte man emner som fysisk/psykisk-uddannelse og træning, løbende efteruddannelse/repetitionskurser aflægelse af prøver mm., lægeundersøgelser,

pligtig afgangsalder sat i relation til de hårde fysiske og psykiske påvirkninger jobbet medfører f.eks. under sejlsads i hurtiggående fartøjer i dårligt vejr.

Endvidere drøftedes rekrutteringsproblemer. I den forbindelse udtalte redningsmændene, at det var svært at tiltrække folk til et ifølge dagspressen lukningstruet område.

FSD orienterede om, at i referatet fra sidste møde den 16/1-1998 var omtalt et oplæg til uddannelseskrav for redningsmændene som AU havde udarbejdet, og at man siden da ikke var nået videre. I referatet stod endvidere at Ole Skovgaard Jensen var af den opfattelse, at det var op til den enkelte station at stille uddannelseskravene. Dette var FSD uenig i.

BI foreslog en uddannelsesbog med stempler fra kurser o.lign. således at man fik et struktureret uddannelsesforløb (karriereforløb) og man på den måde kunne kvalificeres til de forskellige stillinger inden for redningssektoren.

BI mener dog ikke, at vi skal have en stor uddannelse, idet de frivillige da ikke har mulighed for at deltage. HRS pointerede dog, at der skal være krav til nyansatte om, at gennemgå hjertemassage samt LRB-kursus inden prøvetidens udløb. Alle mødedeltagerne var enige heri. ALJ



Aut. HONDA-forhandler
GENERATORER - PUMPER

**SALG - SERVICE
RESERVEDELE**



Aut. YANMAR-forhandler
Fra 9-420 hk.

HVIDE SANDE
Båd- og motorservice

Gl. Havn
6960 Hvide Sande
Tlf. 97 31 18 77

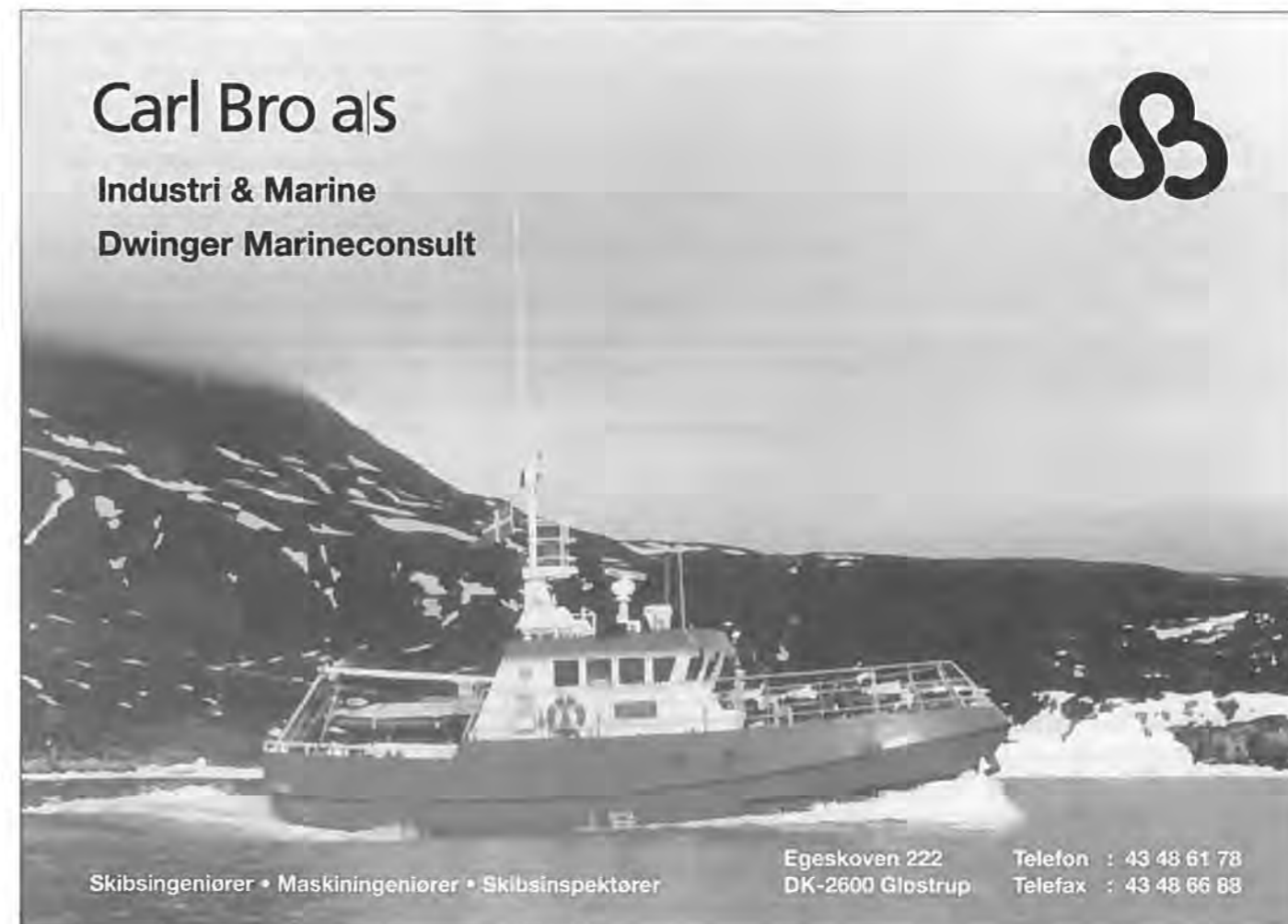
HUSK!

DØGNVAGT PÅ
TIDSSKRIFT
FOR REDNINGSVÆSEN

TELEFAX
86 30 17 60

Carl Bro as

**Industri & Marine
Dwinger Marineconsult**



Skibsingeniører • Maskiningeniører • Skibsinspektører

Egeskoven 222
DK-2600 Glostrup

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



Redningsinspektør Flemming Skytte Damo

påpegede, at såfremt nyansatte har pligt til at deltage på disse kurser skal det fremgå af ansættelsespapirerne.

Det blev på mødet diskuteret, hvorvidt FRV skal kræve en maritim baggrund for nyansatte for at fastslå vigtigheden omkring lokalkendskab o.lign. Dette kan dog blive et problem, idet fiskeriet er koncentreret omkring de 5 store fiskerihavne. Mødedeltagerne var dog enige om, at man fremover skal forsøge at tiltrække yngre personel.

BI forespurgte hvorvidt det er FRV eller de enkelte stationer, der skal stå for nyansættelser. FSD svarede, at FRV absolut ikke havde til hensigt at ændre på hidtidig praksis, hvor det er stationslederen der indstiller den ud fra stationens synspunkter bedst egnede. Herefter er det FRV, der foretager den egentlige ansættelse. Dette betyder dog ikke, at krav om f.eks. uddannelse kan tilsidesættes, idet man fra huset forventer, at stationen indstiller den bedst kvalificerede person. Hvis stationen er i tvivl om to ansøgere, må FRV foretage udvælgelsen. Det blev i den forbindelse understreget at prøvetiden skal benyttes optimalt.

FSD oplyste, at så snart man ved, hvad der skal ske vedrørende Den Blå Plan, skal der skræddersyes en uddannelsesplan, således at den næste station uddannelsesmæssigt

er klædt på, når den næste „Morten Stage“ er færdig. Der var enighed blandt mødedeltagerne om, at køre videre med „Læsø-modellen“, men samtidig anbefale ledelsen, at tilbyde den egentlige eksamen til de næste stationer, som skal have et af de nye fartøjer.

Et af problemerne ved at køre på dispensation er, at fartøjet da kun må sej-

le i et afgrænset område eller i forbindelse med en redningsaktion. Dog pointerede redningsfolkene, at såfremt uddannelsen blev på bekostning af de andre stationer, nedlæggelse o.lign. var der ikke tilslutning til dette punkt. Det skal i den forbindelse undersøges om hvilke muligheder der er for at tage eksamen i fritiden.

Der var på mødet enighed om, at man i fremtiden gerne vil have, at nyansatte har papirerne i orden, således at FRV ikke skal bekoste unødigt uddannelse. ALJ vil undersøge hvorvidt vi kan benytte arbejdsmarkedets uddannelses tilbud for at gøre stationerne klar til modtagelse af de nye fartøjer.

BI påpegede, at han ikke mener, at duelighedsbeviset er kompetencegivende i ansættelse som redningsmand, ting som lokalkendskab og erfaring fra tidligere job til søs bør vægtes højere. FSD svarede hertil, at selvom en person alene har duelighedsbevis i sejlads, kan han godt være kompetent til jobbet som redningsmand, såfremt han f.eks. har sejlet meget.

Der blev på mødet talt om ROC-kurser, og ALJ kunne hertil oplyse, at disse kurser er AMU-kurser, hvorfor de ikke koster FRV de store penge.

Pga. et begrænset antal pladser blev det i første omgang besluttet som et minimum, at sende de 4 faste folk fra de syv store stationer af sted. Udvalget drøftede det videre forløb og blev enige om, at i den udstrækning tid og økonomi tillod det skulle så mange som muligt gennemgå kurset. På de stationer uden faste folk skal det nødvendige antal personer på kursus, således at man sikrer, at der på en sejlads altid er mindst en om bord der har kurset.

Der var blandt mødedeltagerne enighed om, at nyansatte inden prøvetidens udløb skal have

gennemgået kursus LRB I (som evt. skal udbygges) Hjertemassage

Endvidere at det skal fremgå af ansættelsespapirerne at vedkommende er forpligtet til at gennemgå disse, samt deltage i øvelsesaktivitet mm. inden prøveperiodens udløb. I den forbindelse skal kursusvarighed mm. oplyses. Idet der var enighed blandt mødedeltagerne om, at det var nødvendigt for at have et reelt grundlag for at kunne tage stilling til om han skulle fastansættes i stillingen ved prøveperiodens udløb.

I forbindelse med ovenstående blev man enige om at spørge redningsmændene i hvilken del af året (kvartalsvis) det vil være bedst for den enkelte at deltage på diverse kurser. Formålet er, at give den enkelte mulighed for at planlægge forløbet med sin arbejdsgiver. Dette gælder især de vederlagslønnede. Listen vil blive udsendt snarest. Således at oplysningerne kan benyttes ved kursusplanlægningen for næste år.

Ad pkt. 7

FSD oplyste vedrørende § 16-kurser. Det er således, at der på samtlige sejlads med de store havnebaseerede fartøjer skal være mindst en mand om bord, der har deltaget på § 16-kursus. FRV har talt med Søfartsstyrelsen om dispensation. Søfartsstyrelsen har meddelt, at der ikke kan gives dispensation fra kravet om en sikkerhedsrepræsentant, hvis der lejlighedsvis er fire eller flere om bord på det enkelte fartøj.

Ad pkt. 3

ALJ gennemgik kursusplan for 1999 (bilag), og forklarede, at repetition af førstehjælpkursus blev aflyst grundet arrangørens pludselig rejste til Kosova. Der er aftalt møde med arrangøren den 6/9 1999 med FSD og ALJ vedrørende forløbet for resten af 1999, og i den forbindelse skal det klarlægges, om der eventuelt er en anden der kan trækkes på, for at undgå at en lignende situation opstår igen.

Ad pkt. 4

FSD var af den opfattelse, at vi indtil videre skal satse på de allerede aftalte kurser i stedet for at planlægge nye.

MOB kurser skal ikke planlægges før vi ser hvad der sker med hensyn til Den Blå Plan. Der var enighed blandt mødedeltagerne om, at ALJ af samme grund ikke på nuværende tidspunkt skal planlægge afholdelse af Redningsbilskurser.

Ad pkt. 5

FSD berettede, at det altid er de samme stationer, der skal udlåne LRB fartøj ved afholdelse af kurser hos Danish Offshore skole. Dette har bl.a. medført, at man i forbindelse med afholdelse af det seneste LRB II kursus lavede en aftale med den pågældende redningsstation og skolen om, at der ikke måtte udføres pæcing eller tilsvarende vanskelige tillægningsmanøvrer med utrænnet mandskab.

FSD foreslog derfor, at man fremover afholder LRB kurser på Danish Offshore skole alene med det materiel, der allerede forefindes der evt. kombineret med udlån af reservefartøj, og at vi i stedet fremover afholder f.eks. LRB II-kurser på den enkelte station, således man lærer at sejle under hjemlige forhold med eget materiel. Dette kunne så ske ved hjælp fra en uddannelseskonsulent ude fra eller ved hjælp af kompetente redningsmænd, der kunne være interesseret i opgaven. I den forbindelse skal der tages stilling til om indholdet af LRB I kurset e.v.t., skal udvides. Samtlige mødedeltagere var enige i, at dette var et godt forslag.

Ad pkt. 9

FSD oplyste omkring kranen Neksø. Man har undersøgt hvorvidt der kræves certifikat for at betjene kranen. Dette kræves ikke, idet det hver gang drejer sig om det samme løft. Dog kunne det være en god ide med en kort instruktion, såfremt stationen måtte ønske det.

Ad pkt. 10

Det blev besluttet for fremtiden at afholde møde i uddannelsesudvalget hvert kvartal. Næste møde vil blive afholdt torsdag den 25. november 1999 kl. 10.00 i København.

I forlængelse af dette møde i uddannelsesudvalget har der været afholdt et møde på redningsstationen i Hirtshals, dette har medført et notat som bringes her.

Notat vedr. møde på Hirtshals Redningsstation, den 27. Sept. 1999.

Deltagere i mødet:

- Jacob Pedersen, Foreningen af Danske Redningsmænd (JP)
- Birger Isaksen, Foreningen af Danske Redningsmænd (BI)
- Frode Andersen, Hirtshals Redningsstation (FA)
- Jens Chr. Madsen, Søfartens Arbejds-miljøråd. (JCM)

Mødets baggrund:

Der har gennem længere tid været en del kritik af at redningsmændene skal deltage i det samme § 16-kursus som er gældende for lastfartøjer i handelsflåden. Der er ikke ret meget der er relevant for redningsmændene i disse kurser.

På den baggrund havde Jacob Pedersen en snak med Svend Bojesen De enedes om at vi gennem Søfartens Arbejds-miljøråd skulle forsøge at påvirke Søfartsstyrelsen til at ændre på kravene til redningsmændene.

Jens Chr. Madsen fik en generel orientering om redningsvæsenet, fartøjer og arbejdssituationer. Man enedes om at JCM skulle prøve at påvirke Søfartsstyrelsen til at stille ovennævnte § 16-kurser i bero, indtil der er udarbejdet relevante kurser for redningsmændene. Derefter udspandt der sig en længere snak om APV, hvorunder JCM tilbød at være be-

hjælpelig med at udarbejde egentlige arbejdspladsvurderinger. Det blev aftalt at BI skulle sende JCM en oversigt over fartøjerne i redningsvæsenet samt den krævede bemanning under sejlads.

BI og JP orienterede om at der er planer om at iværksætte en egentlig redningsmandsuddannelse, men at arbejdet hermed ikke var kommet ret langt. JCM fortalte at han havde en bekendt der var chef indenfor AMU-kurserne. Det ville ikke være umuligt at der kunne „strikkes“ en redningsmandsuddannelse sammen inden for AMU systemet. Hvis der var mulighed herfor ville JCM få den bekendte til at kontakte BI for uddybende kommentarer.

Perspektiverne i disse drøftelser er at der er mulighed for at få såvel lønkroner som kurser betalt af statens uddannelsesmidler.

Efterfølgende har JCM ringet til BI at den bekendte var positiv over for ovennævnte muligheder og gerne ville tage en drøftelse her om. Man enedes om at tage en uforpligtende snak, hvis resultat forventes at kunne forelægges Uddannelsesudvalget på næste møde.

Kopi af dette til.

Svend Bojesen, Flemming Damø, Annalise Juelsberg, Jens Chr. Madsen, Jacob Pedersen, Frode Andersen, Henning Sørensen, John Meyer, Claus Jacobsen, Jens Otto Pedersen, Bjarke Kristensen.



MOLLERUP & BROE

Kolonial og skibshandel

Thyborøn Havn
Telefon 97 83 12 11

THORFISK TRADING A/S

THORFISK

FSD 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

ELLING & EJSING A/S

Maskinværksted · Skibssmedie
Nordvestkajen · 9850 Hirtshals
Telefon 98 94 23 22
Lager og indkøbsafd. 98 94 24 35

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
- Ophalerbedding til 150, 300 og 500 tons
- Reparationskaj med el og vand · Tilkørselsmulighed for kran

Aktioner fra KGM

Oplysninger fra Kattegats Marinedistrikt.

Søredning.

25-26 februar. Grenå RST modtog kl. 11:00 d. 25/2 en opringning fra en fiskekutter, der havde vandindtrængen og befandt sig ca. 15 sm. øst for Grenå. Kutteren ville sejle vestover mod Grenå. Da man herefter mistede kontakten med kutteren, afgik RST's lette redningsbåd med den sidst kendte position. Samtidig sendte **Kattegats Marinedistrikt** en LYNX helikopter mod området. Da man frygtede at kutteren kunne være gået ned, blev der samtidig alarmeret en redningshelikopter fra **RCC Karup**. Kutteren blev imidlertid hurtigt observeret lidt uden for Grenå, hvorefter den blev eskorteret i havn af redningsbåden.

