

**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  
 Nybøvej 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. 1

FEBRUAR 2000

LEMVIG  
 BIBLIOTEK  
 2000 

ÅRG. 67



Redningsbåden fra Torup Strand ligger her stand-by og venter på at kutteren skal komme sikkert ind over revlerne, og er klar til at gribe ind såfremt der skulle ske noget uforudset. Der er 19 hjemmehørende kuttere ved landingspladsen ved Torup Strand.



### 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

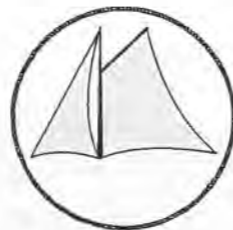
Esbjerg	Tlf. 75 12 84 78
Frederikshavn	Tlf. 98 42 11 57 - 98 42 27 23
Grenå	Tlf. 86 32 13 99
Hanstholm	Tlf. 97 96 16 90 - 97 96 13 35
Hirtshals	Tlf. 98 94 14 64 - 98 94 94 72 - 98 94 19 27
Hvide Sande	Tlf. 97 31 11 21 - 97 31 11 29
Lemvig	Tlf. 97 82 02 93
Skagen	Tlf. 98 44 55 88
Strandby	Tlf. 98 48 12 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)  
TOVÆRK  
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 ekolod  
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 Romø  
Tlf. 74 75 52 76

Ekspedition og tryk:  
**GRAFISK TRYK  
LEMVIG-THYBORØN**  
Vasen 5, 7620 Lemvig  
Tlf. 97 82 15 00 · Fax 97 81 01 00

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, Romø  
Tlf. 74 75 55 03

Kasserer:

**OLE B. JAKOBSSGAARD**  
Drejovej 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



## Året 1999 er gået



Vi er nu startet på et nyt år, og kan se tilbage på året der er gået.

Er de forventninger vi havde blevet indfriet?

Den 6 Januar 1999, havde Direktøren sat som dato for et Stationsleder-møde, og der skulle den BLÅ PLAN, som endnu engang var blevet rullet præsenteres.

Det gik ikke helt efter planen, og i foråret skulle planen til høring i de berørte kommuner, hvor så de der ønskede det kunne komme med kommentarer.

For de redningsmænd der overværede disse møder, var det klart at der ikke nogen steder var ønske om den reducere af stationer som planen lå op til.

Planen har ligget og gør det stadig ved Ministeren, og ved årsskiftet er der stadig ikke truffet nogen afgørelse.

Sådanne rulninger af fremtidig plan for kystredningstjenesten, (3 på seks år), har i allerhøjeste grad været med til at skabe frustration blandt redningsmændene ikke mindst blandt de stationer der udelukkende er bemanded med frivillige redningsmænd, for det er der de store nedskæringer efter oplægget skal være.

Frustrationerne har været meget forskellige lige fra fortvivlelse, vrede og had, og jeg tror aldrig i redningsvæsenets historie der har været så meget mudderkastning.

Ønsket må derfor være at Ministeren og de ansvarlige politikere lytter til folket, og kommer med en udmelding om hvorledes det danske redningsvæsen fremover skal se ud, og en vi alle kan være bekendt og stolte af.

Mit ønske er at der her i det nye år vil komme kræfter der kan se og vil være med til at få det danske redningsvæsen ind i mere stabile og roligere tider.

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 skibsinstallationer...



**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

# Endnu en redningsbåd kærtret

Redningsbåden fra Slettestrand kærtrede den 6. december om aftenen.

Redningsbåden fra Slettestrand kærtrede den 6. december om aftenen da den med tre mand ombord var på vej ud til en nød-stedt Thorup Strand kutter i Jammerbugten, der var sprunget læk og tog vand ind. Ingen af de tre redningsmænd der havnede i det iskolde vand kom noget til. Dramatikken udspillede sig ikke langt fra land i havstokken kort efter at man havde sat båden i vandet, og alle kunne redde sig selv i land.

Opsynsmand Johnny Petersen der fulgte det hele fra stranden siger »Det var en ret uhyggelig oplevelse at se tre af mine kolleger i vandet« Johnny Petersen mener at årsagen til uheldet er at en så lille båd ikke er brugelig i et så dårligt vejr som det var den pågældende aften. Redningsmandskabet blev kaldt ud ved ca. 1800 tiden, da en Thorup Strand kutter A.85 sendte nødsignal, der var en ret kraftig vestenvind den pågældende aften.

Da det stod klart at redningsbåden var kærtret, blev der rekvireret en redningshelikopter fra Ålborg der firede lænsepumper ned til den nødstedte kutter. Der blev samtidig fra Thorup Strand sendt to fiskekuttere ud for at yde assistance. Ombord på den nødstedte kutter, var foruden tre besætningsmedlemmer, også skipperen Niels Jørgen Olsen, og det var hans to brødre der stod ud med deres fartøjer for at gå til undsætning, disse er også fiskere ved Thorup Strand. De tre kuttere fra Thorup var i land ved halv ti tiden.

Nordjyske Stifttidende skriver i deres omtale af ulykken, at stemningen var præget af en vis galgenhumor ved Thorup Strand, da man der kæmper med Slettestrand om at bevare deres egen redningsbåd i konkurrence med netop Slettestrand (sådan er det desværre når der går skrivebords konkurrence eller skrivebords bureaukrati i det, dette har Foreningen da også advaret stærkt imod). Årsagen til at redningsbåden fra Thorup Strand ikke kunne sejle var at man lå og ventede på en toppakning. Skipperen på A.85 var ved ankomsten til Thorup Strand, hvortil den nåede ved egen hjælp og pumpeudstyr fra helikopteren, godt og grundigt utilfreds med kutterens eget pumpemateriel.



Redningsbåden fra Slettestrand der kærtrede d.6. december.

Redningsmændene fra Slettestrand der var impliceret i ulykken blev kort før midnat kaldt til krisemøde med formanden for Foreningen af danske Redningsmænd, der var kørt fra Hirtshals til Slettestrand, og undervejs fortalte Jacob Pedersen til Tidsskriftet, også for at underrette mig om hændelsen, at han som redningsmand kunne stå inde for, at folkene ved Redningsstation Slettestrand havde gjort hvad der stod i deres magt for at få redningsbåden afsted, men at det hårde vejr gjorde det umuligt.

## Hård Kritik af uduelig redningsbåd

Redningsbåden duer simpelthen ikke på Vesterhavet, dette siger Opsynsmand Johnny Petersen om den lille redningsbåd fra Slettestrand der mandag den 6. december kærtrede om aftenen på vej ud til en kutter fra Thorup strand der var sprunget læk. Kun 25 meter fra stranden blev redningsbåden slynget rundt og de tre ombordværende redningsmænd blev kastet i det iskolde og oprørte hav. På trods af det hårde vejr kunne de tre, Erik Petersen, Martin R Nielsen og Finn Andersen selv klare at komme i land. »Var ulykken sket bare lidt længere ude, havde vi aldrig set dem i live igen. Vejret strømmen og mørket gjorde det meget svært at kom-

me i land« siger Johnny Petersen der fulgte folkenes kamp om at komme i land fra strandbredden »godt nok var vejret halv hårdt, det blæste vel en 15-17 sekundmeter, men det er ikke noget specielt. Kan båden ikke klare en sådan situation har vi sådan set ikke noget at bruge den til. Den ville sikkert gøre sig godt på fjorden, men på Vesterhavet er den uanvendelig til alt andet end at redde badedyr på en stille sommerdag« siger Johnny Petersen der bakkes op af Formanden for Foreningen af Danske Redningsmænd Jacob Pedersen der siger »Der er ingen tvivl om, at redningsbåden i Slettestrand er for lille til Vesterhavet, derfor er modellen også ved at blive udfaset« Jacob Petersen påpeger også at redningsfolkene fra Slettestrand handlede helt korrekt efter hans mening. Sammen med redningsfolkene gennemgik han også sent samme aften hændelsesforløbet ved ulykken på Rønnes Hotel i Slettestrand. »Mandskabet kunne ikke have handlet anderledes end de gjorde, det ville have været dumdristigt at forsøge igen efter ulykken. Jeg støtter og bakker helt og holdent op om opsynsmandens beslutning om ikke at forsøge igen« slutter Jacob Pedersen.