Redningsstation Hirtshals jagter redningsflåde efter kutter forlis

6-7 Marts. Et kutter forlis ved Hirtshals lørdag eftermiddag medførte, at mandskabet fra redningsstationen kom på et usædvanligt overarbejde i bestræbelserne på at få ryddet op efter ulykken. Ulykken indtraf hen under aften lørdag, da formodentligt en "skæv sø" fik en lokal fiskekutter til at kæntré lige uden for Hirtshals havn. En tililende kollega fik hurtigt bjærget den eneste ombordværende fra det kæntréde fartøj, og han blev bragt i land og til hospitalet i lettere forkommen tilstand. **Redningsstation Hirtshals (RST Hirtshals)** havde i mellemtiden sendt deres lette redningsbåd (LRB) ud til havaristen, og der kunne redningsmandskabet blot se på, mens den kæntréde kutter sank på ca. 10 meter vand. Da vraket ikke udgjorde nogen fare for trafikken til fra havnen, blev der ikke foretaget yderligere, og LRB'en vendte tilbage til stationen. I løbet af aftenen begyndte lokale observatører at kontakte **RST** med oplysninger om, at en redningsflåde kunne observeres flydende vest for havnen. Det var flåden fra den sunkne kutter, der var kommet til overfladen med nogen forsinkelse, og som nu gjorde folk bekymrede. I første omgang var flåden stilleliggende ved vrakets position, men inden længe rev flåden sig løs og drev langs med kysten. På grund af stenforekomster i brændingen kunne **RST** ikke hente redningsflåden fra søsiden uden risiko for deres fartøj, så i stedet for kørte nogle af redningsfolkene ned på stranden i et redningskøretøj (Unimog), i håb om at flåden drev ind på kysten. Efter en tal-

modig og prisværdig indsats kunne **RST** kort før midnat meddele **Kattegats Marinedistrikt**, at missionen var fuldført. Mandskabet fra **RST** havde bjærget såvel redningsflåden som en stage med lys, der også var dukket op fra vraket. Stagen var skyld i, at én af redningsfolkene fik en ufrivillig svømmetur i bestræbelserne på at få ryddet op. Herefter kunne redningsmandskabet returnere til stationen til et velfortjent hvil og forplejning!

MHV kutter assisterer Sejlbåd

17-18 April. Lørdag meddelte **Lyngby radio** om en Sejlbåd "Snehvide", med 2 mands besætning, liggende i Ålborg bugt, der havde fået motor problemer. **MHV Crux** der lå en times sejlsads fra Snehvide blev sendt til assistance. **MHV Crux** udviste stor teknisk snilde og fik gang i motoren på Snehvide igen, hvorefter de fulgte den ind til Bønnerup havn. Alt gik gnidningsfrit og **MHV Crux** kunne sejle videre efter veludført arbejde.

Jolle med motorstop

Lørdag kontaktede en 14 fods jolle **Lyngby radio**, da de havde fået motors-top ca. 0.5 sm syd for Sæby. **Redningsstation Sæby** blev kontakte, hvorefter de i løbet af kort tid kom på havet, hvor de fik de 2 uheldige personer slæbt iland, og endnu et stykke flot arbejde var udført.

Hornmine i nettet

27-28 Maj. En fisker fra Strandby fik i morges en intakt tysk hornmine, indeholdende omkring 150-250 kg. sprængstof, i nettet. Minen blev dumpet ud for Strandby, hvor den vil blive bortsprængt i næste uge.

Eftersøgning

31 maj-1 Juni. Mandag eftermiddag observerede tre personer noget de formodede var en nødraket i farvandet ud for Frederikshavn. Der blev iværksat en eftersøgning i området af **Lindormen** og **Sæby Redningsstation**, men der blev ikke fundet nogen tegn på en søulykke.

Lystsejler udsender MAYDAY!

4-5 Juni. En tysk lystbåd, med 3 personer om bord, gik fredag formiddag på grund ud for Grenå. Da lystsejleren begyndte at tage vand ind, udsendte han MAYDAY på VHF kanal 16. **Lyngby radio** og **Redningsstation Grenå** opfangede det udsendte. **Redningsstation Grenå** gik

straks til undsætning og var på mindre end 15 min. på stedet og fik bragt lystsejleren flot. Redningsstationen bugserede derefter lystbåden til Grenå havn. Alle ombord var i god behold.

Lystsejler i nød.

Sejlbåden "Kufferten" kom fredag formiddag i havsnød, da han mistede roret ud for Sæby. **KGM** alarmerede **Sæby Redningsstation**, som hurtigt tog afsted mod den nødstedte. Efter ca. 25 min. søgning fandt **Sæby Redningsstation** lystbåden og slæbte sejlbåden til Sæby havn. Om bord var en mand, som var i god behold.

Skonnert med motorstop

6-7 Juni. Ved 4-tiden mandag morgen meldte skonnerten "Helga Marie", at de havde fået motorstop ca. 10 sømil nord for Thyborøn - og at de ønskede assistance, så de kunne komme i havn. **Thyborøn Redningsstation** blev alarmeret og kort tid efter var alle mødt og båden kunne afgå. I time senere var **redningsbåden** fremme ved haveristen og påbegyndte slæbningen mod Thyborøn. Kl. 07:15 var haveristen bragt velbeholden tilbage til Thyborøn og sikkert fortojet, med alle i god behold.

Olieobservation i Odense Fjord

11-12 Juni. En civil person meldte, at han havde observeret en slæbebåd, der trak en oliestriben efter sig på vej ud af Odense Fjord. **KGM** kontaktede lodsens, der havde været ombord på slæbebåden, og et skib, der havde sejlet den samme rute kort tid efter. Ingen af disse havde observeret noget olie. **KGM** sendte Torpedomissilbåden **SEHESTED** for at undersøge, om der (stadig) var et oliespor efter slæbebåden, og om der var oliespor i Odense Fjord. **SEHESTED** fandt ingen synlige spor efter forurening, men tog dog prøver i det pågældende område. **Søfartsstyrelsen** blev kontaktet vedr. sagen og vil foretage **Port State Control** af slæbebåden ved anløb af næste havn.

Udpumpning af olie ved en fejl

Et skib meddelte, at de ved en fejl var kommet til at pumpe ca. 400 l diesel olie ud i Kattegat. Miljøfartøjet **METTE MILJØ** blev sendt til området for at undersøge om, der kunne gøres noget ved olien. Ved ankomsten til stedet kunne **METTE MILJØ** konstatere, at olien var fordampet.

Sommerens første grundstøder ved Skagens Rev

Skagen Havn blev kontaktet af en norsk sejlbåd, der var grundstødt ved Skagens Rev. **Skagen Redningsstation** blev kontaktet og sejlede ud for at trække sejlbå-

den fri. En halv times tid senere var sejlbåden trukket fri og slæbt ind til Skagen med 4 lettede nordmænd.

Hornmine fra 2. verdenskrig fisket

16-17 Juni. Kutteren **RØMØ** fiskede en mine lignende genstand og alarmerede **SOK**, der gav sagen videre til **KGM**. Vagthavende minør fra **Minedepot Dråby** blev kontaktet, og denne tog kontakt direkte til fiskeren for yderligere information. Minøren kunne ud fra de indhentede oplysninger konstatere, at der var tale om en gammel bundmine, hvor der tilsyneladende var noget af centralrøret tilbage. Det blev vurderet at minen lå sikkert på dækket af kutteren, og det blev derfor aftalt, at et minørhold ville tage imod kutteren, når den ankom til havnebyen Rømø. Efter besigtigelse kunne minørholdet konstatere, at der var tale om en hornmine fra 2. verdenskrig, hvor hovedladningen var borte, men med intakt tændladning. Tændladningen blev transporteret til **Oksbøllejren** for senere bortsprængning.

Hurtig indsats af "MAX MOLS"

20-21 Juni. Katamaranfærgen "Max Mols" fik søndag formiddag to ekstra passagerer om bord under en overfart mellem Odden og Århus. Et dansk lystfartøj med to personer om bord grundstødte i Begtrup Vig nordvest for Helgenæs. Da de ikke umiddelbart kunne komme fri eller svømme i land, kaldte de op på VHF kanal 16. **Kystradiotjenesten Lyngby Radio** informerede **Søværnets Operative Kommando** i Århus, og sagen blev overdraget til **Kattegats Marinedistrikt**. I mellemtiden havde "Max Mols" besvaret opkaldet og gik til undsætning. I løbet af kort tid var færgen fremme ved grundstøderen, og ved hjælp af sin redningsbåd ("mand over bord - båd") blev de to uheldige sejlere bjærget og taget med færgen til Århus. Efterfølgende blev lystfartøjet bragt flot af **Orlogskutteren BARSØ** og uddybningsfartøjet "Sirius Høj", og sidstnævnte slæbte fartøjet til Århus, hvor en formodet glad ejer tog imod sit skib.



Rejseordre

Tidsskriftet er blevet anmodet om at bringe følgende indlæg.

Man må undre sig over den langsommelige behandling af rejseordre afregninger Sidste tilfælde i tørre tal. Rejse påbegyndt 20-07-99 af 2 mand og afsluttet 23-07-99. Rejseordre bliver udfyldt og afsendt den 24-07-99.

Første afregning er lavet den 28-07-99, det var hurtigt (det var tæt på man havde brug for krisehjælp). Afregningen til min kollega er endnu ikke lavet (30-08) det er ganske normalt for han skal have **UDBETALT** udlæg for Hotel med mere.

PS. I første afregning var der udbetalt for meget i forskud, så her var der tale om **IND**betalt.

Er det kun på Anholdt det foregår sådan?

Erik. Karlson

Anholdt Redningsstation

LEGAT

Af »Fhv. farmer Christian Mumme Bondo og hustru Christiane, f. Hartmann's legat« vil der den 6. marts 2000 kunne uddeles nogle portioner til værdige trængende fiskere, ansatte eller forhen ansatte under redningsvæsenet i Jylland og deres enker samt uforsørgede børn.

Skulle der ikke blandt de ovennævnte findes et tilstrækkeligt antal værdige og trængende, kan værdige og trængende fiskere i det øvrige Danmark eller værdige og trængende enker efter sådanne eller uforsørgede børn komme i betragtning. Ansøgningsskema vil blive tilsendt efter henvendelse til legatbestyrelsens formand auditor Ib Scheel-Thomsen, Flyvestation Karup, 7470 Karup, til hvem skemaet må tilbagesendes i udfyldt stand inden 15. januar 2000.

»Fru Martha Kirstine Lerches Legat«

under Foreningen af danske Redningsmænd kommer til uddeling i februar måned.

Legatet kan tildeles:

A) Redningsfolk, der i indeværende år har sat livet på spil ved redningsaktioner på Vesterhavet (strækningen Skagen-Rømø)

B) eller enker eller livsarvinger (under 21 år) efter redningsmænd, som er omkommet på Vesterhavet under arbejde for at redde andre.

Ansøgningsskema rekvireres hos:

Henning Sørensen
Plantagevej 14
8500 Grenaa
Tlf. 86 32 30 05

Ansøgningsfristen udløber den 5. januar 2000.

P.b.v.

J. Pedersen

Formand for legatets bestyrelse
og Foreningen af danske Redningsmænd

Fra Emile Robin m.fl.'s legat, Kasserer Gottlieb Ølsteds legat, Fru Anna Elisabeth Røbyes legat og Professor Rosenfeldts legat vil der i december måned uddeles et antal legatportioner.

Emile Robin m. fl.'s legat til fordel for redningspersonel og dets slægt kan uddeles 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.

Kasserer Gottlieb Ølsteds legat til fordel for det i "Det Nørrejdyske Redningsvæsen ansatte bådmandskab" kan uddeles til

1) Understøttelse af gamle, afgæde medlemmer af nævnte bådmandskaber ved de stationer som ligger i det område som tidligere blev nævnt "Det Nørrejdyske 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.

Fru Anna Elisabeth Røbyes legat kan uddeles 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.

Professor Leopold Rosenfeldts Legat til fordel for Det danske Redningsvæsen kan uddeles 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 tilskadecomst under udøvelse af redningsarbejdet har måttet udtræde af tjenesten, og hvis kår derved er blevet så forringet, at de er i økonomisk trang.

Ansøgningsskema til legatet kan fås ved henvendelse til:

Farvandsvæsenet
Postboks 1919
1023 København K

For at komme i betragtning skal ansøgningsskemaerne være udfyldt og tilbagesendt til Farvandsvæsenet senest den 22. november 1999.

Legatbestyrelsen

PERSONALIA



50 ÅR

Den 6 december kan bådmand ved redningsstation Hvide Sande Tommy Jensen fejre 50 års fødselsdag.

ANSÆTTELSE

1/10 1999

Jørgen P.B. Michelsen, f. 18/7-72, som assisterende redningsmand ved redningsstation Sønderho.

1/11 1999

Assisterende redningsmand Piter-Jouke Fopma som bådmand på prøve ved redningsstation Hanstholm.

AFSKED

31/10 1999

Bådmand Egon H. Nielsen, redningsstation Agger, på grund af alder
Bådmand Esper Johannesen, redningsstation Hanstholm på grund af alder

31/12 1999

Bådmand Bent Sand, redningsstation Torup Strand, på grund af sygdom

ORLOV

Bådmand Allan Munk, redningsstation Nørre Vorupør har orlov i perioden 3. oktober 1999 til 30. september 2000.

Bestyrelsens aktiviteter

- 12-08 Jacob Birger LSU København
- 12-08 Bjarke København
- 13-08 Jacob København
- 20-08 Jacob Bjarke København.
- 23-08 Jacob Hanstholm
- 24-08 Jacob foredrag Nordjylland
- 25-08 Jacob København
- 01-09 Birger John Henning udd. København
- 03-09 Jacob København
- 04-09 Jacob foredrag
- 5-6-09 Bestyrelsesmøde Fravær John Bjarke
- 6-7-09 Bjarke Ålborg
- 15-09 Bjarke Korsør
- 20-09 Jacob København
- 21-09 Jacob Bjarke København
- 22-09 Jacob Bjarke Claus UROM
- 23-09 Bjarke Ålborg
- 24-09 Bjarke Ålborg
- 27-09 Jacob Søfartens Arbejdsmiljø
- 29-09 Bjarke Ålborg
- 29-09 Jacob TV
- 07-10 Bjarke Ålborg
- 08-10 Bjarke Ålborg
- 10-10 Bjarke Ålborg

Dementi

Rettelse til referatet fra 83. møde i UROM, 3. juni 1999
Ad. pkt. 2.1 status for erfaringer med MRB-type-16.

Formuleringen, at "RST Thyborøn v/ Villy Jacobsgaard er fremkommet med kritiske bemærkninger - vedrørende det faste personales" behandling af fartøjet" - udgår.

Udtalelsen skyldes ene og alene en forkert udlægning og mindre fortalelse af Chefen for Redningstjenesten, Skibsinspektør Flemming Skytte Damø.

Villy Jacobsgaard er alene fremkommet med kritiske bemærkninger om hvordan fartøjet arter sig Nordsøen og Thyborøn Kanal. Den uheldige og forkerte formulering beklages. FK har meddelt sagens rette sammenhæng til Stationsleder Erik Sørensen RST Østerby Læsø og bedt ham orientere hver enkelt ansat af mandskabet ved RST Østerby herom ved fordeling af Tidsskrift for Redningsvæsen.

Sidste frist for indlevering af materiale til næste blad er den 11. december.



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

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

Hanstholm Skibssmedie

Kuttergade 9-11 . Hanstholm
Telefon 97 96 16 11 . Fax 97 96 12 12

Rep. af dieselmotorer.
Montering af motorer og hydrauliske anlæg.

Fremstilling af:
Styrehuse, hvalbakker og nettromler.

Alt i aluminium.

Private tlf.:
Mogens Pedersen 97 96 52 40, biltlf. 30 97 91 49
Ejnar Stærh 97 96 16 49



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

Vor service - Deres sikkerhed

**GLORIDAN
AALBORG A/S**

Brand-, sikkerheds- og redningsmateriel til skibsfart

Konvertering af halon-anlæg

Salg - Service
Genopladning - Rådgivning

Døgnservice:

**GLORIDAN
AALBORG A/S**

Lundebergvej 4 • 9220 Aalborg Øst
Tlf. 98 12 82 00 - Fax 98 15 38 11

100% fiskerejet

Land dine fisk døgnet rundt

- hos Klitmøller Fisk

Er du erhvervsfisker er der mulighed for medlemskab, med deraf følgende ret til evt. overskud

Kaj Lindbergsgade 68
7730 Hanstholm
Weekend- og døgnvagt
Tlf. 97 96 12 77
Fax 97 96 13 67
Mobil 309 54 403

K.F.

Vort speciale er fisk af god kvalitet til en høj pris

COLD SEIL

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

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.

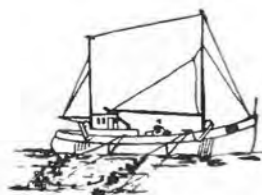


Niels Jørgen Winther

Aut. El-installatør

lev vel med el

Hvide Sande Tlf. 97 31 25 45 - Bil 40 30 95 45



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. 6

DECEMBER 1999

ÅRG. 66

LEMVIG BIBLIOTEK
 1999 



100 års jubilæum

Grenå Havns Redningsstation kunne den 1. oktober holde et hundrede års jubilæum. Dette blev på behørig vis fejret den 3. December ved en lille sammenkomst med nuværende og tidligere redningsfolk. På billedet ses redningsstationen som også er tilholdssted for Lodserne. Forrest ses "Anna E Rørbye".



Hvide Sande gensidige Skibsforsikring

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

Formand Jørgen Andersen
Privat 97 31 16 75

Forretningsfører Jytte Jespersen
Privat 97 31 21 70



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

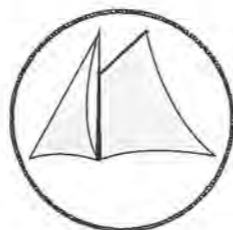
Esbjerg	Tlf. 75 12 84 78
Frederikshavn	Tlf. 98 42 11 57 - 98 42 27 23
Grenå	Tlf. 86 32 13 99
Hanstholm	Tlf. 97 96 16 90 - 97 96 13 35
Hirtshals	Tlf. 98 94 14 64 - 98 94 94 72 - 98 94 19 27
Hvide Sande	Tlf. 97 31 11 21 - 97 31 11 29
Lemvig	Tlf. 97 82 02 93
Skagen	Tlf. 98 44 55 88
Strandby	Tlf. 98 48 12 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 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

JENS OTTO GRØNNE PETERSEN
Kaniavej 19, 6960 Hvide Sande
Tlf. 97 31 19 14

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

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



Sig Julen Nærmer

Jeg vidste hvordan han ville begynde, for det samme gentog sig hvert år. Min far havde den gode skik, som lykkeligvis endnu er bevaret i mange hjem. Mens lysene brændte på træet, tog han Bibelen og læste Juleevangeliet for os. Vi havde godt nok lige hørt det i kirken, men her i hjemmets snævre kreds, blev gaven mere personlig. Efter at have læst Juleevangeliet, kan jeg endnu næsten høre tonefaldet i hans stemme når han fortsatte: Vi skal vogte os for, at det hele ikke flyder hen i følelser og stemninger. Det var ikke et øjeblikstemning, der fik Gud i Himlen til at sende sin søn herved. Det var en falden slægts nød og skyld, der lå ham så tungt på hjerte, at han måtte sætte alt ind på at redde os. Derfor fortjener en sådan redningsaktion også at mødes med andet end lidt stemning fra vor side. Vi må tage sagen lige så alvorligt som Gud gjorde, gør vi det, kan Julens Evangelium blive os til frelse og frigørelse. Hvad skibsforsikring betød, kendte min far af egen erfaring, men dengang blev han reddet på underfuld måde, og det glemte han ikke at takke Gud for. Men endnu større var det for ham, og er for os, at Jesus Kristus kom til jord for at redde os fra evigt forlis.

(noget omskrevet efter sognepræst R Christensen, der havde dette indlæg for et par og tredive år siden)

Efter et noget turbulent år hvor nogle af redningsmændene, med hensyn til deres fremtid, går en lidt urolig, men forhåbentligt fredfyldt jul i møde, vil jeg også slutte med at gentage noget fra sidste år:

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 Frelses favn!
Det kan aldrig fejle.

»At jeg må komme godt i havn, i min kære Frelses favn. Det kan aldrig fejle« Må dette citat stå vores Skytsengel bi, således at alle redningsmænd igen i år vender uskadede tilbage fra enhver redningsaktion, og vores Skytsengel igen må holde hånden over redningsmændene, så at ingen må forblive derude. Med dette ønske, ønskes alle en rigtig Glædelig jul, og et forhåbentligt godt og lykkebringende Nytår.

Henning.

Hirtshals Fiskeriforening

Herluf Trollesvej 8 · 9850 Hirtshals
Telefon 98 94 25 88 · Telefax 98 94 49 88



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



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

Redningsbåd væltede rundt

Det som alle redningsmænd frygter mest, skete natten til lørdag den 27. november 1999 for 5 mand fra redningsstationen i Esbjerg. Under en redningsaktion i dårligt vejr væltede båden rundt og lagde sig med bunden i vejret, mens besætningen dels blev kastet i vandet, dels blev fanget under båden.

Forhistorien er, at den 480 BT store færøske trawler, KG 699 Havsøki, ved 0130-tiden forlod Esbjerg havn for at sejle nordover. Ombord var en 4 mands besætning. Af ukendt årsag gik trawleren på grund en lille mil nordvest for havnen, det vil sige mellem Esbjerg og Fanø. Trawleren kom dog selv fri, og valgte at fortsætte rejsen.

Kort før kl. 0313 meldte trawleren sig igen på radioen til havnevagten. De meldte nu at skibet tog vand ind og var synkende, og at man gik i redningsflåden. Trawleren lå da på en position lidt vest for anduvningsbojen til den gravende rende ind til Esbjerg. I området var vinden SSV, det blæste 10-15 m/s, og vandstandsmåleren der står i området viste, at søen var 3,4 til 6,2 m.

Straks efter at have modtaget meldingen, alarmerede havnevagten redningsstationens personale via OPS samt SOK og redningsskibet Nordsøen.

I betragtning af at alle mand lå og sov, da alarmen gik, må det siges at være tilfredsstillende, at redningsbåden kunne afgå fra havnen kl. 0325, med 5 mand ombord, og med stationslederen på sin post ved kortbord og radio.

Den redningsbåd der blev benyttet var en lånebåd, da Esbjergs egen nye båd var kørt til Ålborg, for at gennemgå 1. års garanti eftersyn. Lånebåden var Sjællands Oddes gamle GTC 900-1, der står i depot i Esbjerg.

På vej ud af havnehullet konstaterede vi ombord på redningsbåden, at den stationære VHF var delvis ude af funktion, idet vi kun kunne modtage opkald, men ikke selv kunne sende. Dette på trods af at hele båden var blevet checket nogle dage forinden.

Heldigvis havde vi håndholdte VHF-radioer med, og selv om det er vanskeligt at kommunikere med disse, fra en åben båd der går imod sø og vind, kunne vi i begyndelsen holde forbindelse med redningsstationen.

Senere mistede vi forbindelsen til stationen, men kunne så kommunikere via redningsskibet Nordsøen, der stak til søs kl. 0340.

Ombord på GTC-eren var sanserne skærpet på vej til havaristen. Vi var alle klar over, at den forliste trawlers besætning virkelig havde brug for hjælp. Vej-

ret var imidlertid ikke med os, og selv om vi gerne ville hurtigt ud til positionen, måtte vi slække mere og mere af, efter at have passeret Fanøs nordende, fordi søen var for voldsom til hurtigt sejlads.

Vi havde søen næsten ind forfra på vej ud af løbet, men selv om det er vores erfaring at GTC-typen er langt mere behagelig at sejle med imod søen, end vores nye redningsbåd, så var vejret for dårligt til mere end 6-8 mil. Blandt andet fordi udsynet er dårligt i mørke på grund af instrumentlys og lanterner. Det betyder at man ikke kan nå at se de virkelig store søer, som det er galmandsværk ikke at slække op for.

Da vi nærmede os positionen kunne vi over radioen høre kommunikation mellem redningshelikopteren, der var sendt mod stedet, og en tysk trawler. Det viste sig at den tyske trawler havde været på vej mod Esbjerg, og havde været så tæt ved havaristen, at den nåede frem og fik samlet den forliste besætning op, 10 til 15 minutter før redningsbåden nåede frem.

Vi fortsatte dog mod positionen, medens vi afventede nærmere ordre. Kort efter passerede den tyske trawler forbi, på vej indover. Næsten samtidigt opdagede vi havaristen, der endnu ikke var sunket. Skibet var mørklagt og lå og drev på nordsiden ved den yderste ende af renden, med agterenden liggende så dybt, at der stod vand ind over shelterdækket, og med forenden løftet delvis fri af vandet.

Efter at vi var kommet op til havaristen, blev dens position videregivet til redningsskibet Nordsøen, der tilsynel-

dende havde svært ved at se den på sin radar. Det blev derfor aftalt, at vi skulle afvente ved havaristen, indtil Nordsøen nåede frem.

Medens vi afventede, holdt vi os på havaristens luv side, idet den lækede petroleum, der flød ud over havet i læ side, og fordi der fra dens agterende lå fiskegrej ud i vandet i en sydlig retning. Havaristen drev i mellemtiden mod nordøst, og var snart ud af den gravende rende.

Vi lå naturligvis og hold stævnen oppe i søen, der var ret voldsom på stedet. Formentligt på grund af aftagende vanddybden, cirka 7 meter ifølge søkortet, rejste søen sig, og de største søer havde tendens til at ville bryde.

Da Nordsøen nåede ud til positionen 15 til 20 minutter senere, holdt den sig i renden, idet den ikke ville sejle ind i området. Formentligt fordi skibsføreren var nervøs for at redningsskibet skulle ramme ned i bunden, i bølgedalene.

Kort efter, medens vi i redningsbåden ventede på at få besked på, om der var brug for yderligere assistance, fik vi pludseligt en skæv sø, der ramte redningsbåden på bagbord side, lidt foran for tværs.

Rorsmanden og de 2 mand, der opholdt sig på bagbord side af styrepulten, opdagede søen lige før den ramte, medens de 2 mand på styrbord side ikke opdagede noget, før båden væltede rundt.

Hvad der herefter skete, kan ingen af os rigtigt genkalde sig i detaljer. De 2 mand på bagbord side røg begge i vandet, da båden vendte rundt. Om de selv sprang fri af båden, eller de blev slynget

GRAFISK TRYK LEMVIG • THYBORØN

Gadgaard Tryk

Vasen 5, 7620 Lemvig, tlf. 97 82 15 00

Thyborøn Bogtrykkeri

Ærøvej 5a, 7680 Thyborøn, tlf. 97 83 19 33





HANSTHOLM ELEKTRONIK A/S

Alt i reparation og nyinstallationer

<p>ELEKTRONIK</p> <p>Salg og service:</p> <p>FURUNO - DECCA SHIPMATE - ATLAS - AP SAILOR - ELAC SPERRY - KODEN</p>	<p>EL</p> <p>Salg og service:</p> <p>24 volt og 380 volt generatore ELMOTORER - STARTERE BATTERIER PUMPER</p>
---	--

DØGNVAGT

Telefon 97 96 18 88 · Fax 97 96 25 90



Hanstholm Havns Fiskeriforening

Fihigørgsgade 2, 7730 Hanstholm Tlf. 97 96 13 99 Fax 97 96 23 46

Daglig kontortid fra kl. 0800 til kl. 1600

SAX-Ø

SEJL & PRESENING

v/ Jan Sørensen

KAI LINDBERGS GADE 51, 7730 HANSTHOLM
TLF.: 9796 1633 · FAX 9796 2027

**ALT I SKILTE, BILREKLAMER, TRYK PÅ T-SHIRTS
STORT UDVALG I PROFILTØJ**

Fiskernes Fiskesortering

A.m.b.A
7730 Hanstholm · Tlf. 97961496 · Fax 97961829



Dansk fisk HANSTHOLM

**FISKEFARTØJER
KØB - SALG - BYTTE**



WEST SHIP
v/ Thorkild Grøn

Auktionsgade 23, 7730 Hanstholm
Tlf. 97 96 19 88 · Fax 97 96 10 05

Salgsmedarbejder Peter Grøn
Tlf. 97 96 23 65. Mobil 40 82 48 65

Thomas Grøn
Tlf. 97 96 27 56 · Mobil 40 82 48 56

Thorkild Grøn
Tlf. 97 96 12 37 · Fax 97 96 20 36
Mobil 30 28 17 37, 40 32 47 37

HANSTHOLM HAVN
- god proviantering sikrer arbejdsglæde på havet



**PROVIANT
FRILAGER · STORES
TLF. 97962788**

Fax 97 96 00 10

Stort udvalg i fersk kød, frugt og grønt, vin og spiritus

Kai Lindbergsgade 75 · 7730 Hanstholm
DØGNVAGT 20 84 27 88

**HANSTHOLM HAVNS
INDKØBSFORENING**

97 96 16 90
97 96 17 50
Fax 97 96 21 18




Hanstholm Ny Samlecentral A/s

Telefon 97 96 16 66 · 7730 Hanstholm

ud, kan de ikke selv forklare.

Da rorsmanden opdagede søen, lagde han sig ind over rattet og holdt fast. Han kan ikke selv forklare, hvad der skete derefter, men på en eller anden måde var han kommet fri af båden, da den var væltet rundt.

De 2 mand der stod i styrbord side, blev begge fanget under båden da den væltede. De oplevede begge total forvirring, fordi de ikke med det samme registrerede, at båden faktisk var væltet. Kombinationen af mørket under båden, og af ikke at have nogen fornemmelse af, hvad der var op og ned, bevirkede at de begge havde svært ved at finde ud af, i hvilken retning de skulle søge ud. Men ud kom de heldigvis begge.

Efterhånden som vi liggende i vandet fik orienteret os om situationen, var 4 af os i stand til at søge om til bådens agterende. Den ene af de 2 der havde været inde under båden, formåede ikke at kæmpe sig hen til den, da han var kommet ud. Han drev i stedet væk fra båden, men var i begyndelsen i stand til at kommunikere råbende med os andre, så vi havde heldigvis hurtigt vished for, at alle var kommet fri af båden.

Ved bagenden fik vi udløst vendebælren, som heldigvis virkede helt efter hensigten. I løbet af kort tid blæste den sig op, og båden vendte rundt til normal stilling. Derefter tog det ikke langt tid at kravle ombord igen.

Vi fik startet motoren uden problemer, og håndprojektørerne virkede fortsat, så det var nemt at finde vores kollega i vandet, specielt fordi reflekserne på redningsvestene er rigtig gode. Derfor tog det ikke mange minutter før vi havde fået samlet vores 5. kollega op af vandet igen. Han var da drevet 30-40 m. væk fra båden.

Naturligvis var vi alle rystet efter sådan en tur, og vi havde kun lyst til en ting - at komme i havn. Vi kunne ikke mere kommunikere med nogen, idet vi havde mistet vores håndholdte radioer. Samtidigt havde motoren fået en underlig hylende lyd, så vi var nervøse for, at den skulle sætte ud.

Først overvejede vi, om det var muligt at komme ombord på Nordsøen, men blev hurtigt enige om, at det ville være for risikabelt i søer af den størrelse. Derfor besluttede vi selv at sejle hjem, men sejlede først op til Nordsøen og fik ved råb fortalt, hvad der var sket. Ombord på redningsskibet blev de forbløffet, fordi de ikke havde set noget som helst. De havde lyst på havaristen med deres projektører, og havde ikke fokuseret på redningsbåden, der lå uden for lyskeglen.

I øvrigt ville Nordsøen formentlig ikke

rigtigt have kunnet foretage sig andet end at observere, da de jo ikke kunne sejle uden for renden.

Turen hjemover foregik i øvrigt uden problemer - lige indtil der skulle bakkes for at komme ind i bådhuset. Da viste det sig, at GTC-eren ikke kunne bakke. Så lods båden, der lå "lige i svinget", fik sig en lille hilsen, uden at nogen af fartøjerne i øvrigt led skade.

Efter sådan en omgang havde vi alle behov for at snakke, så selv om vi var trætte, drog vi ikke hjem for at lægge os ind til lillemor lige med det samme.

Vi var naturligvis alle påvirket af hændelsen - også de 3 mand i land, der var blevet orienteret om kæntringen af Nordsøen. Da der ikke var nogen radioforbindelse med redningsbåden, havde de først åndet lettet op, da de så redningsbåden nærme sig havnen.

En af de ting vi talte om var, at der burde være en slags lysmarkering på rælingen af redningsbådene, således at man kan orientere sig om hvor man skal søge hen, for at komme ud ved kæntring i nattemørke, hvor sollyset jo ikke viser vej. Det var i hvert fald noget, som de 2 der kom under båden, ville have sat stor pris på i den situation, vi netop havde oplevet.

En anden ting vi drøftede var fordele

og ulemper ved selvudlødende redningsveste. Vi har før diskuteret emnet, og pludseligt var diskussionen helt aktuelt, fordi redningsvesten på den ene af de 2 mand, der blev fanget under båden, udløste sig selv medens han lå dernede.

En tredje ting som man måske burde tage op var, om alle redningsmænd i dragten ikke burde have håndblus eller lignende. Det ville have været meget nyttige, hvis vi ikke havde kunnet finde den kollega, der var drevet væk fra redningsbåden.

For os der har haft oplevelsen tæt inde på livet, og hver for sig i en eller anden grad frygtede det værste, medens hændelsen fandt sted, har det været en god fornemmelse at det "kollegiale netværk" tager sig tid til at snakke og lytte til, hvad vi har oplevet. Heldigvis er vi alle, såvidt vi selv kan mærke, kommet nogenlunde over det, og vi har ikke følt behov for at tage imod mere professionel hjælp til at bearbejde hændelsen.

Tilbud om professionel hjælp har det i øvrigt ikke skortet på, hverken fra vores formand eller fra Farvandsvæsenet. Fra begge sider har der i øvrigt været fin opbakning med hensyn til at få ordnet forskellige praktiske ting, i forbindelse med mistet udstyr og så videre.

NORDVESTBANK
- den lokale bank

HIRTSHALS SEJLMAGERI
Havnegade, Hirtshals
Tlf. 98 94 12 27

Sejl · Presseninger · Tøvværk



**SALG - SERVICE
RESERVEDELE**



Aut. HONDA-forhandler
GENERATORER - PUMPER



Aut. YANMAR-forhandler
Fra 9-420 hk.

HVIDE SANDE
Båd- og motorservice

Gl. Havn
6960 Hvide Sande
Tlf. 97 31 18 77

Redningsfolk melder storm

Dette skriver journalist Svann Strunk i Århus Stiftstidende/Djurstrand.

(Citat) Foreningen af Danske redningsmænd har fremlagt en rapport, der er et regulært stormvarsel mod ledelsen i Farvandsvæsenet. Den er udløst af et forslag fra ledelsen i Farvandsvæsenet om at lukke fem redningsstationer. Et forslag der for øjeblikket ligger på Forsvarsminister Hans Hækkerups (S) bord. Redningsmændene mener det vil sætte menneskeliv på spil at lukke fem af de nuværende 24 redningsstationer, for at spare godt en million kroner. Hvis Farvandsvæsenets forslag går igennem, så ryger stationen på Sjællands Odde. Det betyder at der ikke længere er redningsstationer mellem Grenå og Gedser oplyser Henning Sørensen Grenå Redningsstation og bestyrelsesmedlem i Foreningen af Danske Redningsmænd.

Men redningsfolkene fremlægger en plan for drift og modernisering af alle 24 stationer de næste fem år, en plan som er ca. 40 millioner kroner billigere end Farvandsvæsenets oplæg til ministeren. Redningsfolkene totalentreprise for de næste fem år koster ca. 83 millioner kr. til modernisering og en drift og lønudgift på ca. 23 millioner kr. årligt.

Farvandsvæsenet tilbyder en mindre ydelse for henholdsvis 124 mio. kr. til modernisering og 29 mio. kr. til drift og løn. Endelig betegner redningsfolkene Farvandsvæsenet som en institution med en på alle måder uacceptabel planlægning og ledelse af redningstjenesten. Den melding begrundes med Farvandsvæsenets magtbrynde, inkompetence, indbyrdes jalousi og manglende styring af økonomien.

Farvandsvæsenets direktør Søren Torp Petersen virker totalt uberørt af anklagerne, som han purer afviser »Jeg mener egentlig ikke der er nogle problemer. De kæmper bare for deres jobs. Men jeg må jo også tænke på skatteydernes penge, og redningsfolkene regnestykke er helt forkert. De har glemt administrationsudgifterne og så har de to fartøjer med, der ikke opfylder sikkerhedskravene, ligesom

jeg slet ikke kan tro på deres tal til nye bygninger» slutter Søren Torp Petersen.