Opsynsmand ved Thorup Strand redningsstation Villy Sand måtte den pågældende mandag aften have den uhyggelige



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



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



**HIRTSHALS  
EL-MOTORSERVICE ApS**

Cort Adalersvej 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

**Fiskernes  
Fiskesortering**

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



Dansk fisk  
HANSTHOLM



**Hanstholm  
Ny Samlecentral A/S**

Telefon 97 96 16 66 · 7730 Hanstholm

fornemmelse at han intet kunne stille op, til at komme en hjemmehørende kutter i havsnød til undsætning, enhver redningsmands mareridt »Selvom vores redningsbåd er en let type, så er den noget større en den i Slettestrand, så det burde egentlig have været vores båd der skulle have været sendt til undsætning i det dårlige vejr, men det er så uheldigt at den for øjeblikket står med motoren adskilt og venter på en ny toppakning der skal fremskaffes fra Tyskland, under en øvelse sidst i november opdagede vi at der var noget galt med motoren, men der er problemer med at få fremskaffet den manglende reservedel, når først vi har den tager det højst en dag at få båden sejlklar igen« fortæller Villy Sand (Tidsskriftet talte med Villy Sand den 17. december, og da ventede de stadig på den famøse toppakning).

Båden ved Thorup Strand er en glasfiberbåd af typen Uni-safe 24 med en 180 Hk motor, den har en topfart på 25 knob, den er beregnet til en besætning på tre mand og har en aktionsradius på fire timer ved fuld kraft. Båden fra Slettestrand der kæretræde er en 15 fod Zodiac gummi-båd med en 40 Hk påhængsmotor, og den har en aktionsradius på en time og er ligeledes beregnet til tre mands besætning. Netop den type båd fra Slettestrand vil Farvandsvæsenet tage op til kritisk vurdering.

I Nordjyske Stifttidende er der derpå en længere redegørelse angående "Den Blå Plan" og dens konsekvenser for redningstationerne Thorup Strand og Slettestrand, om at man først anbefalede at lukke den ene og bagefter så den anden, dette skal jeg undlade at skrive om, da det vel er enhver bekendt hvad jeg mener om lukningen af stationer. Og for lige at følge op på Farvandsdirektørens bekymring for skatteydernes penge (omtalt i sidste nummer) Så er her et forslag. Det mest fornuftige var nok at skrotte tanken om et nyt Operahus og andre såkaldte kulturelle projekter i København til flere hundrede millioner kroner, betalt af skatteydernes penge, og så give redningsstationerne noget ordentligt materiel så de kan gøre det de er gode til, nemlig at redde folk (det kunne jo være det var en skatteyder) så kunne de da i det mindste få glæde af deres skatte kroner. Det kan godt være det suser for ørerne under en operaforestilling, men det gør det så sandelig også under en storm på Vesterhavet, man sidder bare ikke så roligt i stolen.

Som opfølgning på de to hændelser, to væltede redningsbåde Esbjerg den 27. november, og Slettestrand den 6. december, blev der indkaldt til møde i Nørre



Torup Strand redningsbåd anløber kysten.

Vorupør den 18. december, med deltagelse af blandt andet redningsfolkene fra de to stationer der havde haft den grimme oplevelse inde på deres krop. Derforuden deltog foreningens sikkerhedsrepræsentant Åge Venø Skagen, Divisionschef og fungerende redningsinspektør Svend Bojesen, foruden en hel del redningsfolk. Selvom papirerne er stemplet fortroligt overskrides der nok ikke nogen grænser ved at fortælle, at man enedes om at udarbejde nogle retningslinier for hvornår det er for risikabelt at udføre redningsopgaver med det materiel der er til rådighed ved den enkelte station. Der blev også diskuteret om hvordan reglerne var for brug af redningsveste i LRB, dette ud fra at den person der blev fanget under den

væltede båd ved Esbjerg, gav udtryk for at havde han haft en automatisk oppustelig vest på, var han aldrig kommet ud. Der var også andre gode forslag om hvordan man kunne forbedre sikkerheden, når og hvis, en redningsbåd væltede. Et punkt der også var fremme er om der skal være årstidsbegrænsning på anvendelsen af gummibåde.

Der blev nedsat en arbejdsgruppe på tre mand, der skal forsøge at finde nogle faste retningslinier.

**HIRTSHALS SEJLMAGERI**

Havnegade, Hirtshals  
Tlf. 98 94 12 27

Sejl · Presseninger · Tovværk



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

# Møde i Forsvarsudvalget

I bestræbelserne på at bevare den danske kystredningstjeneste, i et for redningsmændene acceptabelt og troværdigt niveau, havde foreningen den 9. december fået bevilget foretræde for Forsvarsudvalget, således at man der kunne fremlægge redningsfolkernes synspunkter og meninger, og ligeledes gøre rede for, hvordan dem der arbejder med det til dagligt, forholder sig til den plan der er blevet fremlagt fra Farvandsvæsenets side, og hvad det ville betyde for beredskabet langs de danske kyster, set ud fra redningsfolkernes synspunkter.

Fire repræsentanter fra foreningen mødte op den pågældende dag, og blev modtaget af forsvarsudvalgets formand Hans Engell, imens vi stod og talte med Engell ude på gangen kom statsminister Poul Nyrup Rasmussen forbi, og hilste på med en bemærkning om "At det var et flot stykke arbejde redningsfolkene præsterede" og det må siges at det varmede i denne her tid, hvor mange ikke ved om de er købt eller solgt, ja skulle de være solgt, så må man da sige, at det er til sportspris. Var der ikke en lille fugl der pippe bag mit øre om, at nogle såkaldte topembedsmænd i EU ville bevilge sig selv en lønstigning på 735 tusinde hver. Eller hvad var det jeg hørte om nogle danske lokalpolitikere, der krævede mere i løn fordi de frivilligt havde ladet sig stille op til byrådet og var blevet valgt ind, og var der ikke noget med at politikkerne havde bevilget sig selv en større lønforhøjelse?

Nej, både fuglen og det jeg hørte om ansvarlige politikere og lokalpolitikere må have været en drøm, for når man vil lukke en fjerdedel af redningsstationerne for at spare, en til to millioner, er der vel ingen ansvarlige politikere og embedsmænd der begynder at forlange mere i løn, det ville da være for uanstændigt.

Vi får så foretræde for forsvarsudvalget, der var en 12-15 personer inde i udvalgsværelset, og de mest kendte foruden Hans Engell må vel være, Jan Sjuersen Kristelig Folkeparti og Jørgen Estrup Radikale Venstre, det var det for

mig, og derforuden var resten medlemmer af folkettingen. Normal praksis er at man får en kvarter tyve minutter, men spørgelysten var stor, så vi fik fem kvarter. Der var på forhånd indsendt en redegørelse fra foreningen, således at medlemmerne i udvalget havde noget at gå ud fra.

Vores formand takkede for at vi havde fået foretræde og læste derpå følgende indlæg op:

"Den danske kystredningstjeneste er igennem de sidste 25 til 30 år nedskåret med godt det halve, og består i dag af 24 stationer, hvoraf de 17 er bemandede med frivillige redningsmænd, ved de resterende 7 er der ved hver station ansat 4 fuldtids."

De 4 mand ved de 7 stationer, er ansat på grund af myndighedskrav for sejlads med de store redningsbåde.

Kystredningstjenesten udfører pr. år ca. 700 til 800 operationer.

Styrken i kystredningstjenesten har altid været lokalkendskab til strøm og besejlingsforhold, et kendskab som kun kan fås ved mange års ophold og brug af havet ved netop den kyststrækning hvor stationen ligger man er tilknyttet.

Det vil betyde at såfremt kyststrækningen skal dækkes af færre stationer mister man den lokale kendskab, og kan i værste tilfælde koste menneskeliv. Kystredningstjenesten koster i dag ca. 23 millioner kr. til drift og materiel, uddannelse og løn til redningsmændene.

Kystredningstjenesten består som sagt hovedsageligt af frivillige redningsmænd, som er st. by døgnet 24 timer hele året, og er som sådan klar til at rykke ud når alt andet ikke kan, eksempelvis under den sidste orkan har kystredningstjenesten virket som katestrofeberedskab i vadehavsområdet, og det for en løn af få tusinde kr. om året, derudover bruges der også flere uger af deres ferier, for yderlig at dygtiggøre sig. Foreningen af danske Redningsmænd mener at administrationen i Farvandsvæsenet er stor tung og bureaukratisk, og bærer en stor del af skylden for at kystredningstjenesten er blevet

så dyr at drive, for mange ting og tiltag der sker er slet ikke efter redningsmændenes ønsker og behov, men vel nok bestemt af folk der groft sagt ikke engang ved hvad farve en redningsbåd har.