Men selv hvis man fordobler redningsfolkene egne byggepriser og bruger Farvandsvæsenets egne tal på nyanskaffelse af de to fartøjer, Søren Torp Petersen ikke mener er i sikkerhedsmæssig forsvarlig stand, ja så er der stadig 20-25 mio. kr. der skiller parterne ad, og som ifølge Søren Torp Petersen skal bruges på ren administration, for de 36 fastansatte og 210 frivillige redningsfolk på de 24 kystredningsstationer langs Danmarks godt 7.000 kilometer kystlinje. (Citat slut)

Det skal for god ordens skyld lige gøres opmærksom på at ved den netop udsendte mandskabsliste her den 19/11 er normeringen ved redningsstationerne som følger. 24 assisterende 150 frivillige (vederlagslønnede deri er de to på Anholt medregnet da det er noget med at de er ansat på ca. 20 timer ugentlig) 28 Fastansatte og 6 på 37 timers ugebasis. Dette skulle give 208 redningsfolk, men da der er en 6-8 stillinger der ikke er besat, er vi ca. 200.

Kommentarer fra Forening af danske Redningsmænd til den plan Direktør Søren Torp Petersen har indstillet til Forsvarsministeren, samt udtalelser til pressen:

Officielt startede det danske Kystredningsvæsen ved lov i 1852, og har frem til ca. 1970 fulgt med i udvikling og behov.

I 1973 blev det nuværende Farvandsvæsen oprettet, hvor også Kystredningstjenesten kom til at høre under. Meget materiale var efterhånden udslidt, og stod for en fornyelse, på daværende tidspunkt var der over 50 redningsstationer, og over 600 mand.

Midt i halvfjerdserne blev der sat en moderniseringsplan i gang, og der blev nedlagt en stor del stationer, og mange frivillige redningsmænd fik sin afsked.

Som led i den nye moderniseringsplan blev en ny type redningsbåd projekteret

og bygget, denne blev pladseret i Hirtshals, og forliste under en redningsaktion den 1 december 1981, dette kostede 6 redningsmænd livet.

Alt videre bygning blev stoppet, og store undersøgelser blev sat i gang, dette udmøntede sig at et helt nyt sæt regler for havnebase redningsfartøjer blev lavet i samarbejde mellem Søfartsstyrelsen, Farvandsvæsenet og Foreningen af danske Redningsmænd.

Disse nye regler betød imidlertid at bådene fik en størrelse der betød at der skulle besætning med skippereksamen til for at føre bådene, derudover blev de også enorme dyre ca. 18 millioner i 1989 pr. stk. Disse både blev der bygget 6 stk. af.

For at kunne dække behovet indtil de blev bygget, blev der tilført redningsvæsenet det der i daglig tale kaldes LRB, (små hurtige åbne lette redningsbåde), til priser af ca. 800.000 kr., disse har vist sig at være til stor gavn ved redning af menneskeliv, en del af disse sejler endnu, nye regler blev lavet for disse LRB'er, og de senere år er der bygget en hel del, der opfylder disse regler, til priser af ca. 4,2 millioner kr.

Her i slutningen af 1999, er der 24 Redningsstationer og ca. 210 redningsmænd, hvoraf ca. 180 er frivillige, og går det efter den nuværende direktørs planer vil der inden for de nærmeste år kun være 19 stationer og ca. 160 mand tilbage, og er det rimelig og dækker det behov?

Efter manges mening kan behovet ikke dækkes af 19 stationer, for i dag er der mange flere der færdes på havet og ved de danske kyster end tidligere, dette gælder både for erhverv, fritid, og turister, og har de ikke i dag lige så stor rettighed til at blive reddet, hvis ulykken er tilstede som tidligere.

Farvandsdirektør Søren Torp Petersen siger at efter hans mening er der ikke behov for kystredningstjenesten som den ser ud i dag, og at han heller ikke har

penge til det, politikkerne vil ikke yde større bevillinger til løn og drift har han sagt. Dette er sikkert også korrekt, men hvorledes bruges så de penge der bliver bevilliget til Farvandsvæsenet?

Hvis vi går ca. 6 år tilbage da Søren Torp Petersen startede som direktør og ser på nogle af de ting der er sket, er der afskediget en hel del folk i det operative, men der er mange ansat i det administrative, for at nævne nogle. En Vicedirektør, et Direktionssekretariat med flere folk, flere ansatte i Materialafdelingen, der kunne nævnes flere, men blot til disse der her er nævnt er lønninger og drift til dem langt højere en drift og lønninger til de stationer direktøren vil have nedlagt, hvorfor kan direktøren ikke køre Farvandsvæsenet uden så stor og dyr en stab inde i huset i København, de tidligere direktører klarede sig, og ser vi tilbage til 1988 var der i ledelsen også planer om at oprette ca. 11 nye redningsstationer, hovedsagelig i indre danske farvande, hvorledes kan dette behov pludselig forsvinde, og yderlig lukke 5 stationer?

Nej hele administrationen af den danske Kystredningstjeneste er kørt helt af sporet sammenlignet med kystredningstjenesten i andre lande, hvor hele ledelse og administration er meget slankere, og derved tilsyneladende også meget lettere.

Hvis vi ser på Danmark er der ca. 7.000 km. kyst, og vi har i dag 24 stationer og ca. 210 redningsmænd, dette giver en gennemsnits afstand på ca. 300 km. pr. station. Hvis vi ser på Tyskland der har 53 stationer og ca. 730 redningsmænd, deraf godt 180 fastansatte, og en gennemsnitsafstand mellem stationerne på 21 km, dette må da give stof til eftertanke.

Direktør Søren Torp Petersen har over for pressen sagt at i den plan han har indstillet til Forsvarsministeren tænker han på skatteborgernes penge, og latterliggør derved den plan som Foreningen af danske Redningsmænd har udarbejdet.

Hvis vi ser på det bygningsmæssige er priserne meget forskellige, men vi vil lige gøre opmærksom på at det er en uvildig Arkitekt der har udregnet priserne og lavet tegningerne for Foreningen af danske Redningsmænd, og derfor må vi regne med at dette er de normale priser, i

Foreningens priser er der som det ses sat normale honorarer af til tilsyn og Arkitekt, og ikke regnet med den enorme store pris Farvandsvæsenet regner med, Farvandsvæsenets gang er jo normal at Materialafdelingens Ingeniører og Arkitekter bruger en masse tid og resurser, som koster en masse til lønninger, derefter går de ud og skal have rådgivende Ingeniørfirmaer og Arkitekter til at udføre arbejdet og hele tiden har de de rådgivende firmaer med under opførslen, Foreningen af danske Redningsmænd mener at sådan en arbejdsgang for det første tager enorm lang tid og så koster det en masse unødvendige penge.

Det samme gælder bygninger af redningsbådene, det vi har set er at når en båd bygges skal Ingeniørerne i Materialafdelingen også ud og hente en masse dyr hjælp, dette gælder kontrahering, tegning vægtberegning, stabilitets beregninger, samt tilsyn og andet ved flere firmaer, der ved siden af er der Søfartsstyrelsen, Klassifikationselskab, og værftet der bygger bådene, og det sidste vi har hørt er at der til den næste båd der er under opbygning er der søgt om yderlig 500.000,00 kr. til tilsyn af firma uden for Farvandsvæsenet, og dette til trods for at det er bygning no. 2 i en serie.

Derudover har direktøren også udtalt at prisen for den plan foreslået af Foreningen af danske Redningsmænd vil blive meget dyrere end det vi siger, men dette behøver det ikke at blive, for i foreningens plan er udskiftning af både og bygninger mere realistisk, og efter redningsmændenes ønsker og behov.

Foreningen af danske Redningsmænd håber at Politikkerne ikke blot følger Direktør Torp Petersens forslag og lukker flere stationer, men i stedet vil være med til at undersøge hvorledes andre lande kører deres Kystredningstjeneste, administrativ og hvad materiel de har fået tilført de sidste 15 til 20 år, og så få vores regler harmoniseret, for en ting er helt sikkert det er at kystredningstjenesten i Danmark er ikke for stor.

Til sidst skal den udtalelse Søren Torp Petersen er kommet med, nemlig at Redningsmændene stritter imod lukning af stationer kun er for at bevare arbejdspladser.

Det er forfærdeligt at en direktør kan udtale sig således, ser vi på de stationer han mener der skal lukke er alle stationer med frivillige redningsfolk, der har sagt ja til at stå st. by alle døgnets timer i 365 dage om året og i alt slags vejr. En frivillig redningsmand kan ikke blot tage bilen og køre en tur når det passer ham eller hans familie, han skal altid holde sig tæt ved den station han tilhører, og for det får han når skatten er betalt ganske få tusinde kroner om året, mon Direktøren ville gøre dette, vi tvivler.

Nej lad os ikke her ved år tusind skiftet gøre noget overilet, men lad alle kræfter, de næste år bruges på at vi i Danmark får lavet en Kystredningstjeneste som alle kan være bekendt og tjent med, for det kan laves bedre, mindre bureaukratisk og mindre tungt til de samme penge end det vi ser i dag.

Foreningen af danske Redningsmænd

Journalist Svann Strunk har ligeledes sendt tre spørgsmål til Forsvarsminister Hans Hækkerup. Disse er besvaret igen med informationsmedarbejder Mads Lindberg.

På hvilken måde indgår den "Grønne rapport" – Forslag til kystredningstjenesten frem til år 2000, af Foreningen af Danske Redningsmænd – i ministerens overvejelser om den fremtidige placering og udrustning af de danske redningsstationer?

Svar: Den "Grønne rapport" indgår i den samlede vurdering.

Har Ministeren planer om at gribe ind overfor de helt åbenlyse samarbejdsproblemer mellem redningsfolkene og farvandsvæsenet som denne rapport beskriver?

Svar: Mig bekendt er der ikke problemer, der kan være meningsforskelle (og det er ikke ualmindeligt at to parter osv., da jeg ikke lige er stensikker på ordret, hvad journalisten fortalte, undlader jeg at citere videre)

Hvornår kan en afgørelse i sagen forventes?

Svar: Sagen overvejes.



Thorsminde
Revisionskontor



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

LOSNING AF



DØGNET RUNDT

Stort kolerum til
opbevaring af fisk

Døgnvagt 97 96 19 88
Telefax 97 96 10 05



Thorkild Grøn's Samlecentral

Auktionsgade 23 - 7730 Hanstholm



MARITEK
marine electronics

Hyttefadsvej 2 - 9970 Strandby
Telefon 98 48 12 50 . Fax 98 48 20 66



HSR Skibselektronik

97 31 12 57

Otto Pedersevej 3

6960 Hvide Sande

Personale foreningens Feriebolig

Foreningen har åbnet en feriebolig på Skjoldnæs Fyr.

På nordenden af Ærø ligger Skjoldnæs Fyr, her har Personaleforeningen som flere redningsfolk er medlem af her først på sommeren 99 istandsat og åbnet en ny feriebolig, som medlemmerne af personale foreningen kan leje til en overkommelig pris. Vibeke Falkenstjerne næstformand i Personaleforeningen fortæller at ferieboligen blev taget i brug til sommersæsonen 1999. Istandsættelsen af boligen har vi selv foretaget, og her tænkes specielt på malerarbejdet, og det er faktisk Jes (fyr-mester på Skjoldnæs) der har svinget malkosten. Møbleringen, som er foretaget fra A- Z, har kostet Personaleforeningen ca. 45.000 Kr., det er mange penge, men vi overtog jo et helt tomt hus. Vi indhentede flere tilbud på møblering og synes selv, vi har fundet noget godt. Vi er i hvert tilfald selv stolte af resultatet og har modtaget mange positive kommentarer. At der er brugt mange penge på at istandsætte og møblere boligen, er efter et besøg på Skjoldnæs Fyr, ment at se. Den fremstår i dag som en ualmindelig flot og indbydende feriebolig. Der er nye møbler et ualmindeligt flot køkken med spisebord et dejligt badeværelse, fine værelser til børnene, dejlig stor opholdsstue med spisebord, fjersyn og radio, og ikke at forglemme en flot udsigt til vandet, så man ser sejlbåde sejle forbi tæt ved vinduerne, dette er et ret imponerende syn, alt i alt en rigtig perle. Det er i dejlige

fredelige omgivelser, med naturen ikke mange meter fra fyret, hvor der er mulighed for traveture i den skønne natur og ikke mindst langs stranden eller vandkanten om man vil.

Er man sådan indstillet at man kan lide at se det sådan lidt ældre byggeri, med gamle huse hvor det bestemt ikke ser ud til at vaterpasset var opfundet, da de blev bygget, så er det et besøg værd at lægge vejen forbi de tre byer Marstal, Ærøskøbing og Søby, og det er så en fordel at Ærø ikke er så stor, det tager ikke lang tid at komme fra den ene ende til den anden, især ikke hvis man er i bil, men det der tager tiden er når først man kommer til at gå og se på de forskellige gamle seværdigheder. Nu var vi der sådan lidt uden for sæsonen og kan fortælle at folk på Ærø er meget nemme at komme i kontakt med, ja de vil faktisk meget gerne fortælle om deres ø og by, så denne ø er bestemt et besøg værd.

Nu skal dette jo ikke udarte sig til en rejsebeskrivelse, men bare en præsentation af ferieboligen og dens beliggenhed, jeg var dog lige ved at glemme det vigtigste. Overfyrpasser Jes Svendsen er bestemt et besøg værd, hvad han ikke ved om Ærø er ikke værd at vide, en yderst hjælpsom mand, og friske æg om morgenen, bragt fra hans hønsegård, hvem siger nej tak til det.



Skjoldnæs Fyr på nordenden af Ærø.



En flot udsigt, sejlbådene sejler næsten lige uden for vinduet.



Et dejligt badeværelse med bruseniche.



En meget flot og elegant opholdsstue.

100 års jubilæum

Grenå redningsstation kunne den 1. Oktober fejre jubilæum.

Fredag den 3 december, blev der i Roklubbens lokaler, holdt en kombineret jule og jubilæumsfrokost. I frokosten, der startede kl. 1830, deltog de nuværende redningsmænd ved stationen med koner og hvad det ellers hedder nu om stunder, kun en redningsmand måtte melde fra. Desuden var tidligere redningsmænd, der var afgået på grund af alder, inviteret sammen med deres fruer, desværre måtte en af de tidligere redningsmænd med frue melde afbud da de begge er hårdt ramt af sygdom. Jeg vil gerne her inden jeg forsætter, på alle de frem mødtes vegne »Ønske god bedring, og alt muligt godt fremover«. Fra Farvandsvæsenet skulle Overkonstruktør Michael Jensen have deltaget, men da han kom til Odden færgehavn, var færgen blevet aflyst grundet det ekstrem dårlige vejr, som netop den eftermiddag og aften, gav århundredets storm og sine steder orkan over Danmark. Fra Foreningen af Danske Redningsmænd deltog formanden Jacob Pedersen og hustru.

Efter en kort velkomst af Henning Sørensen gik de 26 gæster til et veldækket bord, og under frokosten (uden at jeg dog skal referere talerne) tog først Harald Bacmann ordet, dernæst Viggo Hansen og siden Jacob Pedersen. Jeg vil også gerne her igennem Tidsskriftet sige tak for de mange gaver vi fik, både af den en og

anden art.

I den lokale avis Århus Stifttidende/Djursland var hele forsiden på det nærmeste fyldt med historien om 100 års jubilæet, og jeg vil da gerne referere lidt fra det.

»Et trespand gungrede over brostenene i Grenå by, så der stod gnister fra de jernbeslåede vognhjul. Der var meldt skib i havsnød. Larmen rullede foran både vogn og heste, og det fik selveste politimester Faber til at gå ud med hævet stok for at kommandere». Holdt i Lovens og Kongens navn. Holdt Han følte det nødvendigt at vise hvem der herskede over færdslen i byens gader, og så var politimester Faber sikkert selv ligeså nysgerrig for at få at vide, som alle dem der var efter vognen, hvad der var på færde. Men der var ingenting der kunne holde redningsbåden på vognen tilbage. Den sande autoritet i dette øjeblik var kuskens er sad på kuskensædet, og han rejste sig blot og råbte »Kør!« og trespandet rasede forbi Politimester Faber og hans flagrende stok.

Denne skete i forrige århundrede og manden der trodsede politimesterens ordrer hed Peter Jensen Bachmann, bedste far til Harald Bachmann, den ældste nulevende Opsynsmand ved redningsstationen i Grenå. I dag er man to minutter om at sætte den lette redningsbåd LRB ud og den kommer med sine 25 mil hurtigt ud

langs kysten, og det tager ca. 10 minutter at sammenkalde mandskabet til at sende den 23 m lange og 70 BRT. Store »Anna E Rørbye» med sine 1500Hk. og en fart af 17 knob til havs.

Helt det samme er det nu ikke. Vi har fået betydeligt flere bugseringer og hjælpeopgaver oveni de direkte redningsopgaver, end fortidens redningsfolk havde, fortæller Henning Sørensen, naturligt nok i forbindelse med en bedre teknologi. I dag kommer langt de fleste skibe i havn selvom de springer læk, netop fordi redningsmateriellet er til stede i form af hurtige, stærke redningsfartøjer med lænsedyr ombord. Det ligger i blodet på enhver redningsmand at komme til undsætning, når der kaldes, og gøre hvad der er muligt for at redde hvad reddes kan. Med nutidens bedre udstyr er der flere aktioner end i gamle dage, men der er også langt færre forlis og tabte menneskeliv. Denne udvikling er paradoksalt nu blevet et sparepolitisk argument. Således har Farvandsvæsenet netop fremlagt en revideret plan for nedlæggelse af fem redningsstationer, i modsætning til den første hvor man foreslog syv stationer, slutter Henning Sørensen.«

Historien om Grenå Havns Redningsstation:

I 1870 oprettedes i henhold til lov af 23. April 1870 en med raketapparat forsynet ny station ved Fornæs. Fra 1895 til 1898 havde man i Grenå en privat redningsbåd ved navn »N C David»

Den første oktober 1899 oprettedes en ny statslig redningsstation ved Grenå



Hele stationens mandskab opstillet til fotografering. d.1/12.

Havn. Stationen (huset) hvor båd og materiel skulle opbevares, var i løbet af sommeren blevet bygget på Kalkværksvej og der var sat hegn omkring, der var ligeledes en flagstang til den nette sum af 10. kr. Stationen blev forsynet med en ny statslig roredningsbåd Nr.88 som var bygget på Orlogsværftet, og den havde sænkekøl i modsætning til tidligere byggede både. Båden er 10 årers, var forsynet med mast og sejl, den var knapt 10 meter lang og 2,5m bred. Årslønnen for en redningsmand var på daværende 48 kroner, formanden fik lidt mere nemlig 66 kr. Opsynsmanden der hed Ole Christian Geisnæs, Dannebrogsmænd, fik hele 186 Kr. Ole C Geisnæs var opsynsmand til sin død i januar 1911, hvorefter Havnefoged Frederik Henrik Andersen Bilde blev ansat som opsynsmand. I denne periode fik Grenå i juli måned 1920 sin første motordrevne redningsbåd, MRB.9 som blev slæbt til Grenå af fyrvæsenets damper "Kattegat" foruden årer og sejl var den forsynet med en 12 HK Ferro benzinnmotor, og kostede dengang 44.996 Kr. I løbet af nogle år lykkedes det at udvikle en motor der var både stærk og let, så i 1925 blev der installeret en 24 Hk Fordson Tractor Motor. Det var ligeledes Opsynsmand H F A Bilde der i 1923 startede foreningens blad "Tidskrift for redningsvæsen" I 1920 da den nye MRB.9 kom til Grenå blev der bygget et hus i den østlige ende af selve fiskerihavnen med et slæbested til redningsbåden, slæbestedet havde en vinkel på 450 i forhold til redningshuset, og da Fiskeeksportør Jan Jensen havde sine hyttefade til at ligge der gav det nogle problemer. Man havde ligeledes lejet et rum til opbevaring af materiel i Havnens Pakhus. Ombygningen af havnen der påbegyndtes i begyndelsen af 1930 medførte at der måtte opføres et nyt redningshus et andet sted, lige syd for Vesters Bådebyggeri og den nye redningsstationen blev taget i brug i 1936. Desværre oplevede opsynsmand F H A Bilde ikke dette, han døde i juli 1933, og var blevet afløst af Opsynsmand Th. Jensen. I 1937 blev raketstationen ved Fornæs nedlagt og dette raketudstyr kom under Redningsstationen i Grenå. Th. Jensen var Opsynsmand indtil oktober 1940. Han blev da afløst af N P Lasborg der var Opsynsmand indtil 1952. O Wenzel Rasmussen blev den næste Opsynsmand, dette frem til juli 1980. Ligeledes var O Wenzel Rasmussen formand for foreningen af Danske Redningsmænd fra 1957 til 1981. I denne periode modtog redningsstationen afløseren for MRB.9, MRB.22 i 1970, denne var af samme

størrelse som MRB.9, men var i 1970 blevet forsynet med en 60 Hk. Gray dieselmotor og samtidig fik den et lukket styrehus. MRB.22 var stationeret i Grenå frem til 1975, hvor den blev afløst af MRB.21, denne båd var forsynet med en motor på 114 Hk. og havde ved en ombygning i 1967 fået påsat styrehus og der var både radar VHF og navigator i båden. O Wenzel Rasmussen var Opsynsmand frem til år 1980 hvor han blev afløst af Harald Bachmann, nuværende Æresmedlem i Foreningen af Danske Redningsmænd, Harald Bachmann der var ansat i redningsvæsenet i tæt ved 40 år, blev i 1986 afløst af Tommy Jørgensen. I 1987 blev Niels Peter Noer Opsynsmand. I 1989 fik Rst. Grenå MRB.30, en båd på 11,7 m og denne var forsynet med en 120 Hk. Scania motor, ligeledes havde man fået opholdsrum i det tidligere "Europa-færgens Billetkontor".

Nutid

I 1992 blev der færdigbygget en ny Redningsstation på havnen, vesten for Anholt færgens leje, en station i to etager og med en hal til opbevaring af materiel og en skydekran hvormed LRB.7 kunne sættes ind i hallen. Den gamle redningsbygning på Nordhavnen blev overtaget af bøjedepotet, og opholdsrummet i den gamle færgebygning nedlagt. I 1991 fik Rst. Grenå en ny redningsbåd "Anna E Rørbye" bygget i stål/aluminium, en båd på 23 meters længde og 70 BRT, den var forsynet med to maskiner på tilsammen 1500 Hk. som gav en fart på ca. 17 knob. Ligeledes havde stationen i 1989 fået en



Henholdsvis nuværende og fhv. stationsledere fra v. Harald, Tommy, Niels Peter, Viggo og Henning.



En Nestor indenfor dansk kystredning Harald Bachmann holder tale.

LRB med 300 Hk. denne lette redningsbåd havde en hastighed på ca. 25 knob. I 1992 blev der til stationen ansat fire fuldtidsansatte redningsmænd samt 6 frivillige redningsfolk, således at mandskabet bestod af 10 redningsfolk. I 1992 blev Opsynsmand Niels Peter Noer afløst af Viggo Hansen der som fastansat blev benævnt stationsleder. Viggo Hansen afgik i 1999.

Vi må sige at her ved vores 100 års jubilæum er vi en fuld udbygget og moderne redningsstation, der står godt rustet til hvilken som helst opgave der måtte komme.

Rapporter fra Kystredningsstationerne

Udvalgte rapporter fra stationerne.

Kystredningsstation Rønne

16/8-99. Eftersøgning efter en badende person, ved Rønne lufthavn. Personen bliver fundet druknet ca. 300 m fra kysten, han bliver taget med til havnen hvor han bliver hentet af Falck. Vind ca. 12-14 cm NV.

Hvem kan Carsten kan

Lørdag d. 4-9-99 for vi en alarm kl.12.26 en kutter har set en mand i vandet, 2,5 mil NV af Rønne, men kan ikke få ham ombord. LRB afgår til en pos. 55.07.6N 14.37.7E der ser vi en mand, ligge i 2 redningskrans og med en arm i vejret og vinker til os, vi får manden ombord kl 12.40 og får ham pakket ind for han virker meget kold, men er ved godt mod. Under turen til Rønne får vi at vide at hans en mandskutter var sunket kl.09.30, han har ligget ca.. 3 timer i vandet, vand temp ca. 16 -17 ved ankomsten til Rønne kl.12.50 venter en ambulance for at køre ham en tur på skadestuen for check. (han kunne selv gå op til ambulancen)Vi får senere at vide at han havde en kropstemp på 31.

Alarm lørdag d. 11/9-99

Vi blev afblæst af BHM når vi kom på stationen. Det var 2 mand i vandet på svensk område.

Alarm

Mandag d.11/10-99 kl 12.54 vind 13-15 NV. Tysk lystsejler med 7 personer udsender May Day 5 s/m SV af Rønne, de har motor problemer. LRB afgår til pos, når LRB kommer til pos får de lystbåden på slæb til Rønne, alt går planmæssigt. Da vi kommer i land med lystsejleren får vi så at vide at stor sejlet er revet itu og skøde tovet er viklet ind i skrue og ror, så det er derfor at motoren er stoppet og de ikke selv kunne komme i havn.

Alarm

Tirsdag d. 19-10-99 kl.13.55 Motorbåd med motorstop på en pos. 55.19 N 14.38

E. Kl.14.00 LRB afgår mod pos, da vi kommer op til motorbåden ser vi to meget søsyge personer, ellers ingen problemer ombord. De havde ingen VHF så de havde kontaktet land over mobil tlf. for at få hjælp. Vi får motorbåden påslæb mod Hammer havn, hvor vi ankommer kl 15.50.

Alarm

Mandag d.11/10-99 kl 12.54. Tysk lystsejler med 7 personer udsender May Day 5 s/m SV af Rønne, de har motor problemer. LRB afgår til pos, når LRB kommer til pos får de lystbåden på slæb til Rønne, alt går planmæssigt. Da vi kommer i land med lystsejleren får vi så at vide at stor sejlet er revet itu og skøde tovet er viklet ind i skrue og ror, så det er derfor at motoren er stoppet og de ikke selv kunne komme i havn. Vinden 13-15 NV.

Øvelse: 25/10-99

Transport og brand øvelse med Rønne brandberedskab og m/f Jens Kofoed Vi skulle sørge for transport af røgdykkere fra Rønne brandberedskab, over til m/f Jens Kofoed, samt at modtage de personer Rønne brandberedskab ville finde ombord.

"brandsituation"

Der er brand i agtersalonen hvor der er 2 personer, røgen har spredt sig til kombi-afdelingen, hvor der formodes at befinde sig 2 personer Der blev fundet 3 personer der skulle transporteres til land. Hele øvelsen gik som den skulle, men skulle vil vi sejle en længere tur med nogle af brandmændene ville de nok ikke være istand til at slukke meget brand, da det med vand der ikke kommer ud af slangerne var noget for dem.

Alarm

28/10-99.Tysk lystbåd sprunget læk 18 sm S/V af Rønne med 6 mand ombord, ønskede pumpe ass. da båden kommer der ud er der 4 mand der er kommet over på en Tysk sandpumper og 2 mand ombord, da vi fik pumpen over sker der det

der ikke må ske, start snoren knækker, pumpen kan ikke startes, vi får en elpumpe over fra en tysk redningsbåd der nu er ankommet, LRB 17 får en trosse i lystbåden og holder den op i vinden så der kan pumpes, i ro og mag (vind ca. 14-17 m/s) lystbåden bliver pumpet læns og den bliver bugseret til Tysk havn af den tyske Redningsbåd.

Kystredningsstation Nexø

Person i havnen

15-06-99. kl. 20.23 en person er faldet i Nexø havn. Da vi kommer på st., er personen kommet op ved andres hjælp. Falck kører senere vedkommende på hospitalet.

Nødraket

05-07-99. kl. 23.22 der er observeret en nødraket mellem Helligdomsklipperne og Gudhjem. Der indledes en eftersøgning sammen med Elefanten fra rst. Chr. ø. Senere konstateres det, at det røde lys fra nødraketten som er observeret, formodentlig stammer fra lanterne på en kutter, der fisker med laksegarn i området.

Læk kutter

10-07-99. kl. 00.18 en kutter er ved at synke. Der er vand i maskinrum samt last. Rønne rst. er først på positionen, og får sat en pumpe ombord i havaristen. Umiddelbart der efter slæber L. Rosenfeldt kutteren til Nexø.

Surfer

21-07-99. kl. 17.13 en windsurfer er i vanskeligheder ved Dueodde. Vi afgår med begge bådene. Da vi når frem til området, er surferen netop blevet taget ombord, i en speedbåd som sejler vedkommende ind til kysten. Aktionen afblæses.

Alarm

29-07-99. kl. 09.57 alarm fra en Cospas

Nybygning, ophaling og reparation af fiske- & specialfartjer



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

Hanstholm Skibradio

Maritim elektronik & El-systemer

Kai Lindbergsgade 63, 7730 Hanstholm
Telefon 96 96 16 36 · Fax 97 96 26 37

Sarsat ca. 9 sm. NØ af stationen. Da vi ankommer til området, er der ikke tegn på, der har indtruffet en ulykke. Aktionen afblæses, da man senere konstaterer, at skibet ligger i Malmø.

03-08-99. kl. 06.31 alarm fra en Cospas Sarsat nord for Gudhjem. Det er det samme skib som sidste gang, der var alarm fra en Cospas Sarsat. Vi får kontakt med skibet og konstaterer, at der ikke er noget galt. Kaptajnen oplyser, at en af deres flåder er bragt til eftersyn i Malmø. Flåden ligger i Malmø nu. Forklaringen skal nok søges der.

Lystsejler

12-08-99. kl.22.06 der er observeret en lystsejler nord for Svaneke, som formodentlig er i vanskeligheder. Vi indleder en eftersøgning i området, men finder ikke noget. Kl.00.20 afblæses aktionen.

Lystsejler

19-10-99. kl. 13.45 en lystsejler er i vanskeligheder et eller andet sted vest for Hammer odde. Kl. 14.40 meddeler Rønne rst., at de har fundet havaristen, og begynder at slæbe ham til Hammer havn. L. Rosenfeldt eskorterer dem til havn.

Stranding

05-11-99. kl. 17.15 en Litauisk coaster er strandet, lige nord for indsejlingen til Nexø havn. LRB 18 går til undsætning, og får reddet alle ti besætningsmedlemmer i land i god behold.

LRB 18's ildåd - en positiv oplevelse.

Fredag d. 5 november 1999 kl. 1655 blev stationen ringet op af havnevagten, meldingen lød på en strandet coaster ved navn "Bajorai". Stationen bippede straks ud og mandskabet mødte frem umiddelbart der efter. Efter forskellige tiltag besluttedes det i samråd med kaptajnen at bjærge besætningen på 10 mand kl. 1915 ad to gange ca. kl. 2000 var alle 10 mand bragt i god behold til redningsstationen.

Mandskabet ved redningsstation Nexø har i hvert fald erfaret at den nye LRB har væsentlige bedre manøvreer end den gamle LRB 900 type, havde vi ikke haft den nye båd havde vi ikke bjærget besætningen på den elegante måde, på trods af ca. 2 meter høje søer ved havaristen lykkedes det os at bjærge alle uskadede.

Vi har erfaret at det er en "kraftkarl" vi har med at gøre, men bruges den fornuftigt skal vi og dem vi bjærger få stor fornøjelse ud af den nye båd.

*På vegne af Redningsstation Nexø
Finn Koføed*

Kystredningsstation Hvide Sande

Speedbåd

KGM kontakter stationen den 18 september kl.1430, at der ligger en båd ud for Søndervig (på havsiden) hvor der tilsyneladende er et eller andet galt. Besætningen ombord har det godt, men de er muligvis løbet tør for brændstof. Der er en turist der har ringet 112, og følger dem inde fra stranden. Vi har lige afsendt LRB, da politiet kontakter RST, og siger at de to nu er sprunget i havet og vi forsøger at svømme i land. Vi sender Landroveren til Søndervig. Da den ankommer til stranden har LRB samlet de to op af vandet. De tager de to unge mennesker samt deres bad med til Hvide Sande.

Surfer

Alarmcentralen meddeler den 20 september kl. 1425, at en vindsurfer er observeret i vanskeligheder ved Hemmet strand. Vi afgår med LRB'eren og landrover med gummibåd. 27 min. efter afgang, meddeler LRB'eren, at de har fundet manden ved en bølge. Manden har det godt og LRB'eren sejler ham til Hemmet Havn, hvor en ambulance venter. De tjekker manden og han tager derefter med hustruen tilbage til sommerhuset.

Surfer

KGM ringer den 24 september kl.1150 og spørger om RST kan sejle til Bork, der er en surfer der har fået sin skulder af led. Vi sender LRB, landrover med gummibåd. Der er rekvireret en ambulance, der holder på Bork havn

Læk fiskeskutter

Den 7 oktober bipper havnevagten os ud kl. 1830. RI 354 "Inger Lene" er sprunget læk 12 sømil VNV af Hvide Sande. Vi sender LRB med en pumpe, derefter af-

går "Emile Robin" ligeledes med en pumpe. Da LRB når derud, har han selv fået gang i sine pumper, de havde svigtet til dette tidspunkt. Han holder skibet gående, og ledsaget af begge redningsbåde sejler vi mod Hvide Sande. Han kommer med det samme på bedding.

Kystredningsstation Gedser

Redning

Den 3 august klokken 1525 kontakter KGM stationen og meddeler at SOK har fået en melding via alarm 112, om to surfer der driver til havs ud for Skelby Strand. Det aftales at redningsstationen tager kontakt til anmelderen på dennes mobiltelefon. Samtidig tilkaldes personalet. Han fortæller at det drejer sig om to personer der er sejlet ud på et surfbræt. Da de ikke kan komme ind til stranden igen på grund af den lidt hårde fralandsvind, ca. 10 m/sek, vælger den ene at svømme i land. Da han kommer i land er han temmelig træt. Han tager nu en lille gummibåd og padler ud efter sin kammerat. Der er således en person i en lille gummibåd og en på et surfbræt. Umiddelbart efter afgår bil/gummibåd og XRB. 10. da bilen kommer frem til stedet tages der straks kontakt til anmelderen og XRB.10 dirigeres hen til surferen som ligger længst ude, ca. en halv sømil fra land. Surfbrættet findes og tages ombord, men der er ingen person ved brættet. Vi sejler derefter hen til gummibåden, her finder vi begge personer, to unge mænd, de er begge meget kolde og afkræftede og havde således ikke kræfter til at sejle i land. Gummibåden var meget lille, den er kun beregnet til en person så den lå meget dybt og var fyldt med vand. Surferne bar ikke redningsvest eller andet sikkerhedsudstyr. De to unge mænd og deres gummibåd tages ombord og sejles ind til stranden hvor de var taget ud fra. Vi takker anmelderen for hans hjælp, hvis de nødstedte ikke var blevet set fra stranden og vi ikke var kommet så hurtigt frem, kunne det have kostet de to unge livet.

Redning

KGM ringer den 29 september kl 2200 til stationen og meddeler at de har fået en

melding fra Lyngby Radio om at en sejlbåd med seks personer ombord er ved at synke, de havde udsendt Mayday på kanal 16, positionen oplyses at være to sømil syd af Rødsand. Personalet tilkaldes og XRB.10 og L W Dam afgår kl.2209. Vi får en ny position som er på sydsiden af Rødsand. Bådene dirigeres mod den nye position. Kl.2223 finder XRB.10 sejlbåden strandet på Rødsand, den ligger helt omme på den ene side. L W Dam sejler straks tilbage til stationen for at hente gummibåden. XRB.10 sejler så tæt på sejlbåden som det er muligt og to bådmænd springer i vandet og går/svømmer ind til sejlbåden med slæbe linen. De konstaterer at sejlbåden til tider krænger så voldsomt at den tager vand ind ved cockpittet, men den har dog ikke taget meget vand ind, så det besluttes derfor at slæbe sejlbåden fri. Sejlbåden er fri kl.2244 og den tages med på slæb til Gedser. Gummibåden sættes i vandet fra L W Dam og vi henter en af bådmændene som blev inde på sandet. Vi fik stor ros fra vagthavende fra KGM for vores hurtige og effektive indsats. Der er ingen tvivl om at årsagen til at sejlbåden og besætning blev reddet så hurtigt er, at personalet arbejdede så godt sammen og udviste beslutsomhed.