Foreningen af danske Redningsmænd ønsker er derfor at inden der tages stilling til det danske kystredningstjeneste fremtid, er at der sker en gennemgribende undersøgelse af hvad er behovet og forventningerne fremover til en kystredningstjeneste, hvorledes er det i nabolandene, er deres materiel og udstyr billigere i anskaffelse og vedligehold, hvorledes er deres administration skruet sammen.

Vores frygt er at såfremt den plan Farvandsdirektøren har præsenteret er af en sådan beskaffenhed at den trods lukning af flere stationer ikke bliver billigere og at den i værste fald kan koste menneskeliv".

Da der var tilsendt udvalget en hel del materiale inden mødet, så må det siges at spørgelysten var særdeles stor, og mange emner og synspunkter blev udvekslet og drøftet, og mange af medlemmerne stillede relevante spørgsmål, således at vi kunne se at de havde sat sig ind i den situation der var opstået. Vi mente selv da vi forlod mødet, at vi havde gjort alt hvad der stod i vores magt for at overbevise om, at det med at nedlægge nogle stationer ikke var en god ide, og på sigt kunne få katastrofale følger.

Der er så her lige inden jeg er ved at have bladet færdigt, heldigvis nogle piloter fra helikopter tjenesten der giver udtryk for, at sikkerhedsnettet ved nedlæggelse af stationer, vil få nogle grimme huller, men et er jo hvad menig mand siger og mener, noget andet hvad man mener i politiske og embedsmandkredse, der er jo desværre tit og ofte stor forskel på sund fornuft og horrible politiske beslutninger, taget på grundlag af nogle skrivebords beregninger.

PS. Der er forlydender om at Danmarks Radio har søgt aktindsigt hos Forsvarsministeriet og Farvandsvæsenet tilbage til 96 vedrørende den Blå Plan. ■

# Det Norske Redningselskapet (NSSR)

En beretning om og mindre gennemgang af det Norske Redningselskab.

Det første man ser når man åbner deres årsberetning, er et billede af deres konge, Kong Harald V, dette gør et stort indtryk på en, og når man så læser teksten så står der: "Centralstyret takker H M Kong Harald og hans familie for den interesse de viser vor landsdækkende redningssag, igennem at være Selskabets høje beskytter."

Nu om stunder markerer Norge sig internationalt som en betydelig søfarts- og fiskeriation. Dette er langtfra noget nyt. Det drejer sig om næringsvirksomhed (erhvervs) med rødder mange hundrede år tilbage i tiden, som en konsekvens af landets geografiske beliggenhed med rige forekomster af fisk og andre naturressurser. Tidlig lagde disse grundlaget for en spredt bosætning og som gradvist øgede handelsvirksomheden over havet til store markeder udenlands.

Noget nyt er det heller ikke at der til tider ved kysterne er dårligt vejr, klippekyst, og farvandet stedvis svært ufremkommelig, og med tidligere tiders dårlige udstyr, førte aktiviteterne på havet til mængder af forlis og store tab af menneskeliv.

Allerede på 1800-tallet oplevede samfundet gennemgribende forandringer. Ny teknologi gav forbedringer på en række områder, og skabte en optimistisk fremtidsstro. Antallet af forlis inden for både handels- og fiskerflåden holdt sig imidlertid meget højt med flere hundrede omkomne hvert eneste år, og selv om det var enkelte som tog til orde for at noget måtte der gøres for at bedre forholdene til søs, var problemet så stort at det nærmest syntes umuligt at tage fat på.

Men, inspireret af tilsvarende humanitært arbejde i lande som England og Tyskland, begyndte endelig en håndfuld ildsjæle at skabe grundlaget for etableringen af et norsk sørednings selskab mod slutningen af 1880-erne. Formelt blev så



R/S "Ulabrand" finansieret af penge fra Redningselskabets spilleautomater.

Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning stiftet den 9. juli 1891, og fra og med året 1893 har Redningselskapet (som det omtales i daglig tale) drevet redningsarbejde til søs med egne, special konstruerede fartøjer. Disse hedder på norsk "Redningsskøyer".

De første redningsfartøjer blev bygget af træ, og havde sejl som eneste fremdrifts middel. Konstruktør for de fleste af disse "havets hvide engle" var Colin Archer, også kendt for at have konstrueret og bygget Fridtjof Nansens polarskude "Fram".

Tjenesten var krævende, og redningsbådenes mandskab blev tidlig kendt for at være blandt de få som vovede sig ud når vejret blev dårligt, og andre søgte havn. Derfor er det også tradition i Selskabet, at sætte gode søfolk om bord, og samtidig stadig søge at videreudvikle og forbedre fartøjerne med ny, tilgængelig teknologi. Det kan nævnes at de første lyskastere

kom om bord i 1904, og de første radiomodtagere mod slutningen af 1920-tallet.

Motoriseringen af bådene kom imidlertid relativt sent. Ser man bort fra et mislykket forsøg med en petroleumsmotor i 1895, fandt den første motorinstallering ikke sted før i 1930. I perioden 1933/35 kom så de første redningsfartøjer med elektrisk lys og egen radiosender. I 1968 begyndte Redningselskapet at tilbyde lettere dykkertjenester fra sine fartøjer, og i dag er der dykkere på samtlige redningsbåde. I de senere år har flere af redningsfartøjerne fået stærkere motorer og kraftigere slæbeudstyr. Elektronisk overvågning af maskineriet bliver stadig mere udbredt for at tilstræbe den mest rationelle og sikreste drift. Nyt, praktisk redningsudstyr som for eksempel redningsbøyle og redningshåv (dette vil jeg betegne som det vi på dansk kalder redningskes og redningsnet) er blevet stan-



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  
Stort kolerum til  
opbevaring af fisk



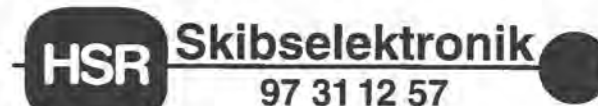
DØGNET RUNDT  
Døgnvagt 97 96 19 88  
Telefax 97 96 10 05



Thorkild Grøn's Samlecentral  
Auktionsgade 23 · 7730 Hanstholm



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



Otto Pedersvej 3

6960 Hvide Sande





Den lette redningsbåd på vej ind i hækken på "Erik Bye"

leder, og pressemeddelelsen har følgende ordlyd:

Redningsselskabets redningsfartøjer reddede i 1999 166 personer fra at omkomme på havet, dette var seksten flere end rekordåret 98. Også på andre områder havde mandskaberne mere at lave, 128 fartøjer blev bjærget/reddet fra forlis, ligeved en fordobling fra 98.

Disse tal viser med al tydelighed, at Redningsselskabet spiller en vigtig rolle langs vore kyster, og at vores arbejde er vigtigt, siger Informationschef Lars Erik Hagen. Hagen vil ikke trække for store konklusioner af tallene, men de registrerer måske en trend af aktiviteten på havet.

Specielt i antallet af fritidsbåde har der været en markant stigning igennem de seneste år, men også på andre områder langs kysten har aktiviteten været stigende. I 1998 blev der transporteret 45,4 millioner passagerer med båd i Norge, til sammenligning blev der transporteret 30 millioner passagerer med fly. På trods af en stadig stigning i aktiviteterne langs kysten, så satses der ikke nok på sikkerheden, siger Lars E Hagen.

I 1999, 166 Personer reddet, redningsfartøjerne eftersøgte 256 personer på havet. Næsten 10 tusinde mennesker fik en eller anden form for assistance. Eftersøgning af fartøjer 178. Fartøjer bjærget 128. Fartøjer assisteret 1695 Der blev gennemført 1483 dykkeropgaver, denne tjeneste har været støt stigende hvert år, siden Redningsselskabet startede med dykkertjenesten i 1968. Ved siden af dykning er bugsering den mest udførte opgave i alt blev der bogført 1448 bugseringer i 99.

Også de frivillige søredningskorps har bidraget til arbejdet. De reddede 19 mennesker med deres indsats, og de bjærgede

9 fartøjer.