Eftersøgning

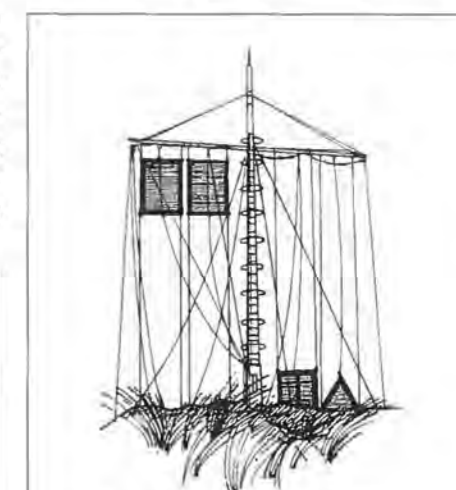
Stationen kontaktes den 23 oktober kl.21 af KGM, at der ved Nysted er savnet en person i en 17 fod Nystedjolle. Personen havde lovet at være i havn kl 16 måske 1630, klokken var på alarmtidspunktet 2100. Ti minutter senere er vi på vej ud af havnen med L W Dam, XRB.10 og den lille gummibåd. Undervejs mod Nysted kontakter vi den savnedes kone for at høre hvor manden normalt fisker med sine ruser, dette viser sig at være ved Brede Grund ved Rødsand. Her starter vi eftersøgningen, kort derefter får vi af KGM at vide at der er en helikopter på

vej. Helikopteren starter eftersøgningen langs Rødsand og Lollands sydkyst. I mellemtiden har fire joller fra Nysted meldt sig til eftersøgningen. Den største jolle sender vi til XRB.10, og de tre andre holder vi langs Lollands sydkyst, hvor der er lidt læ for vinden, der var en 10-15m/sek. Kl. 0030 observerer helikopter 280 jollen nær ved Pollen Grund, men de kan ikke se nogen folk i båden, vi sender straks XRB.10 mod positionen. I mellemtiden er Helikopteren nød til at returnere på grund af brændstof mangel. Da XRB.10 ankommer kan de se en mand i bunden af jollen, livløs. I samråd med SOK aftales det at bringe personen til Nysted havn, hvor der er rekvireret en ambulance. Samtidig sender SOK en helikopter mod Nysted, fiskejollen ankres op ved Kløver revle. Ved ankomst til Nysted havn er helikopter 275 landet med læge ombord, og ambulancen er på stedet. Det aftales med lokale fiskere i Nysted at de henter jollen ved Kløver revle samme dag.

Kollision

Den 30 oktober ringer Gedser Kystudvig kl.0500 til stationen og meddeler, at fiskekutteren "Clara" af Gedser har haft en kollision med et stort handelsskib på en position 13 sømil SØ af Gedser. Personalet tilkaldes, XRB.10 og L W Dam straks efter med pumper. På vej ud til positionen har vi kontakt med to andre kuttere som også er på vej mod havaristen, kutterne var E.236 og RI.48, de sætter efterfølgende hvert et besætningsmedlem over til havaristen som hjælper med at pumpe. Da XRB.10 kommer frem kl. 0600 sætter de en pumpe over i kutteren hvor vandet står en halv meter under lastlugen. Ca. 10 minutter efter er vi fremme med L W Dam og vi overfører straks vores pumpe til XRB.10. Da vi er i gang med dette begynder "Clara" at krænge til styrbord, den rettede sig straks op igen og

begynder derefter at synke med stævnen. L W Dam, XRB.10 samt de to kuttere ligger meget tæt på "Clara" Fiskerne og stationens to bådmænd springer i vandet XRB.10 samler straks de fem op og en af vores mænd kravler op på en af kutterne som ligger lige ved siden af, alle er i vandet i få minutter. Alle personer kommer ombord på L W Dam deres våde tøj tager de af og bliver pakket ind i varme tæpper. Lyngby Radio og en dansk redningshelikopter samt de omkringliggende skibe orienteres straks. Umiddelbart efter sejler stationens båd og de to kuttere mod Gedser. Redningshelikopteren flyver tilbage til sin base, den var kun ti minutter fra positionen, også den tyske redningsbåd fra Darss får besked fra Lyngby Radio om, at aktionen var overstået. Da vi kommer til Gedser går vi alle op på stationen, her får fiskerne noget tørt tøj på, og vi sætter os alle sammen ned og får noget kaffe og en lang god snak. Politiet afhører skipperen på "Clara" Da vi sejler fra området er der tågebanker med en sigt på 150-200 m. Årsagen til at "Clara" pludselig synker er formodentlig at vandet begynder at løbe ind hvor skibet har store skader over vandlinjen. Heldigt at der ikke er personskaade. Stationen har fået stor ros for denne indsats. Fiskerne mener at de ikke selv havde kunnet redde sig op af vandet heller ikke med hjælp fra de to andre kuttere. Alle er tilbudt undersøgelse på sygehus og krisehjælp. Ingen ønskede dette.



HVIDE SANDE FISKERIFORENING

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

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

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

THORFISK TRADING A/S
THORFISK

MOLLERUP & BROE
Kolonial og skibshandel
Thyborøn Havn
Telefon 97 83 12 11

Overstyrmand forsvandt i Kattegat

Redningsaktion fra Anholt og Grenå endte uden resultat.

En overstyrmand fra det omkring 9000 tons store Cypriotiske skib "Rubin" hjemskrevet i Limasol, faldt den 24 oktober om morgenen i Kattegat syd for Anholt. Søværnets Operative Kommando og mandskab fra redningsstationerne Anholt og Grenå ledte hele dagen frem til mørkets frembrud efter overstyrmanden, men eftersøgningen måtte indstilles efter mørkets frembrud, uden resultat.

Overstyrmanden forsvandt fra det Cypriotiske handelsskib ved vagtafløsningen om morgenen, han faldt tilsyneladende overbord ved vagtskiftet, men de nærmere forhold omkring hændelsesforløbet er lidt spegede. Det bliver oplyst at vagtskiftet hvor styrmanden går fra broen sker klokken 0558, men allerede klokken 0600 konstaterer man at han må være faldet overbord. Det står dog klart at der bliver kastet en redningskrans med elektrisk lys ud til styrmanden. Et andet punkt der er lidt uklart er at først klokken 0633 modtager SOK meldingen fra Göteborg Radio der lige netop har modtaget meldingen fra det Cypriotiske skib om at der er en person der er faldet overbord.

Anholt Redningsstation bliver alarmet klokken 0640 og sender straks begge sine både ud til positionen der er ca. 20 kilometer SSØ for Anholt havn. Her krydsede Rubin allerede rundt i et forsøg på at finde overstyrmanden. Klokken 0910 bliver Redningsstation Grenå anmodet om at deltage i eftersøgningen med

Anna E Rørbye denne afgår 5 minutter senere efter området, tre kvarter senere bliver vi anmodet om at sende vores LRB afsted også, og den afgår ligeledes mod området. På daværende tidspunkt er det lige før at den første helikopter 278 må forlade området på grund af brændstofmangel, men den afløses af helikopter C.81, ligeledes kommer der en motortorpedobåd Sehested til. På trods af det massive opbud lykkes det kun at finde redningskransen fra skibet Rubin. Både Anholt og Grenå LRB er inde på øen for at tanke brændstof. Da mørket har sænket sig sejler også Rubin fra området med kurs mod Århus, hvor besætningen ved ankomsten vil blive afhørt af politiet, for at få opklaret hvordan overstyrmanden endte i havet.

Coaster besætning afhørt.

Politiet foretager ikke yderligere afhøringer eller undersøgelser i forbindelse med drukneulykken, der i går søndag den 24 oktober kostede en 33 årig Polsk overstyrmand livet da han faldt overbord fra den Cypriotiske coaster Ruben. Skibet ankom sent i går nat til Århus, hvor politiet stod klar til at afhøre besætningen om de nærmere omstændigheder. Politiet konkluderer efter afhøringerne at overstyrmanden gled eller på anden måde faldt overbord da han efter sin vagt klokken seks sidst blev set af en matros fra skibets brovinge. Det var ligeledes tåge oplyses der.

Rettelse til referatet fra møde nr. 3/1999 i UROM

Ad. pkt. 2, pind 3

Status vedrørende byggeaktiviteter på redningsområdet.

Søren Lange har nogle mindre rettelser til nævnte punkt. Han har oplyst at formuleringerne skal være som følger:

Grenaa Havn: Undersøgelser vedrørende udskiftning/renovering af kran er i gang.

Rønne: Projektet vedrørende ombygning af bedding samt diverse arbejder for ny LRB er afsluttet.

Slettestrand: Der har været afholdt bygningssyn af den Kgl. bygningsinspektør, bygningen er fredet og trænger til en større facaderenovering med udskiftning af sten, omfugning af murværk, overstrykning af tegltag og reparation af sokkel, arbejdet er i gang.

Sæby: Arbejdet vedrørende ombygning af beddingsvogn og diverse bygningss ændringer for ny LRB er udført.

Nu kunne man jo få det indtryk at Tidsskriftet bringer referater der ikke er godkendte, da der i det sidste par numre har været rettelser og dementier af det som har været bragt. Til læsernes oplysning kan jeg tilføje at de referater der bringes, såfremt ikke andet fremgår af teksten, der har været et enkelt hvor der også var skrevet at det var for egen risiko, ALLE er referater der har været sendt rundt til godkendelse, og som sådan har ligget til godkendelse i en ca. tre ugers tid, og er endeligt godkendt af alle deltagere der har deltaget i det pågældende møde, inden de bringes i Tidsskriftet. At man så må konkludere at alle ikke læser referaterne godt nok igennem og først reagerer når de bliver gjort opmærksomme på, at det kan da vist ikke passe hvad der står, må stå for de pågældendes egen regning.

Der bringes kun godkendte referater i Tidsskriftet.

Udvalget for redningsfartøjer og -materiel m.v.

Emne: Indkaldelse til møde nr.4/1999 i Udvalget for redningsfartøjer og materiel m.v. i kystredningstjenesten, UROM

Bilag:

1. Søfartsstyrelsens tekniske forskrift nr.8 af 6. august 1993 om åbne, lette kystredningsfartøjer med tilhørende bilag.
2. Søfartsstyrelsens tekniske forskrift nr. 10 af 15. december 1995 om havneberedede kystredningsfartøjer med tilhørende bilag.
3. Telefax om „nødhjælpsskassen“ til LRB m.m. fra Redningsstation Rønne.
4. Materiale fra Redningsstation Gedser vedrørende Pc-plotter.
5. FRV's brev af 29. sept. 1999 om fritagelse for radiopejleapparat og Søfartsstyrelsens svar af 4. november 1999.
6. Brev fra At Bornholm af 27. oktober 1999 med vurdering af betingelser for godkendelse af kran beregnet til løft af LRB.

Der indkaldes herved til møde nr.4/1999 i UROM. Mødet afholdes onsdag den 8. december 1999 kl. 10.00 i Søkvæsthusets lille mødelokale. Der er følgende forslag til dagsorden:

1. Godkendelse af dagsorden.
2. Markusnettet og dets egnethed (ønsket af Redningsstation Skagen).
3. Mulighed for at sætte et redningsfartøjs autostop ud af funktion under særlige forhold (ønsket af Redningsstation Nekso).
4. Status vedrørende LRB type-10. Mobiltelefon ombord på type-10 fartøjerne. Ny „nødhjælpsskase“ til LRB m.m. (Telefax fra Redningsstation Rønne vedlagt).
5. Status vedrørende bygning m.v. og det videre forløb med MRB type-16. Behandling af brugerkrav i forbindelse med indkøb og installation af Ecdis godkendt Pc-plotter (elektronisk søkort) i MRB type 16- Morten Stage typen. Radiopejleapparat for homing på den radiotelefoniske nødfrekvens 2182 kHz i de næste MRB type 16-fartøjer (Breve fra FRV og Søfartsstyrelsen vedlagt).
6. Status vedrørende byggeaktiviteter på redningsområdet.
7. Indkøb og installation af Ecdis godkendt udstyr i eksisterende fartøj er, herunder plan for udskiftning af "førelset" neds i dit navigationsudstyr.

8. Opfølgning vedrørende krancertifikater til LRB kraner.
9. Opfølgning vedrørende betjening af radioudstyr - VHF certifikat.
10. Eventuelt.
11. Dato for næste møde.

Normalt plejer jeg ikke at sætte referatet i før der har været afholdt møde, og referatet er endeligt godkendt, men da der er så mange folk der har ringet og spurgt til hvor vi stod angående Pc-plotter, DSC og hvordan det var med kraner, om der skulle certifikat til osv., har jeg valgt at fremlægge dagsordenen til mødet, så folk kan se hvad der kommer op, og således ikke behøver at gå til engang i februar for at se hvad der har været behandlet på mødet. Hvilken konklusion der så kommer ud af mødet, kan jeg naturligvis her i skrivende stund kun gætte på.

Fra arbejdstilsynet er kommet følgende skrivelse:

Vedrørende krav om kranførercertifikat til kran beregnet til løft af redningsfartøj på 6.300 kg.

Arbejdstilsynet er forespurgt om, hvor vidt der er krav om kranførercertifikat til ved betjening af kran, som anvendes til løft af redningsfartøj fra en indendørsopstilling til nedfiring i havnebassin. I den konkrete sag er følgende gældende: Kranen er ved fartøjets indendørsopstilling til stadighed anhugget i fartøjet ved en firepunkts anhugning. Fartøjet er angivet til at have en vægt på 6.300 kg. Kranen har en maksimal løfteevne på 8.100 kg. Der er 9 mand tilknyttet redningsstationen der hver især skal kunne betjene kranen. Kranen efterses årlig af Demag. Fartøjets transport fra opstillingen til nedfiring i havnebassin foregår ved, at fartøjet hejses fri, således at det lige går fri af sin afstøtning, hvorefter den bevægelige kranbjælke skydes ud over havnebassin, og skibet via mekanisk drevet løbekat køres ud over havnebassin og firers ned i vandet. Skibets køl er under transporten i største afstand ca. 90 cm over terræn.

Vurdering:

Kranarbejde er omfattet af Arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 509 af 15. oktober 1976 om bekendtgørelse om kranførercertifikat.

Af bekendtgørelsens § 2 nr.2 er løft af ensartede byrder som maksimalt løftes således at nederste punkt er under 1,3 m over terræn ikke omfattet af kravet om kranførercertifikat.

Ud fra den konkrete besigtigelse er det Arbejdstilsynets vurdering at nævnte krav er efterlevet, hvilket medfører der ikke er krav om kranførercertifikat ved betjening af kranen til den aktuelle opgave.

Bemærk dog følgende:

Der skal foreligge en kranjournal med indhold som angivet i pkt. 4 i vedlagte At-anvisning nr.2.3.0.2.

Der skal foreligge en brugsanvisning efter retningslinierne i §10 i bekendtgørelse om hejseredskaber og spil, og de beskæftigede skal instrueres efter denne.

Anhugningsgrejet er ligeledes omfattet af kravet om årligt eftersyn, se vedlagte at-meddelelse nr.2.02.10.

Kranen ses ikke at være anmeldt af leverandøren efter bestemmelsen om samme § 15 i bekendtgørelse om hejseredskaber og spil.

Leverandøren skal kontaktes og sørge for fornøden anmeldelse.

Fra RST-Rønne er kommet følgende forslag til behandling på mødet:

Da vi til førstehjæps kurset torsdag d. 4/11-1999, modtog de nye LRB medicin-kister, var der stor enighed på stationen om, at de ting der er i, er helt fine, men den lille gule kuffert som førstehjælps tingene nu skal opbevares i er ubrugelig. Pk. 1. Den er alt for lille til de ting der skal være i, det kan ikke være meningen, at man skal proppe tingene sammen på den måde, som skal bruges i en nødsituation, og hvor der kan stå menneske liv på spil. For som der står i div. Førstehjælps bøger SKAB OVERBLIK, så kan det ikke være meningen, at man først skal stå og rode og rage og have div. ting ud for, at lige finde den/de ting man skal bruge. Pk. 2. Skal man ombord i et skib og have både, LRB medicin kiste og ilt udstyr har man begge hænder besat, så man hverken



Anholt redningsbåd MRB.33 deltog i eftersøgningen.

kan tage fra ved evt. fald, eller man kan åbne døre, luger m.m. Så før stationen/stationerne tager de gule kufferter i brug, er det vores ønske at FRV. vil overveje, at man indkøber en rygsæk (som medicin C/B) til erstatning for den lille gule, så man kan danne sig et overblik med det samme, og få nogle bedre arbejdes vilkår.

S. U.

Til drøftelse på mødet er også Farvandsvæsenets ansøgning til Søfartsstyrelsen om følgende ændring på næste båd i Type 16 klassen.

Emne: MRB type 16- MF pejler

Ref.: Teknisk forskrift for havnebaserede kystredningsfartøjer. Søfartsstyrelsens tekniske forskrift nr.10 af 15. december 1995 punkt 16.8.2 stk. 4

Som bekendt har Farvandsvæsenet igangsat bygningen af 2. fartøj i en serie på 4 stk. havnebaserede kystredningsfartøjer af typen MRB type 16.

Fartøj nr.2 forventes færdigt fra værft i september måned år 2000.

I henhold til ref. skal de havnebaserede kystredningsfartøjer udrustes med et radiopejleapparat for homing på den radiofoniske nødfrekvens 2182 kHz hvilket også har været tilfældet til dato.

Farvandsvæsenet føler imidlertid at tiden er løbet fra anvendelsen af denne radiopøjler og vil derfor anmode Søfartsstyrelsen om fritagelse for installation af apparatet i ovennævnte redningsfartøjer bl.a. på grund af følgende omstændigheder: Lyttevagten på 2182 kHz ophører den 1. februar 2002.

Fartøjet er udstyret med godkendt VHF-pejler incl. 121,5 MHz.

Fartøjet er udstyret med 2 stk. 3 cm radarer.

Fartøjet er udstyret med VHF/DSC.

Fartøjet er udstyret med DGPS.