Tallene viser at medlemmerne i de frivillige søredningskorps, udfører et vigtigt arbejde i deres fritid, dette er et område vi må satse på. Søredningskorpsene en vigtig tillægs resurse til de ordinære redningsfartøjer, siger Lars E Hagen.

Redningsselskabet, eller Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning (NSSR) som er organisationens officielle navn, driver også oplysnings- og ulykkes forebyggende arbejde for at forbedre sikkerheden til søs, såvel for fritidsflåden som for dem som har sit arbejde på havet. Solid støtte fra hele det norske folk har gjort det muligt for Redningsselskabet op igennem årene at forny flåden i takt med øgede krav til soliditet, fart og udrustning.

116 redningsfartøjer er det totalt blevet til siden søsætningen af redningsfartøj nr. 1 "Colin Archer" i 1893, og af disse er over 30 i drift året rundt. Træskrog og sejlføring er selvsagt for længst ude af ledet. Dagens redningsfartøjer er bygget i stål, aluminium eller glasfiber armeret polyester, og fremdriften besørger af kraftige motorer, op til fire i hver båd.

De gamle redningsfartøjer er en del af kysthistorien, og mange af dem bliver der taget godt vare på af ildsjæle. "Colin Archer" er flagskibet blandt disse - i dag i Norsk Søfartsmuseums eje.

### Store omkostninger

Til drift og vedligehold af redningsfartøjerne og driftsapparatet omkring dem, må Redningsselskabet hvert år skaffe betydelige summer. I dette arbejde spiller flere tusinde medlemmer en nøglerolle. På lokalt plan, spredt over hele landet, er der i dag omkring 450 redningsforeninger som skaffer driftsmidler igennem ba-

sarer og andre indtægtsgivende tiltag. I tillæg får organisationen betydelige beløb ind fra de mange automater som Selskabet har fået lov til at sætte op i indkøbscentre, på færger og flyvepladser osv.

Redningsfartøjerne skaffer derforuden selv driftsmidler til veje gennem en række betalte arbejdsopgaver igennem året. I år er Redningsselskabets driftsbudget på ca. 300 mill. kroner.

Fra Staten, over Fiskeridepartementets budget, er der bevilget en driftsstøtte til redningsfartøjerne på 50 mill. kroner. Beløbet har i flere år været på 54,5 mill. kroner, men det blev reduceret i 1997. Resten af pengene som behøves til driften må Selskabet selv skaffe. Det er sådan at Statens bidrag kun kan bruges til driften af redningsfartøjerne.

Ud af årsberetningen 1998 kan man læse, at det just ikke er småpenge man taler om i bugetterne for Redningsselskabet, i 98 havde man en brutto indtægt på 365.000.000,00 Kr. nej der er ikke kommet nogle nuller for meget med, der skal stå 365 millioner kroner, men man har så til gengæld også store udgifter så netto overskuddet var på 8,2 mill. men alligevel er det ret imponerende, og hvordan har man så fået dette enorme beløb samlet.

En af de ting der giver en hel del penge er redningsfartøjerens arbejde, dette beløb sig i 98 til 30 mill.kr. Der er i donationer arv og gaver et beløb på godt 18 millioner. Man har også 2700 spilleautomater rundt i hele landet og de gav et brutto udbytte på 188 millioner kroner (netto 62 mill.) man har ligeledes et landslotteri hvor hovedgevinsten er to heldige der hver kan vinde en halv million, dette gav en brutto indtægt på godt 43 millioner (netto 13,5 mill.) En anden indtægts kilde var at man udsendte et julekort med motiver fra Redningsselskabet, dette gav en indtægt på 2,4 millioner, og man har det der kaldes Kystpatruljen. En assistance pakke noget lig den Svenske Trossen. Den omhandler følgende:

### Kystpatruljen

Havet er et af de vigtigste rekreationssteder for nordmænd. Hundrede tusinder tilbringer ferie og fritid på eller ved havet, og antallet af fritidsbåde er støt stigende. Redningsselskabets Kystpatrulje er et tiltag for at øge sikkerheden for alle dem som bruger fritiden på havet. Gennem Kystpatruljen får medlemmerne et stor service og assistance tilbud på havet.

- Assistance ved motorhavarier.
- Mulighed for slæb til nærmeste havn.
- Dykkerbistand ved f.eks. tov i skruen, lækage eller skade på skrog.

- Eskorte over enkelte udsatte kyststrækninger om sommeren.
- Rabatordning på bådforsikringer
- Bogen "Ferie og fritidshavne- de sofa-rendes vejviser"
- Andre tjenester til reducerede priser

I tillæg får medlemmerne også hvert år tilsendt en assistance pakke som indeholder nyttige oplysninger om hvorledes man kommer i kontakt med en redningsbåd, tilbud om køb af medlemsartikler m.m. Medlemmerne får også bladet "Redningsskøyta" som indeholder relevante artikler om sikkerhed til søs, nyheder fra Redningsselskabet og anden information. Det var behovet for eskorte over udsatte havstrækninger der var forløberer for Kystpatruljen. Nu sejler redningsfartøjerne jævnlige eskorte ture i sommermånederne over ti udsatte havstrækninger. Siden tilbudet første gang så dagens lys for 15 år siden, er tusindvis af fritidsbåde blevet fulgt trygt i havn. Der ligger også en invitation til Tidsskriftet om at deltage i sådan en tur, så måske?

Medlemskap i Redningsselskabets kystpatrulje koster 425 kroner.

Der er i årsregnskabet 98 et medlemstal i Kystpatruljen på over 19.000 medlemmer der er desuden næsten 4500 støtte-medlemmer og 3225 RF- medlemmer.

Alle udgifter vedrørende bygning af nye fartøjer er Selskabet alene om at bære. Dette betyder at for al nødvendig modernisering af flåden, er Redningsselskabet i dag, som for 100 år siden, afhængig af frivillige gaver fra en lille befolkning i en stor kystnation.

### Nybygning og modernisering

I 1996 blev to nye fartøjer i von Koss-klassen søsat. I 1997 er der blevet bygget tre redningsfartøjer i den nye Emmy Dyvi-klassen ved Bådudrustningen AS på Bømlo. Den første nybyggede (R/S "Emmy Dyvi") blev døbt 5. juli i år, R/S "Erik Bye" - blev døbt i Kristiansund 1. november. R/S "Bergen Kreds" er den sidste i serien, og blev døbt i Bergen 7 marts 1998.

Redningsfartøjerne i Emmy Dyvi-klassen er 20 meter lange og vil få virkelige søgenskaber - noget som har kendetegnet redningsfartøjerne helt siden

"Colin Archer". Flådefornyelsen er vigtig, fordi gennemsnitsalderen nu er kommet op over 18 år. Der stilles høje krav til redningsfartøjerne, og fart og motorstyrke er vigtig for at udføre opgaverne. I begyndelsen af 1998 kom også R/S "Ulabrand" i tjeneste. Dette 25 meters-fartøj er en modificeret von Koss-klasse. Og i juli 99 kom redningsbåden "Simrad" (omtalt i Tidsskriftet 4-99) dette var båd nr.116. For at blive lidt ved "Ulabrand" så er denne finansieret udelukkende ved penge fra deres spilleautomater. Den skal ligge i døgn kontinuerligt beredskab og får to besætninger på hver fire mand. Det er sådan med de norske redningsfartøjer at man er en måned ombord og så har man en måned fri, og man bor ombord under sin vagt. Ligeledes er det sådan at nogle fartøjer følger med fiskeriet hvor det end måtte foregå langs den norske kyst. Men "Ulabrand" er med sine 83 fod Redningsselskabets største hurtiggående fartøj, den har en tonnage på 100 BRT. Maskinerne er Detroit Diesel og der er fire stk. hver på godt 950 HK. der tilsammen yder næsten 4000 HK eller 2744KW og det giver båden en fart af 25 knob. Fra styrehuset er der udsigt hele vejen rundt og den er ligeledes udstyret med topmoderne og avanceret udstyr, både hvad angår navigations og kommunikations udstyr samt redningsmateriel. Ombord findes eksempelvis undervandskamera, brandkanon, dykkerrum eget behandlingsrum for tilskade komne, samt en hurtiggående let båd med waterjet, som ligger i en indelukket dok på skibet, denne lette båd kan sættes ud og tages ind under fart, man åbner hækken og båden sejler ind, dette unikke system er flere af fartøjerne forsynet med. Angående undervandskameraer så er nitten af Redningsselskabets fartøjer forsynet med et sådan kamera, som i mange tilfælde kan have stor betydning. De er meget lyssættærk og behøver derfor ikke meget lys for at kunne give et meget klare billeder. Undervandskameraet kan bruges til at søge efter druknede personer eller skibsvrag. Ved at fæstne det til f.eks. et anker kan man trække det efter båden, men fortælles det fra norsk side, skal man flere hundrede meter ned, så er man afhængig af mere avanceret udstyr. En fordel

ved de små enkle kameraer er, at de er let håndterlige for en dykker, han kan styre det hvorhen han vil og samtidig kommunikerer med mandskabet ombord. Det hele startede med at redningsbåden "Odd Fellow II" der er hjemmehørende i Bergen, startede en indsamling af penge til at købe et undervandskamera for, man fik samlet en hel del penge ind, og samtidig fik man en til at sponsorerer det manglende beløb. Dette medførte at redningsforeningen »Kystvakta« i Finnmark nord Norge, startede et lotteri for at få penge til et undervandskamera, dette lotteri var så vellykket at det gav penge til at, de fire redningsbåde længst mod nord fik et kamera hver.

I 1999 blev der indkøbt en miniubåd, dette efter at Redningsselskabet igennem de sidste to år havde indsamlet næsten fire millioner kroner til dette specielle formål. »Vi tror at Redningsselskabet med dette udstyr vil kunne tilbyde en kærkommen tjeneste til dem som har mistet nogen på havet. Med topmoderne udstyr og godt uddannet mandskab håber vi at kunne indfri de forventninger mange langs kysten har til dette projekt« Siger generalsekretær Steiner Forberg. Han fortæller videre at mange mennesker har henvendt sig til Redningsselskabet de seneste år, med forespørgsel om Selskabet skulle starte med at søge efter omkomne på havet. Også myndighederne har vurderet problemstillingen omkring eftersøgning af omkomne i vandet. En regerings udnævnt komite leverede i vinter sin indstilling omkring dette spørgsmål. Komiteen konkluderede at eftersøgningen af omkomne i vandet var et offentlig ansvar, og at sådanne eftersøgninger burde finansieres over statsbudgettet. Et andet dilemma i en sådan eftersøgningsaktion er, hvornår skal en sådan afsluttes. Steiner Forberg fortæller at denne indstilling nu er til behandling i departementet og at det også skal behandles i Stortinget, men vi håber at dette spørgsmål snarest vil blive afklaret. Signaler fra myndighederne tyder dog på, at dette ikke vil ske over statsbudgettet før tidligst år 2001.

Miniubåden som Redningsselskabet nu har bestilt koster omkring to millioner kroner. Den er udstyret med kamera, gribeblo, sonar og et HPR- system (Hydroa-

Nybygning, ophaling og reparation af fiske- & specialfartøjer



**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

custic Positioning Reference system) som kan dokumenterer i hvilke områder der er blevet afsøgt. Endvidere har den et fremdrivnings system som består af otte skruer, som gør den meget manøvreedygtig. I tillæg til miniubåden kommer et kabel på 500 til 1000 meter, som altså bliver den maksimale dybde til eftersøgninger. Redningsbåden "Bergen Kreds" med station i Haugesund området bliver base for den første miniubåd, men ubåden vil få hele landet som arbejdsfelt. Redningsselskabet her indgik en aftale med helikopter selskabet Airlift, som gør det muligt at transportere ubåden over hele landet på få timer. Miniubåds projektet skal ikke gå ud over Redningsselskabets kernevirk-somhed, men skal stå på egne ben økonomisk, ved at løse opgaver ved kommerciel virksomhed. Dette vil være en fin måde at finansiere projektet på, indtil det forhåbentlig kommer over statsbudgettet, må vi have indtægter, slutter Steiner Forberg.

Specifikationerne på miniubåden er: Vægt 240 Kg, kablet 360 gram pr. meter, Højde 85 cm bredde 65 cm længde 120 cm, dybde 500/1000 meter, hastighed fremad/baglæns 2,5 knob vertikal/side-læns 2 knob.

### Bådtyper

Man har delt alle redningsfartøjerne op i otte forskellige klasser, og alle fartøjer er som tidligere omtalt, finansieret igennem private personer eller firmaer og fonde, dette vil jeg undlade i denne artikel, men jeg vil dog sætte byggenummer på.

**Klassen over 80 fod.**



Bådene i denne klasse har en fart på 10-12 knob, byggeår 1958-1975, skrog stål, mandskab 5. Serien består af følgende.

No.61 "Haakon VII" Motor 1 stk. Detroit på 786 KW. Længde 87 fod.  
No.75 "Sjefareren" Motor 1 stk. Detroit på 942 KW. Længde 92 fod.  
No.84 "R.S.Platou" Motor 2 stk. Scania på 782 KW. Længde 80 fod.  
No.85 "Ada Waage" Motor 2 stk. Scania på 782 KW. Længde 80 fod

**Klassen under 80 fod.**



Bådene i denne klasse har en fart på 10-12 knob, Byggeår 1963-1972, skrog stål, mandskab 4. Serien består af følgende.

No.80 "America" Motor 2 stk. Scania på 782 KW. Længde 75 fod.  
No.81 "Hjelm Waage" Motor 2 stk. Scania på 782 KW. Længde 75 fod.  
No.82 "Øivind Lorentzen" Motor 2 stk. Scania på 782 KW. Længde 75 fod.  
No.83 "Lars Christensen" Motor 2 stk. Scania på 782 KW. Længde 75 fod

**Nanki Bergesen klassen.**



Bådene i denne klasse har en fart på 20-25 knob, Byggeår 1973-1975, skrog aluminium, mandskab 2. Serien består af følgende.

No.88 "Odd Fellow" Motor 2 stk. Cummins på 515 KW. Længde 45 fod  
No.89 "Ragni Berg" Motor 2 stk. Cummins på 515 KW. Længde 45 fod  
No.90 "Odd Fellow II" Motor 2 stk. Cummins på 515 KW. Længde 45 fod  
No.91 "Knut Johan" Motor 2 stk. Detroit på 529 KW. Længde 45 fod  
No.92 "Odd Godager" Motor 2 stk. Cummins på 515 KW. Længde 45 fod

**Skomvær Klassen.**



Bådene i denne klasse har en fart på 20-25 knob, byggeår 1986-1991, skrog aluminium/plast, mandskab 3. Serien består af følgende.

No.99 "Skomvær III" Motor 2 stk. MAN på 1470 KW. Længde 64 fod.  
No.100 "Ægir" Motor 2 stk. Detroit på 1100 KW. Længde 64 fod  
No.103 "Dagfinn Paust" Motor 2 stk. Detroit på 1100 KW. Længde 64 fod  
No.104 "Oscar Tybring IV" Motor 2 stk. Detroit på 1100 KW. Længde 64 fod  
No.107 "Knut Hoem" Motor 2 stk. Detroit på 1618 KW. Længde 64 fod  
No.108 "Kaptein Skaugen" Motor Mitsubishi på 1550 KW. Længde 64 fod.

**Adeler klassen.**



Bådene i denne klasse har en fart på 25 knob, byggeår 1988-1990, skrog aluminium/sandwich, mandskab 3. Serien består af følgende.

No.101 "Nils C P Aure" Motor 2 stk. MAN på 1000 KW. Længde 54 fod  
No.102 "Askerbæringen" Motor 2 stk. Detroit på 884 KW. Længde 54 fod.  
No.105 "Ruth Opsal" Motor 2 stk. MAN på 1000 KW. Længde 54 fod  
No.106 "Skuld" Motor 2 stk. MAN på 1000 KW. Længde 54 fod

**Von Koss klassen.**



Bådene i denne klasse har en fart på 25 knob, byggeår 1996, skrog aluminium/sandwich, mandskab 4. Serien består af følgende.

No.110 "Reidar von Koss" Motor 4 stk. Detroit på 2250 KW. Længde 73 fod  
No.111 "Peter Henry von Koss" Motor 4 stk. Detroit på 2250 KW. Længde 73 fod  
No.115 "Ulbrand" Motor 4 stk. Detroit på 2744 KW. Længde 80 fod

**Emmy Dyvi klassen.**



Bådene i denne klasse har en fart på 25 knob, byggeår 1997-1998, skrog GRP Sandwich, mandskab 3. Serien består af følgende.