Fabrikanten udvikler ikke nye MF pejler og reservedele til eksisterende pejler vil være en saga blot om ganske få år. Såfremt en fritagelse er mulig, vil det indebære en væsentlig vægtformindskelse i mast og styrehus og samtidig tilgodese den i forvejen trængte plads samme steder.

Da værftet snart begynder fremføring af kabler i styrehuset, vil farvandsvæsenet være yderst taknemlig om Søfartsstyrelsen kunne vende hurtigt tilbage med svar.

Fra Søfartsstyrelsen er modtaget følgende svar:

MRB type 16 - anmodning om fritagelse

se for radiopejleapparat for homing på 2182 kHz

Farvandsvæsenet har ved skrivelse af 29. september 1999 anmodet om, at kystredningsfartøjer MRB type 16 fritages for at være udrustet med radiopejleapparat for homing på 2182 kHz som kræve i teknisk forskrift nr.10 af 15. december 1995 regel 1.5.1 og 16.8.2.4.

Søfartsstyrelsen skal i den forbindelse meddele, at det ansøgte kan imødekommes under forudsætning af, at redningsfartøjets fartsområde udelukkende er begrænset til havområde A1.

Såfremt redningsfartøjets fartsområde også skal omfatte havområde A2 skal fartøjet udrustes med radiopejleapparat for homing på 2182 kHz idet fiskeskibe i dette havområde anvender frekvensen 2182 kHz som nødfrekvens indtil 1. februar 2002. Ligeledes skal alle fiskeskibe der sejler i havområde A.2 være udrustet med SART, hvilket ikke er tilfældet.



MATHIS VÆRFT A/S

Bådbyggervej 7 · Ålborg · Tlf. 98 12 05 50

Besøg fra SOK

Tirsdag den 9 november, havde Grenå redningsstation besøg af syv personer fra SOK O-rum, det drejede sig om den daglige leder af O-rum Orlogskaptajn H C Iversen, dennes sekretær samt 5 personer som alle i det daglige er VO, så det er nogen af de personer vi ofte taler med i telefonen i forbindelse med diverse aktioner. Dette med at have folkene fra SOK på besøg, var naturligvis at vise dem i praksis hvad materiel der fandtes på stationen og som sådan også at de kunne få dannet sig et indtryk om hvad andre stationer har, således at de ved selvsyn kunne se materiellet i funktion og hvad redningsstationerne egentlig står for.

Efter en kop kaffe og en snak om diverse aktioner, samt om samarbejdet mellem SOK og stationerne, dette var naturligvis også et af målene med besøget, at vi ligesom kom til at "kende" hinanden, blev de

vist rundt på stationen, og der blev besvaret på diverse spørgsmål. Desværre lå vores LRB og ventede på at få limet noget i fenderen, så den måtte helst ikke blive våd, så vi sejler en lang tur med dem i "Anna E Rørbye" hvor der blev fortalt og snakket en hel del om aktionsradius alarmeringstider osv. En af deltagerne havde sat som VO ved eftersøgningen af den overbord faldne person fra "Rubin" så det var en af de aktioner der blev talt en del om, og ligeledes var sporerne på plotten ikke slettet fra denne eftersøgning, så der var noget at tale om. Efter sejlturen takker SOK for en god dag, og det samme gør vi. Vi giver udtryk for at vi håber at de vil gøre det til en vane, at besøge os mindst en gang årlig på stationen, og skulle en af dem, eller deres kolleger have lyst til på en fridag at komme forbi, så er de altid velkomne.



Delegationen fra SOK på kajen foran "Anna E Rørbye".

Kurser for Redningsfolkene

Tidsskriftet har fra AU-afdelingen modtaget en liste over hvilke kurser/uddannelser der har været afholdt for redningsfolkene i 1998, samt hvor mange deltagere der har været på disse kurser. Listen er udarbejdet af Heidi Nielsen AU. Der har været 5 deltagere i **Duelighedsprøve i sejlads**, 2 deltagere til **Yachtskipper**, 1 har deltaget i **duelighedsbevis i motorpasning**, der har været afholdt 2 kurser i **LRB 1** med i alt 16 deltagere, der har ligeledes været afholdt 2 **LRB II** kurser med i alt 20 deltagere, ligeledes har der været afholdt 16 kurser med i alt 11 deltagere, der har været afholdt 3 kurser for **redningskøretøj** med i alt 15 deltagere, 18 personer har været på **MRB** kursus, 4 personer har været på **VHF** kursus, der har været 14 deltagere på **grundkursus i førstehjælp** (hjertermassage og genoplivning), og ligeledes har der været afholdt **repetition af førstehjælp** for 23 stationer.

Det vil sige at der ud over de afholdte repetitions kurser på stationerne i førstehjælp, har været 106 deltagere på de forskellige kurser i 1998, man bør nok gå ud fra, at på nogle af kurserne har der været gangere, der har deltaget i et af de andre kurser, men dog trods alt en stor aktivitet på dette område, for at dygtiggøre sig, og leve op til de normer og krav som Kystredningstjenesten har sat sig.



H. Hoffmann & Sønner a/s

Entrepenører/Civilingeniører
Civil Engineers and Contractors

*H. Hoffmann & Sønner A/S
udfører alle former for byggeopgaver:*

- Havnebyggeri
- Bygge- og anlægsarbejder
- Erhvervs- og boligbyggeri
- Renovering, drift og vedligehold

Region Nord Tlf. 8747 4747	Region Øst Tlf. 4329 9000	Region Syd Tlf. 7620 3777	Hovedkontor Tlf. 4329 9000
-------------------------------	------------------------------	------------------------------	-------------------------------



**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-Service
- Elektromekanisk værksted

Mand fra Korsør sendte falsk Mayday

En lidt ualmindelig "spøg", som hører til i den lidt grovere afdeling.

Politiet i Rønne modtog natten til torsdag den 18. november en falsk anmeldelse, om at et skib var i havsnød, og at et besætningsmedlem var faldet overbord, efter at lasten på et bornholmsk coaster skulle have forskubbet sig.

Lød dramatisk.

Mayday meldingen lød ret dramatisk, oplyser vagthavende ved Rønne Politigård, der modtog anmeldelsen om, at coasteren "Arrow" af Rønne var i havsnød to timers sejlads (10-12 sømil) vest for Rønne. Den første melding lød på, at skibets last af træ havde forskubbet sig, og at skibet havde en slagside på 45 grader.

Position på land.

I et senere opkald til politistationen fortalte anmelderen, der angiveligt var skibsfører på det gode skib, at en del af lasten var røget overbord og at et af de tolv besætningsmedlemmer var revet med. Bornholms Marinedistrikt sendte umiddelbart efter at have modtaget mel-

dingen kl.0130 torsdag Rønne Redningsstations hurtige båd og en Orlogskutter af sted mod havaristen, men kunne efter godt halvanden times forgæves søgning senere konstatere, at anmeldelsen var falsk.

En sporing af telefonopkaldet til Rønne politi afslørede herefter, at anmelderen befandt sig i Korsør, og at han ringede fra en ganske almindelig telefon.

Fuld mand.

Her fandt betjente fra Slagelse politi en temmelig overrislet 52 årig mand, der sad i sin parcelhuskælder og legede med modelbåde. Politiet fik først vækket den 52 åriges kone, som lå i sin sødeste søvn.

Bøde eller fængsel.

Den 52 årige "skibsfører" vil blive sigtet efter en paragraf i straffeloven, der handler om at påkalde sig hjælp uden grund. Altså falsk anmeldelse. Det straffes normalt med bøde, hæfte eller fængsel i op til tre måneder.



Rønne Redningsstations LRB. 17 måtte i aktion.

Ny Redningsinspektør

Som det vil være de fleste bekendt når bladet udkommer, så har Flemming Skytte Damø trukket sit kandidatur til posten som redningsinspektør. Til alle stationer er følgende skrivelse tilgået fra Kontorchef Bent Davidsen.

Som det vil være mange bekendt blev stillingen som redningsinspektør omdannet til en stilling som skibsinspektør i forbindelse med, at Kystredningstjenesten blev en integreret del af Farvandskredsens afdelingen tidligere på året.

Stillingen har været slået op og jeg kan meddele, at den vil blive besat med overstyrmand Mogens Rasmussen, der kommer fra en stilling i Scandlines.

Mogens Rasmussen vil tiltræde den 1. januar og indtil da vil Svend Bojesen varetage de funktioner, som ligger i stillingen.

Jeg vil på Farvandsdirektørens vegne gerne benytte denne lejlighed til at sige Flemming Damø tak for den indsats han har ydet ved at varetage funktionen som redningschef i den periode, hvor stillingen har været ubesat.

På Tidsskriftets vegne vil jeg ønske Flemming Damø "held og lykke" fremover, og så vil jeg gerne holde visse personer fast i den beslutning, som Flemming Damø kom med på det møde i uddannelsesudvalget, hvor jeg var indkaldt som suppleant for Claus Jacobsen, dette var omtalt i sidste nummer, men jeg gentager den gerne, for det var en rigtig god løsning/ide.

»Flemming S Damø foreslog derfor, at man fremover afholder LRB kurser på Danish Offshore skole alene med det materiale, der allerede forefindes der evt. kombineret med udlån af reservefartøj, og at vi i stedet fremover afholder f.eks. LRB II kurser på den enkelte redningsstation, således at man lærer at sejle under hjemlige forhold med eget materiel. Dette kunne ske ved hjælp af en uddannelseskonsulent ude fra eller ved hjælp af kompetente redningsmænd, der kunne være interesseret i opgaven«

Dette forslag er så godt at det ikke må gå tabt. At uddannelsen kommer til at foregå ved den lokale station, under de lokale forhold som båd og besætning skal arbejde under til dagligt, og ligeledes med den båd der bliver tilknyttet statio-



Tre redningsfolk og en instruktør under båden.



Der er ikke megen plads under en væltet LRB.

nen dette kan simpelthen ikke være mere perfekt for redningsmændene, det er simpelt hen den optimale løsning, og skulle nogen tidligere have været på et tilsvarende LRB kursus, så skader det nok ikke med lidt genopfriskning.

Dette fører mig direkte over til et indlæg som jeg har haft til at ligge alt for længe, fra en redningsmand som har været på både LRB I og II kursus, og som han roser meget, og som han giver udtryk for, så må man ikke glemme at

mange nye redningsmænd ser hinanden for første gang, ved sådanne kurser, så samtidig med at de lærer en masse nyt, ja så lærer de også andre at kende, og det skriver han gør jo ikke kurset dårligere. Da de fleste redningsfolk kender disse kurser skal jeg undlade at skrive mere om dette, men der var medsendt nogle helt fantastiske billeder, som er taget med undervandskamera, og som giver et indtryk af, hvordan det ser ud når man ligger inde under en væltet LRB.

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



ESBJERG FISKERIFORENING

AUKTIONSGADE 2 . 6700 ESBJERG . TELEFON 75 12 86 88

Udvalg for information

På sidste Stationsledermøde, blev det besluttet at lave et udvalg, der skulle prøve at lave noget information vedr. kystredningstjenesten. Udvalget består af Svend Bojsen, Michael Jensen, redningsinspektøren og tre redningsmænd. De tre redningsmænd er Brian Bennetsen, Gedser, Uffe Rebsdorf, Nexø og Jens Otto Grønne, Hvide Sande. Målet er nu at få lavet en plancheudstilling, som kan rekvireres til havnefester, fiskerimesser, bådudstillinger osv. Endvidere skal der laves noget pjece-materiale, som man ude på stationerne kan have at dele ud af. Til sidst skal der så laves en beskrivelse af alle stationer til intranettet – vi håber på, at det kan blive så godt, at det kan blive lagt ud på Internettet også! Men det vil tiden jo vise!

Udvalget vil meget gerne opfordre til, at man ude fra stationerne sender noget godt billedmateriale til udvalget, så de har noget at arbejde med. Det skulle jo nemlig kun blive billeder fra de tre herres stationer!!! Hvis nogen ellers har gode ideer, hører vi meget gerne fra jer!!

PS. Det kan kun betale sig, at sende billeder af materiel man har på stationen endnu, da der ikke må bruges billeder af udrangeret materiel. Husk at skrive navn bag på billederne, så vi kan sende dem retur. Det er ligegyldigt til hvem af de tre I sender dem, men gør nu noget ved det!! På forhånd tak.

Piv.
Jens Otto Grønne.

På Tidsskriftets vegne kan det kun anbefales at der bakkes op om denne tanke og ide, det er noget der igennem flere år har været efterlyst fra Foreningens side, der har været mange udtalelser der har lydt sådan noget i den retning" at vi lever en anonym og skjult tilværelse at vi mangler noget materiale til at gøre opmærksom på vores eksistens osv." her er der et godt initiativ der bør få alle redningsmænd til at bakke op. For egen regning vil jeg tilføje at dette har lagt mig på sinde i mange år, og det har da også tidligere været omtalt i Tidsskriftet (Nr. 2 - 96 side 12) at man stod med en flov smag i mun-



Jens Otto Grønne Petersen.

den når der havde været besøg og vi havde fået overrakt diverse vimpler mærkater og plaketter, og hvad kunne vi give til gengæld, så absolut intet, det ville være skønt om man i det mindste kunne give en pjece om det danske redningsvæsen eller lignende. Så støt dem i deres arbejde.

Tre sejlere reddet ved Juelsminde

Dramatisk grundstødning.

Søndag aften den 24 oktober meddeler et lystfartøj at det er grundstødt ved Bjørnknude Rev. En større redningsaktion blev sat i gang ud for Juelsminde. Tre mennesker på sejltur var fanget ombord på en synkende skude og før de selv anede det, lå de hjælpeløse i vandet.

Alarmen nåede SOK klokken 2100. De tre sejlere var gået på grund med deres lystfartøj ved Bjørnknude, en pynt ved Juelsminde, de var på vej ind til Vejle fjorden da de gik på grund. Om bord på lystfartøjet en to mænd og en kvinde,

men politiet i Horsens kan ikke oplyse hvor de kom fra, men at det drejer sig om et dansk fartøj med danskere ombord. I første omgang var der ingen katastrofe stemning blandt de ombordværende, og de afslog da også at få helikopter hjælp som de blev tilbudt af SOK, man enedes om at sende en privat slæbebåd. Men situationen udviklede sig dramatisk, ved grundstødningen var der blevet slået hul i skroget, og da de ved egen hjælp var kommet fri af grunden væltede vandet ind i båden. Og mens de tre personer kæmpede for at redde deres liv, slutte Kattegat og de stigende vandmasser bå-

den, tilbage i bølgerne lå de tre personer. Heldigvis havde man ikke afslået at få slæbeassistance, så til alt held var en slæbebåd på vej, og den var heldigvis for sejlere fremme i løbet af nogle minutter, så efter at have ligget i det kolde vand i ca. fem minutter blev de reddet op i slæbebåden ved godt 2230 tiden. En tilkaldt redningshelikopter måtte flyve en mand i tres års alderen til Haderslev sygehus han var stærkt forkommen og havde fornyelig gennemgået en større operation. De to andre sejlere blev sejlet ind til Juelsminde, de var begge ved godt mod efter den dramatiske redningsaktion.



Glædelig jul og godt nytår



Hirtshals i december 1999

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 lykkeligebringerende nytår!

Med venlig hilsen
Foreningen af Danske Redningsmænd
Jacob Pedersen, Hirtshals
formand

Grenaa Fiskeauktion

v/ Leif Hansen

Søndre Kajgade 13 · 8500 Grenaa
Tlf. 86 32 12 03 · Fax 86 32 34 01

100% fiskerejet

Land dine fisk døgnet rundt

- hos Klitmøller Fisk

Er du erhvervsfisker er der mulighed for medlemskab, med deraf følgende ret til evt. overskud

Kaj Lindbergsgade 68
7730 Hanstholm
Weekend- og dagvagt
Tlf. 97 96 12 77
Fax 97 96 13 67
Mobil 309 54 403

Vort speciale er fisk af god kvalitet til en høj pris

Sidste frist for indlevering af materiale til næste blad er den 11. februar.

HAVNENS REGNSKABSKONTOR

- BUDGETTER
- KONTORHOLD
- LØN
- DAGLIG REVISION
- REGNSKABSASSISTANCE



Søndre Kajgade 13 · 8500 Grenaa · Tlf. 86 30 10 00 · Fax 86 32 34 01

Fiskernes Samlecentral

I Grenaa ApS - Strandgade 6 - 8500 Grenaa
Telefon 86 32 17 35 - Fax 86 30 02 95 - Auktionshallen 86 32 68 44
Per Røholm Nielsen: tlf. 86 32 41 93, mobil: 40 37 77 35 - 30 27 95 35
Kaj Bachmand Pedersen: tlf. 86 32 67 14, mobil: 22 17 97 14

Havnens EL-forretning a/s

Nordhavnsvej 11 · 8500 Grenaa · 86 32 50 66

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
- Reparationskaj med el og vand • Tilkørselsmulighed for kran

Vor service - Deres sikkerhed



GLORIDAN AALBORG A/S

Brand-, sikkerheds- og redningsmateriel til skibsfart

Konvertering af halon-anlæg

Salg - Service Genopladning - Rådgivning

Døgnservice:



GLORIDAN AALBORG A/S

Lundborgvej 4 · 9220 Aalborg Øst
Tlf. 98 12 82 00 · Fax 98 15 38 11



Aktioner fra KGM

Oplysninger fra Kattegats Marinedistrikt.