No.112 "Emmy Dyvi" Motor 2 stk. Mitsubishi på 1920 KW. Længde 65 fod.  
No.113 "Erik Bye" Motor 2 stk. Mitsubishi på 1920 KW. Længde 65 fod.  
No.114 "Bergen Kreds" Motor 2 stk. Mitsubishi på 1920 KW. Længde 65 fod.

**Udrykningsfartøjer.**



Bådene i denne kategori har en fart på 25-30 knob, byggeår 1998, skrog stål/plast/aluminium, mandskab 2-3. Der er følgende både i denne kategori.

No.97 "G J Kastor" Motor 2 stk. Cummins på 309 KW. Længde 36 fod.  
No.98 "Jaycees" Motor 2 stk. Cummins på 272 KW. Længde 42 fod.  
No.109 "Stadt" Motor 1 stk. Volvo på 460 KW. Længde 36 fod.  
R/B 300 "Arcturus" Motor 1 stk. Cummins på 200 KW. Længde 25 fod  
R/B 301 "Rauna" Motor 2 stk. Yanmar

338 KW. Længde 31 fod  
R/B 302 "TBN" Motor 2 stk. Yanmar 338 KW. Længde 31 fod.  
Endelig er der så bygning No. 116 "Simrad" som var omtalt i Tidsskriftet No.4-99, denne er ikke kommet i nogen klasse i det materiale som jeg er i besiddelse af.

### Lyttevagtt døgnet rundt

Redningsfartøjernes beredskab er baseret på døgn kontinuerlig lyttevagtt af specialuddannede redningsmandskaber. Mandskaberne bor om bord i redningsfartøjerne, og alle er fastansatte, det er kun de søredningskorps der tidligere er omtalt der er frivillige, og der er ved redningsfartøjerne fastansat 186 redningsmænd. Derfor er der fastansat ca.130 andre personer, 45 af disse ved hovedkontoret i Høvik, der sørger for at få penge ind til Redningsselskabet, ved de forskellige aktiviteter som der har været omtalt. Og man må jo sige salige Simon Spieses ord når han gnækkede "hvad gør det at folk får en stor løn, når bare de tjener det dobbelte ind til firmaet"

Redningsfartøjerne er udstyret med radiotelefon, VHF og SSB, mobiltelefon, radiopejler, radar decca navigator, GPS satellit navigation og andet nødvendigt moderne elektronisk udstyr for søredning. Desuden findes meget andet redningsudstyr som redningssele, -net, slæbetrosser, lænsepumpe, brandslukningsudstyr, dykkerudstyr og andet som kan være nyttigt når liv og værdier skal bjergeres.

### Mange tillægsopgaver

Redningsfartøjerne er først og fremmest bygget og udstationeret for at drive redningstjeneste, men i ledige stunder er de også tilgængelige for en lang række mere service- og assistance prægede opgaver. Alle redningsfartøjerne har da også dykker om bord.

Ved enkelte stationer er for eksempel redningsfartøjerne behjælpelige med lodsformidling, andre steder med fragt af post og proviant til bemandede fyr. Desuden har redningsfartøjerne gjort hyppige togter i ydre Oslo fjord igennem flere år for Norsk Institut for Vandforskning (NIVA) for at tage prøver af vandet, som et led i overvågningen af det maritime miljø.

At man virkelig også gør en stor indsats for at gøre opmærksom på sin eksistens, hvad alle nordmænd sikkert allerede er klar over, bevises ved at man i sommeren 97 i samarbejde med Røde Kors og Storebrand sejlede langs kysten fra Bergen til Oslo med toget »Tryg sommer« Redningsbåden "Erik Bye" og sjækten "Pauline" besøgte et tyvetals havne for at drive forebyggende oplysnings arbejde. I de forskellige havne blev der præsenteret/demonstreret forskellige typer sikkerhedsudstyr såsom redningsveste, flydetæppe (på norsk hedder det flyteplagg) og lignende hvordan man opfører sig i en båd, og hvordan man kommer op i båden igen hvis uheldet skulle være ude. Mange tusinde mennesker overværede disse demonstrationer, og mere end tusinde børn fik hørt historien om kølsvinet Alf, eller var med på skolen om søviden. Disse arrangementer er efter hvad jeg kan se, noget der gentager sig de næste åringer også.

Der var ligeledes i 98 en delegation fra så fjernt et land som Vietnam på besøg ved det norske Redningsselskabet, en delegation bestående af syv personer, fem fra administrationsdepartementet og to fra centralkomiteen i det kommunistiske parti, at de sender folk så højtstående folk giver man fra norsk side udtryk for, er at de tager dette arbejde ret vigtigt. Den Vietnamesiske delegation fik en længere tur i redningsfartøjet "Emmy Dyvi".

### Folkerederi

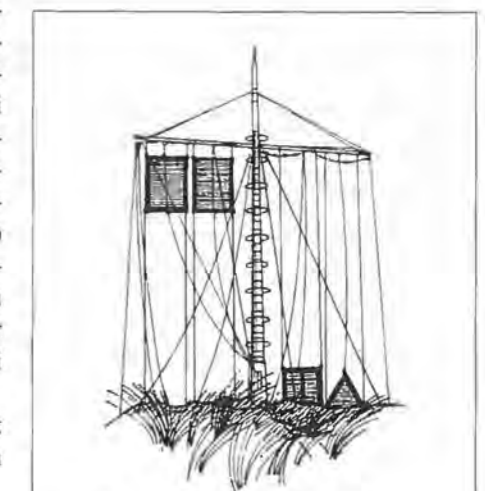
Redningsselskabet bliver ofte kaldt Norges eneste "folkerederi". Fartøjerne ejes af organisationen som igen drives af frivillige over hele landet. Redningsselskabet har et nært samarbejde med flere offentlige etater, og redningsfartøjerne er i dag en bærebjælken i landets kystberedskab. De rykker ud med kort varsel til enhver som måtte være i fare på søen - uden at spørge om hverken medlemskab eller årsagen til faresituationen. Forudsætningen for at en sådan ordning kan eksistere, er imidlertid at folk erkender sit medansvar og gir sit bidrag til driften i en eller anden form.

Mange finder både en meningsfyldt hobby og et hyggelig fællesskab gennem

at arbejde for Redningsselskabet - som medlemmer af en af de mange redningsforeninger. For os andre, som dette måske ikke passer for, eller der ikke er en lokalforening på stedet, bør det være en naturlig sag at give vores støtte på andre måder. Man kan tegne sig som støttemedlem, købe et lod i redningslotterierne, bruge Redningsselskabets automater eller stille op på de mange lokale arrangementer. Det er også anledning til at sende en gave, stor eller lille, direkte til driften af redningsbådene.

Redningsselskabet har betydet meget for det norske samfund. Organisationen har på en overbevisende måde magtet at føre ildsjælenes visioner ud i livet, og redningsbådene har skabt trykthed blandt søfolkene og deres pårørende, samt til de folk der færdes på havet. Mange er der også som tilgodeser Redningsselskabet når de laver deres testamente. Det var netop et sådan testamente som gjorde at de to sidste redningsfartøjer blev bygget. Som kystnation, med en 2650 km lang kystlinje, har vi praktisk talt alle en eller anden form for kontakt med søen i løbet af året, enten en selv eller familie og venner. At det må være så trygt som mulig at færdes langs kysten, er selvfølgelig et behov vi har fælles. I fællesskab bør vi da også støtte op om redningsbådernes arbejde, og bidrage til at en højt kvalificeret hjælpe- og servicetjeneste kan fortsætte at ligge i beredskab døgnet rundt, året rundt. Vi behøver det sikkerhedsnet som redningsbådene giver os!

Adressen på Internettet [www.nssr.no](http://www.nssr.no)



## HVIDE SANDE FISKERIFORENING

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

Alle handler i...

### Thorsminde Fiskernes Indkøbsforening

Vesthavnen · Thorsminde · 6990 Ulfborg  
Telefon 97 49 70 55

Specialister i garn



# Oversigt over løn og drift 98/99

Tidsskriftet har modtaget oversigten over løn og drift forbruget for 1999. Efter at det samlede udgiftsniveau i 97 og 98 var svagt faldende, så er dette nu steget med ca. 11% i forhold til 1998, men her bringes tallene for 98 og 99 og så kan folk selv danne sig et overblik over hvor forskydningerne ligger.