Familie strandet på øde ø

20-21 juni. Søndag eftermiddag var der atter bud efter søredningstjenesten, i en aktion der viser, hvor meget man kan komme på afveje i en sejlbåd, hvis man ikke tager de nødvendige forholdsregler inden afgang fra havn. En mand begav sig først på eftermiddagen ud på en sejlads fra Ballen på Samsø mod Kalundborg, med om bord var to børn på 10 og 14 år. Kompasset i båden virkede ikke, men man medbragte en GPS Navigator, som man dog ikke var helt fortrolig med brugen af. Vejret i området var som vejruddsigten havde lovet: Blæsende op til kuling fra syd og regnfuldt med dårlig sigtbarhed (ca. 2 sømil). Efter 2-3 timers sejlads havde sejleren mistet orienteringen og grundstødte ved en lille, ubeboet ø. Manden og de to børn kunne gå i land, men de var naturligvis ikke trygge ved den uheldige situation, de nu befandt sig i. Et opkald til alarmcentralen ved hjælp af en mobiltelefon blev videregivet til **Lyngby Radio**, hvor man gik i gang med at finde ud af, hvor den nødstedte kunne befinde sig. Via **Søværnets Operative Kommando (SOK)** blev **Orlogskutteren BARSØ**, som lå på Kalundborg Fjord, dirigeret mod farvandet øst for Samsø for at gennemføre en eftersøgning af Hatter Rev, Bosserne og Vejro, som man anså for mulige strandingssteder. Af korte samtaler med de nødstedte kunne man fornemme en tiltagende utryghed, og **SOK** fik derfor sendt en af **Flyvevåbnets redningshelikoptere** til området for at intensivere eftersøgningen. Efter godt en times forløb fandt helikopteren de tre nødstedte på øen Lindholm nordøst for Stavns Fjord, og helikopteren sørgede for, at de tre blev bragt til bestemmelsesstedet - Kalundborg.

Ovenstående eksempel illustrerer, hvor vigtigt det er at forberede en sejlads grundigt: Lyt til vejruddsigten (og ha' respekt for dårligt sejlvejr); sørg for at navigationsudstyret er i orden og kan betjenes korrekt; vend om i tide, hvis forholdene ændrer sig mod noget, man ikke kan håndtere.

Motorstop ved Midnatstid

Søredningstjenestens sidste opgave på en travl søndag blev en assistanceopgave til en motorsejler i Limfjorden. Motorsejleren "Star" med to voksne og to børn om bord kaldte på VHF kanal 16, fordi de drev for vinden, efter at motoren havde sat ud ikke langt fra Ertebølle Hoved øst

for Fur. **Kystradiotjenesten Lyngby Radio** besvarede som altid opkaldet, og videregav oplysninger til **Søværnet**. **Kattegats Marinedistrikt** sørgede for rekvirering af **Falck** via **Aalborg politi**, og i løbet af en 1/2 time var en redningsbil på stranden, klar til at sætte redningsbåden. Da redningsbåden nåede frem til motorsejleren, lykkedes det en Falckreder at få startet motoren igen, så de fire ombordværende kunne fortsætte sejladsen til Rønbjerg.

Danmarks Radio hjælper i sag om drivende vandcykel

21-22 Juni. Vagthavende ved **SOK** modtog om morgenen melding fra Tunø- Hovfærgeren, om at de havde observeret en vandcykel, der drev rundt uden personer ombord i farvandet mellem Tunø og Hov - i farvandet vest for Samsø. **SOK** bad derefter **KGM** om at finde ud af, om der var nogen, der savnede en vandcykel i området - eller muligheden for at der lå en person i vandet i nærheden. Samtidig med at vagthavende ved **KGM** gik i gang med at ringe rundt i området, var **Danmarks Radio** i O-rummet for at lave et indslag om **KGM**. Journalisten ville (selvfølgelig) gerne høre, hvad det var, der foregik med den vandcykel, så mens der blev transmitteret "live" i æteren fik vagthavende forklaret, hvad det var, sagen drejede sig om. Inden **KGM** var færdige med at undersøge alle muligheder, for hvem der evt. kunne have mistet en vandcykel, var der en lytter fra området ved Saksild, der ringede til **SOK**, for at fortælle "at han da vist havde nogle oplysninger om den vandcykel fra radioen". **VO SOK** (der ikke havde hørt DR - og derfor var en anelse forvirret) henviste manden til **KGM**, der kunne konstatere, at mandens oplysninger om: nogle unge mennesker, der havde efterladt en ældre vandcykel på Saksild Strand uden at fastgøre den, et højvande i løbet af aftenen/natten, vandcyklen der ikke længere var der, osv. alt sammen passede meget godt med de oplysninger, der kunne fås fra Havnemesteren i Tunø Havn, hvortil vandcyklen var blevet slæbt ind af "TRINE" (en lokal fisker). Takket være DR - og en vågen lytter i Saksild - kunne denne sag derefter afsluttes.

Lystsejler strandet ved grenen.

25-26 Juni. Weekendperioden startede

med et af sommerens faste indslag, da en lystsejler fredag morgen gik på grund ud for Grenen på Skagen. Dette sker hvert år for adskillige fritidssejlere, der enten ikke læser søkortet korrekt, eller ikke er opmærksom på sandrevlen, der strækker sig et godt stykke ud fra grenen. Der var ikke umiddelbart fare på færde denne gang, så situationen blev klareret ved assistance fra **Redningsstation Skagen**, der sendte sin lette redningsbåd (LRB) til stedet og hjalp lystsejleren til Skagen.

Observation af nødsignaler i Store Bælt.

Natten mellem fredag og lørdag modtog politiet flere anmeldelser om observation af røde nødsignaler i området omkring Korsør. **Søværnets Operative Kommando** iværksatte i eftersøgning, bl.a. med **patruljefartøjet GLENTEN**, og **Lyngby Radio** udsendte en PAN-melding (ilmelding) på civil VHF kanal 16. To handelskibe i området kunne herefter med sikkerhed meddele, at de observerede nødsignaler var blevet affyret fra land, hvorefter eftersøgningen blev afblæst.

Grundstødt motorbåd ved Hanstholm

26-27 Juni. **Lyngby Radio** modtog lørdag melding om en motor båd, der var gået på grund i nærheden af Hanstholm. Meldingen blev givet videre til **SOK**. Da der var store bølger i området, blev **Hanstholm Redningsstations** redningsbåd "C.B. CLAUDI" sendt til assistance. Efter et par timer var motor båden afleveret sikkert i Hanstholm havn og sagen kunne afsluttes.

"Sjælland rundt" gav ekstra arbejde.

Kapsejladsen "Sjælland Rundt" gav natten til søndag ekstra arbejde i **KGM's** område. Da "hovedfeltet" nærmede sig Sjællands Rev blæste der næsten kuling fra S og SØ, hvilket åbenbart kom bag på en del af sejlerne. Således måtte en person med brækket arm, efter en bomning, evakueres af **Patruljefartøjet GLENTEN**. På trods af den kraftige vind og bølger på 2-3 meter i området lykkedes det v.h.a. en gummibåd **GLENTEN's** besætning at få patienten transporteret fra båden over i **GLENTEN** - uden at der brækkede flere arme eller ben. Patienten blev herefter transporteret til Kalundborg, hvor en ambulance sørgede for transport til sygehuset.

En anden båd fik næsten samtidig rør problemer ved Sejerø. Den første melding lød at der ikke var direkte nød, men kort efter blev der alligevel observeret et nødblus. Lystsejleren havde (*som så mange andre*) kun en mobil telefon med som kommunikationsmiddel - og denne løb (*som så mange andre gange før*) tør

for batteri undervejs. Båden kunne dog selv klare sig ind til Sejerø, hvorfra der (*meget fornuftigt*) blev taget kontakt til **SOK**, der så kunne meddele **KGM**, at der ikke skulle gøres mere ved det affyrede nødblus. Dette medførte at **GLENTEN** kunne tage direkte til Kalundborg med patienten (jfr. ovenfor) uden at skulle spille tid med at lede efter en nødstedt, der allerede var kommet i havn.

Marinehjemmeværnets "APOLLO" fra Helsingør var også på arbejde ved Sjællands Odde, idet de hér lå som "stand-by skib" for Sjælland Rundt. I løbet af aftenen/natten blev de også sendt afsted, da en lystsejler havde brækket masten ud for Hundested. Havaristen klarede sig dog i havn, hvorefter **APOLLO** kunne returnere til sin plads ved Sjællands Odde.

Grundstøder ved Læsø.

På grund af en navigerings fejl gik en lystsejler natten til søndag på grund i nærheden af Nordre Rønner fyr - nord for Læsø. Da båden stod og huggede kraftigt på grunden, blev **Sæby Redningsstation** alarmeret - og kort tid efter var redningsbåden undervejs. På trods af meget ringe vanddybde (under 1.5 meter) lykkedes det at få tag i sejleren, få ham trukket fri og trukket ham til Vesterø havn på Læsø.

Brand om bord i færgen "Prinsesse Ragnhild"

7-8 Juli. **KGM** deltagelse ved evakuering af 1169 passagerer fra "PRINSESSE RAGNHILD". Kl. 02:15 udsendte den norske færge **MAY DAY**. **KGM** alarmerede straks **orlogskutteren SAMSØ** der lå til ankers ca. 1 times sejlads derfra, derefter alarmeredes **Skagens Redningsstation**, **Østeby Redningsstation**, **patruljefartøjet HAVKATTEN** og **redningsskibet NORDSØEN**. Kl. 04:30 var alle passagerer evakueret via redningsbåde og flåder til flere færges der hurtigt var kommet til undsætning. Kl. 05:40 blev branden slukket af skibets egne besætning samt bl.a. 6 danske brandfolk fra Frederikshavn, der blev fløjet til skibet af en dansk S-61 redningshelikopter.

Svenskere reddet ved Grenen

12-13. Juli Mandag klokken ca. 20:45 indløb der en melding til søredningstjenesten om en grundstødt svensk sejlbåd ved Grenen med 3 personer om bord. Der var solskin, fladt vand og næsten ingen vind med vandtemperatur omkring 16°C. Sejlbåden var løbet tør for benzin og derefter drevet på grund. I et forsøg på at skaffe assistance svømmede en af de ombordværende over til en fiskebåd i nærheden. Men p.g.a. dybgangen kunne fiskebåden desværre ikke hjælpe. På svømme-

turen tilbage erkendte den svømmende svensker - og de to ombordværende på sejlbåden - at svømmeturen tilbage kunne blive en kritisk affære. Derfor hoppede endnu en svensker i vandet for at svømme den anden i møde og hjælpe ham. Begge de svømmende havde klart vurderet strømmen i området. **Skagen Redningsstation** var på dette tidspunkt blevet alarmeret, og var allerede taget af sted med en redningsbåd på en "forebyggende redningsaktion" - altså for at slæbe sejlbåden af grunden inden situationen kunne blive alvorlig. Lykkeligvis fandt redningsbåden hurtigt de svømmende, som på daværende tidspunkt var temmeligt forkomne, og situationen kom dermed helt under kontrol.

Større redningsaktion i Ebeltoft Vig.

17-18. Juli Kattegats Marinedistrikt deltog natten til søndag i en redningsaktion i Ebeltoft Vig. Et lystfartøj tog vand ind og var ved at synke. Den ombordværende kaldte **MAYDAY** på VHF kanal 16, og nødopkaldet blev besvaret af **Lyngby Radio**. Den ombordværende forlod kort efter fartøjet og gik i redningsflåden. **Søværnets Operative Kommando** i Århus sendte en redningshelikopter fra **Flyvevåbnets Redningstjeneste** til området, og **Kattegats Marinedistrikt** rekvirerede hjælp hos **Grenå Redningsstation**, som sendte både deres lille hurtiggående båd (LRB) og deres store redningsbåd "Anna E. Rørbye" til området. Redningshelikopteren var først fremme og lokaliserede den skibbrudne, men grundet det læge vand var det umiddelbart svært for helikopteren at bjærge personen. Derfor blev **Falck** tilkaldt, idet redningsbådene fra **Grenå** endnu ikke var nået frem. Inden **Falck** fik søsat deres båd fik helikopteren imidlertid alligevel bjærget den skibbrudne i god behold, hvorefter han blev fløjet til Tirstrup lufthavn. Kort efter bjærningen var den hurtiggående redningsbåd fra **Grenå Redningsstation** i Ebeltoft Vig og fik sat en læsepumpe ombord på den havarerede båd, hvorefter denne kunne slæbes ind til Ebeltoft.

Grundstødning på Kalkgrunden ved Grenå

18-19. Juli Søndag eftermiddag var **Grenå Redningsstation (RST)** endnu engang ude og slæbe en sejlbåd af Kalkgrunden. Denne gang drejede det sig om en tysk lystsejler. **RST Grenå** var hurtigt ude og hjalp tyskeren fri.

Hektisk dag for søredningstjenesten

19-20. Juli Mandag d. 19. juli blev en særdeles begivenhedsrig dag for søred-

ningstjenesten i Kattegat Marinedistrikts operationsområde. Fra mandag middag til en time efter midnat var beredskabet i aktion i alt 6 gange - lykkeligvis endte alle aktioner uden personskade eller tab af menneskeliv.

Badedyr drev til havs ved Bjerregård strand

Sidst på formiddagen observerede et ægtepar på stranden ved Bjerregård syd for Hvide Sande en blå gummibådslignende genstand, som drev væk fra stranden. På grund af kraftig fralandsvind drev genstanden væk med stor fart, og observatørene kunne ikke med sikkerhed konstatere, om der var nogen personer i eller ved den drivende genstand. De valgte derfor at alarmere politiet via 112, hvorfra redningsberedskabet blev aktiveret. Ringkøbing politi sendte en patruljevogn til Bjerregård strand, og Kattegats Marinedistrikt alarmerede **Redningsstation Hvide Sande**, der sendte deres lette redningsbåd (LRB) og redningsbilen af sted. Da politipatruljen ankom til stranden, kunne man fortsat skimte genstanden, så det var muligt at dirigere redningsbåden mod positionen. LRB'en fandt frem til en stor blå plastikkrøddille uden spor af personer. Badedyret blev afleveret på stranden, hvor politiet forsøgte at finde ejermænd. Man fandt senere ud af, at nogle badegæster havde set en lille pige, der dybt uheldig måtte se sit badedyr drive til havs.

Luftmadras på afveje ved Grønhøj

Lidt senere på eftermiddagen var det en vildfaren luftmadras, der forårsagede iværksættelsen af en redningsaktion. Observatører på stranden ved Grønhøj syd for Løkken så luftmadrasen drive til havs, og man mente at der var to personer "om bord". Hjørring politi blev alarmeret, og via **Søværnets Operative Kommando** blev der sendt en **redningshelikopter** fra **Flyveredningstjenesten** til området. Mens helikopteren var undervejs blev politiet informeret om, at et vidne med sikkerhed kunne sige, at luftmadrasen var sluppet væk fra ejermænd og drevet til havs uden personer. Herefter blev aktionen afblæst.

De ovennævnte to sager er klassiske eksempler på, at badedyr/luftmadrasser, som driver fra land, kan give anledning til unødige redningsindsatser. Husk derfor at informere nærmeste politi, hvis et badedyr eller en luftmadras mistes ved stranden og driver til havs. Det vigtigste er dog fortsat, at man, hvis der er i tvivl om faren for menneskeliv, straks tager kontakt til redningstjenesten via alarmcentralen!

PERSONALIA



JUBILÆUM

Den 1. januar kan bådmand ved Redningsstation Slettestrand Mogens Krag fejre 25 års jubilæum i redningsvæsenet.

50 ÅR

Den 30. december kan bådmand ved Redningsstation Hvide Sande Anders Kruse Jensen fejre sin 50 års fødselsdag.

Den 14. Februar kan Ass. Bådmand ved Redningsstation Rømø Svend Trier Christensen fejre sin 50 års fødselsdag.



Beklager!

Jeg beklager at bladet ikke lige er blevet helt som jeg havde regnet med, håber dog det er læseligt. Jeg har flere artikler til at ligge som kun mangler lidt "finpudsning" inden de kunne komme med, men efter en samtale med vores Bogtrykker, så fortalte han, at de på grund af den megen travlhed her i julemåneden, desværre måtte sige at såfremt bladet skulle ud her inden jul, så måtte han have det inden jeg skulle rundt til en masse møder, for at nå at få det med. Så dette må jeg naturligvis acceptere, så indleveringen blev rykket over en uge frem. Nogle af de "faste" rubrikker er ligeledes heller ikke kommet.

Henning



ESBJERG GENSIDIGE SKIBSFORSIKRING

Havdigevej 31 · 6700 Esbjerg

Til Foreningen af danske redningsmænd

Et par spørgsmål til jer!
Hvordan går det med vores løn, jeg kan se at vi mangler at få reguleret vores løn i forhold til øvrige ansatte i FRV, pr. 1. april 1999?

Da jeg kan se at det ikke kan nå at komme til udbetaling i 1999 vil jeg gerne vide om jeg kan forskudsregistrere mig med den manglende regulering i år 2000? Hvordan går det i øvrigt med det ny løn system?

Evt. svar i bladet så alle fastansatte kan få glæde af svarene, på forhånd tak.

Glædelig jul og godt nytår

Finn Kofoed Rst. Nexø, medlem af FDR

NB. Så vidt jeg kan se har vi ikke fået reguleringer senere end 1. oktober de andre år!

Kommentar angående Rejseordre

I sidste nr. af Tidsskrift for Redningsvæsen, havde Erik Karlson fra rst. Anholt et indlæg ang. rejseafregninger, som han gerne ville høre andre redningsmænds syn på.

Her er vores erfaring desangående:

For en del år siden var der store problemer med rejseafregningerne. Heldigvis er der for os at se, sket en positiv drejning i den sag. Nu går der sjældent mere end en uges tid, før rejseafregningen er færdig. Det syntes vi er acceptabel. Der er os bekendt, heller ikke andre ved stationen der har haft problemer i den retning.

Med venlig hilsen

Claus og Uffe

Rst. Nexø.



Alle handler i...

Thorsminde Fiskernes Indkøbsforening

Vesthavnen · Thorsminde · 6990 Ulfborg
Telefon 97 49 70 55

Specialister i garn



Tidsskrift for Redningsvæsen

samt

Foreningen af Danske Redningsmænd

retter i dette nummer en speciel tak

til samtlige vore annoncører,

der har muliggjort

dette vort smukke medlemsblad,

og ønsker samtidig

en rigtig glædelig jul

samt et godt og lykkebringende nytår!

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



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

Hanstholm Skibssmedie

Kuttergade 9-11 · Hanstholm

Telefon 97 96 16 11 · Fax 97 96 12 12

Rep. af dieselmotorer.

Montering af motorer og hydrauliske anlæg.

Fremstilling af:

Styrehuse, hvalbakker og nettromler.

Alt i aluminium.

Private tlf.:

Mogens Pedersen 97 96 52 40, biltlf. 30 97 91 49

Ejnar Stærh 97 96 16 49



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



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