## forbrug 1998:

STATION	LØN	DRIFT	I ALT	STATION	LØN	DRIFT	I ALT
Agger	202.825,40	54.150,26	256.975,66	Agger	188.682,83	101.143,56	289.826,39
Anholt	810.174,62	310.292,72	1.120.467,34	Anholt Havn	853.513,45	482.380,81	1.335.894,26
Christians Ø	161.466,90	435.985,83	597.452,73	Christiansø	159.912,42	46.117,52	206.029,94
Esbjerg	229.406,09	156.498,76	385.904,85	Esbjerg	305.093,89	324.105,82	629.199,71
Gedser	1.237.017,96	642.733,88	1.879.751,84	Gedser	1.223.632,66	945.811,70	2.169.444,36
Grenå	1.239.930,31	724.372,78	1.964.303,09	Grenå Havn	1.260.664,56	482.416,47	1.743.081,03
Hanstholm.	1.229.410,88	560.082,37	1.789.493,25	Hanstholm	1.277.843,21	489.867,42	1.767.710,63
Hirtshals	1.330.154,42	926.724,42	2.256.878,84	Hirtshals	1.449.015,53	828.627,77	2.277.643,30
Hvide Sande	1.300.788,40	367.658,33	1.668.446,73	Hvide Sande	1.321.206,10	767.926,88	2.089.132,98
Klintholm	194.235,08	84.438,15	278.673,23	Klintholm Havn	153.830,85	51.401,71	205.232,56
Nekso	1.183.115,26	757.994,75	1.941.110,01	Nekso	1.199.091,42	866.227,68	2.065.319,10
Nr. Vorupør	397.540,65	142.754,53	540.295,18	Nr. Vorupør	264.131,02	229.551,11	493.682,13
Odden	128.668,52	135.164,70	263.833,22	Odden Havn	106.247,30	43.350,52	149.597,82
Oksbøl	250.366,76	14.497,76	264.864,52	Oksbøl	215.765,20	12.535,54	228.300,74
Rømø	253.486,21	184.266,44	437.752,65	Rømø	267.099,41	200.165,54	467.264,95
Rønne	341.422,09	04.059,73	445.481,82	Rønne	511.261,81	183.883,60	695.145,41
Skagen	966.143,49	508.590,61	1.474.734,10	Skagen Havn	1.136.048,11	459.777,16	1.595.825,27
Slettestrand	206.185,91	114.500,62	320.686,53	Slettestrand	244.784,50	278.124,89	522.909,39
Sæby	265.969,05	106.244,44	372.213,49	Sæby	401.524,68	250.466,45	651.991,13
Sønderho	209.171,84	162.238,10	371.409,94	Sønderho	183.714,34	82.399,99	266.114,33
Thyborøn	1.235.413,68	298.872,20	1.534.285,88	Thyborøn	1.236.088,87	1.104.195,05	2.340.283,92
Thorsminde	942.281,25	369.826,57	1.312.107,82	Thorsminde	963.437,72	219.323,02	1.182.760,74
Torup Strand	193.832,04	173.422,83	367.254,87	Torup Strand	212.030,93	152.361,93	364.392,86
Østerby	400.983,52	147.606,13	548.589,65	Østerby	615.676,81	822.160,27	1.437.837,08
<b>TOTAL '98</b>	<b>14.909.990,33</b>	<b>7.482.976,91</b>	<b>22.392.967,24</b>	<b>TOTAL '99</b>	<b>15.750.297,62</b>	<b>9.424.322,41</b>	<b>25.174.620,03</b>

## Her er så de nye tal for 1999:



# Referat fra bestyrelsesmødet onsdag den. 8 december 1999

## 1: Orientering fra møde med SOK.

Henning og Jens Otto orienterer om mødet. SOK støtter den nye reviderede plan med 19 stationer. Der blev fra FDR's side argumenteret kraftigt imod planen, men SOK ville ikke ændre holdning, de mener at der er fuld dækning hele vejen rundt og at beredskabet er optimalt. Bestyrelsen føler ikke der er opbakning fra SOK, og herefter er underarbejdsgruppen nedlagt. Der blev oplyst at helikopter tjenesten flyttes til Karup med kun 2 enheder.

## 2: Møde med det forsvarspolitiske udvalg torsdag den 9 december 1999

Jacob orienterer om at der er sendt brev til Folketingets forsvarspolitiske udvalg. Brevet er sat i bladet. Der blev enighed efter en lang snak om at komme til mødet med nogle helt konkrete eksempler på hvordan vi kan bevare alle stationerne ved at spare i huset samt henvisninger til vores egen grønne plan.

## 3: Kæntring af LRB. Ved Esbjerg.

Orientering fra Jacob, Esbjerg tager det rimeligt godt, men det var en barsk omgang. Jacob var også ved Slettestrand for at tale med de tilstedeværende om kæntringen ved deres station, der er igen faldt ro på stationen.

## 4: ny lønpolitik

vi er i gang med de sidste åretag til den nye lønpolitik.

## 5: Nye overenskomster med ministeriet.

Der er ikke sat nogen dato for nye overenskomster, et krav fra ministeriet er en

ny Pensionsordning for samtlige nyansatte redningsmænd, Brev fra Finn Kofoed Nexø RST. Læst op, vi kan ikke sige noget om hvornår det nye lønsystem træder i kraft.

## 6: Moralen blandt redningsmændene

Jacob mener at moralen er faldende blandt redningsmændene, der blev nævnt flere eksempler på at stationer nærmest bekriger hinanden. Ved sidste generalforsamling var der stor enighed om alting. Efterfølgende er der sket det (muligvis pga. direktionens manglende samling på tropperne) at der er stor utilfredshed med bestyrelsen m.m. Formanden skriver nyhedsbrev.

## 7: Indkomne forslag

Finn Kofoed Nexø RST. Blev behandlet under punkt 5.

## 8: Generalforsamling 2000

Generalforsamlingen bliver afholdt på pejsegården i Brædstrup den 27. maj 2000. Jacob er meget i tvivl om han vil genopstille som formand. Opgaver vedr. generalforsamlingen er uddelegeret i bestyrelsen.

## 9: Orientering om møde med Grete Tuxen og Alan Hjort vedr. jubilæumsbøger

Jacob og Henning orienterer om møde vedr. 150 års jubilæum i år 2002, der bliver arbejdet på en bog af nogle personer fra Rigsarkivet og foreningen vil også være behjælpelige med materiale samt at søge nogle fonde. Det bliver evt. Thyborøn bogtrykkeri der skal udgive den. Der



Grete Tuxen Andersen.



Alan Hjort Rasmussen.

blev talt om at P&T måske skulle bruge det danske redningsvæsen som tryk på frimærker i samme forbindelse.

## 10: Eventuelt

10 1: Der blev talt om at kontingentet skal sættes op, dette vil blive taget op til generalforsamlingen 2000.

10 2: Hvis der er interesserede vedr. hjælp til bladet bedes de kontakte Henning Sørensen Grenå RST.

10 3: Der blev diskuteret meget vedr. 3 mand på Østerby RST. Der kom ingen endelig løsning på dette fra bestyrelsens side men bliver taget op ved et senere møde.

Referent

Claus Jacobsen Nexø RST.

Som en tilføjelse til Finn Kofoed på hans spørgsmål vedrørende lønforhandlinger, kan jeg yderligere tilføje at Ugebrevet Mandag Morgen skriver: "Det nye decentrale lønsystem i den offentlige sektor er nærmest blevet en gavebod for nogle af ministeriernes embedsmænd. Fire ministerier har bevilget deres medarbejdere lønstigninger på over 11,8% det seneste år". Jeg mener at redningsfolkene bør vise samfundssind og nøjes med 10%. Så der er håb eller? HS



Fra bestyrelsesmødet den 8.-12. i København.

# Ambulance

Tidsskriftet har modtaget følgende indlæg fra Svenning Bisgård RST-Hanstholm

Vi havde talt om, at personulykker og patientplejen i forbindelse med vores arbejde, var det område vi var mest usikker på. Det at samle en person op fra søen eller redningsflåden eller at yde andre former for assistance til søs inden for redning, føler vi ikke kan gøres ret meget bedre end det vi har lært og holder øvelser i. men det at evt. finde forkomne og måske livløse personer i vandet, eller blive kaldt til en arbejdsulykke ombord på et fartøj, eller at modtage syge søfolk som skal transporteres til sygehus, det er ikke et område vi har stor erfaring i.

Vi syntes selv, at vi gennem første-hjælp og diverse kurser får en meget god hjælp på vejen til at løse de opgaver vi bliver sendt ud i. Især efter at vi som "Overbygning" til vores førstehjælp har fået "Medicin kiste kursus". Det er vores store ønske at også de deltids ansatte vil komme på dette kursus.

Jeg følte alligevel en vis usikkerhed når vi fik en patient ombord og sagde derfor "ja tak" da Falck redder Jens Peter Jensen oplyste mig om, at der ville være mulighed for at køre med som ekstra mand i en ambulance fra Falck i Thisted, kun for at se hvorledes de erfarne reddere behandler de patienter som de enten hjælper i tilfælde af ulykke eller som Sygetransport til/fra evt. Sygehus.

Efter at Jakob (Hirtshals) havde oplyst at forsikringen var i orden, blev det aftalt med stationsleder Kurt Holm ved Falck, at uge 2 ville være det bedste tidspunkt. Fordi at de havde en voksen elev der skulle køre med en instruktør i netop denne uge og derfor ville der være meget teori imellem div. kørsler.

Efter at være blevet klædt i Falck tøj mødte jeg Instruktøren Henning og Ele-

ven Henrik som bød velkommen over en kop kaffe. Henning forklarede om den teori der ville blive gennemgået i løbet af ugen og om de ture vi gerne skulle køre med ambulancen.

Efter den første dag følte jeg, da jeg kørte hjem, at de Falck folk jeg havde mødt havde jeg kendt i mange år og arbejdet sammen med længe. Når Henning forklarede noget var det altid stille og rolig og på en måde som kun en meget erfarede redder vil kunne gøre. Når der var ambulance kørsel, sad jeg i bærerummet sammen med Henning og fulgte hans arbejde med patienterne.

Der var nok at se på i ugens løb, mand med bristet blodkar i hjernen, dreng (12 år) mulig brud på ryggen efter fald, Pige (10 år) Hjertestop, Mand (50 år) Hjertestop, Dame (90 år) meget dårligt hjerte, Alm. Patientkørsel o.s.v.

Vi fik prøvet utroligt meget på kun 1 uge; drop, defibrillator (stød), Hjertemassage, ventilering (ilt), vakuummadrass, halskrave, fejeblad (båre), blodtryk.

Samt en masse teori.

Falck redderne fortalte at "få sådan en uge" var noget usædvanligt. Det var blevet aftalt i starten af ugen, at hvis der ikke rigtigt "skete" noget kunne jeg også få lov at køre med i weekenden, men da vi nåede til fredag eftermiddag sagde jeg pænt farvel og tak.

Jeg syntes virkelig at jeg havde fået lært og opfrisket meget, men jeg kunne også mærke at når jeg kom hjem, var der meget der skulle tales om, især ulykken med pigen havde været hårdt.

Hvis andre skulle få samme mulighed, er det værd at prøve, der er meget forskel på en dukke og en varm kind når der genoplives.

## Indlæg fra Rønne

I referat fra 33. Lokalsamarbejdsudvalgs-møde i Kystredningstjenesten under punkt 8 var der ifølge referatet citat »enighed om, at man i langt de fleste tilfælde ville vælge at sejle alligevel, hvis der var mennesker involveret« Redningsmændene ved Rønne Redningsstation vil godt have sig frabedt at andre stationer blander sig i Rønne Redningsstations dispositioner, og oven i købet gør det på et grundlag uden at kende alle de faktiske oplysninger, hvad andre stationer gør er Rønne Redningsstation fuldstændigt uvedkommende, og på samme måde forventer vi at andre ikke blander sig i vores dispositioner. Hvis Farvandsvæsenet ønsker at Rønne Redningsstation skal sejle med et andet besætningsantal end vi gør i dag, må vi opfordre Farvandsvæsenet til at tage kontakt til Rønne Redningsstation for at drøfte dette, og ikke andre.

Med venlig hilsen  
For Rønne Redningsstation  
Henrik Jørgensen  
Stationsleder.

## 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

# Kommentar

Farvandsvæsenet er for mange at se efterhånden blevet til et meget stort sminket hoved, hvor kroppen er blevet for lille og efterhånden sidder i kørestol. Fyr bøjefartøjer og redningsstationer bliver rask væk nedlagt og dermed uundgåelige fyringer af ikke så få folk, og vel at bemærke folk i den operative del af Farvandsvæsenet. I den administrative del af Farvandsvæsenet er der de sidste seks til syv år tilført ikke så få ressourcer f.eks. Vicedirektør, Direktionssekretariat, EDB afdeling og flere folk i Materielafdelingen, og vel at bemærke alle til forholdsvis store lønninger, og er der så kommet noget godt ud af dette?

Det vi nu har set er direktørens underskrift på strategiplanen for Materielafdelingen. Ser vi godt seks år tilbage var der lagt op til at Materielafdelingen skulle reduceres til ganske få medarbejdere, ja faktisk kun en form for konsulenter, og hvad er der så sket siden?

Fra ganske få medarbejdere dengang til ca. 17 mand og ifølge strategiplanen skal der endnu flere ressourcer tilføres. Er det så blevet nemmere med den store tilførsel af folk og ikke mindst den magt de har fået i Materielafdelingen, Nej tværtimod, for efterhånden kan der intet foretages af redningssektoren eller af redningsfolkene uden der skal en sagsbehandler/projektleder fra Materielafdelingen på sagen, også selvom deres løn, rejser og diæter i mange tilfælde overstiger udgifterne til selve

arbejdet, og dertil kommer at de næsten altid alligevel skal uden for huset og have konsulentfirmaer til at udføre arbejdet. Og hvorledes kan redningssektoren styre økonomien når alt vedrørende redningsmateriel er flyttet/ taget fra dem. Som det ser ud for redningsmændene er det Stalinistiske toner der efterhånden er indført, alle andre steder i samfundet har der de sidste år været lagt et stort arbejde i at decentralisere, men i Farvandsvæsenet er det modsat. Det ser ud som om der er sat en stor ære i at centralisere, det tyder Strategiplanen i hvert tilfælde på.

For os ser det ud til at det er et nyt SMK der er opbygget i farvandsvæsenet, hvor er det ærgerligt at ledelsen i Farvandsvæsenet åbenbart til tider har glemt, eller ikke er klar over, at Farvandsvæsenet er en civil del af Forsvarsministeriet, og dermed tildels også andre betingelser at arbejde under.

Strategiplanen lægger op til endnu længere og bureaukratiske sagsbehandlinger, noget der i hvert tilfælde ikke gavner kystredningsberedskabet, og hvor må det koste mange penge, som kunne være brugt langt bedre.

Lad os håbe at der i løbet af foråret kommer andre og mere klart seende øjne til at se på disse ting, så skatteborgerne får noget for deres penge.

Janni.

## Bestyrelsens aktiviteter

18-10. Bjarke Henning København  
19-10. Henning København  
21-10. Bjarke Ålborg  
26-10. Jacob København  
28-10. Jacob Bjarke København  
03-11. Bjarke Ålborg  
04-11. Jacob Claus København  
08-11. Jacob Hjørring  
15-11. Jacob København  
17-11. Jacob Birger København  
17-11. Bjarke Ålborg  
19-11. Jacob København  
23-11. Jacob København  
25-11. Jacob København SØF  
25-11. Claus John Birger København  
29-11. Bjarke København  
30-11. Bjarke Ålborg

01-12. Jacob København  
03-12. Jacob Grenå jubilæum  
03-12. Jens Otto Henning SOK  
06-12. Jacob Slettestrand kæntring  
07-12. Jacob Henning København  
08-12. Jacob Claus Bjarke Henning UROM  
08-12. Bestyrelsesmøde KBH Alle  
09-12. Jacob Bjarke Birger Claus Henning Kbh.

14-12. Bjarke Ålborg  
15-12. Jens Otto Gedser  
16-12. Jens Otto Gedser  
18-12. Birger Nr. Vorupør  
20-12. Bjarke Birger Esbjerg

04-01. Jacob Slettestrand jubilæum  
07-01. Jacob Birger Læsø  
06-01. Bjarke Ålborg  
20-01. Bjarke Birger Esbjerg  
25-01. Jens Otto København  
26-01. Jens Otto København  
27-01. Jens Otto København

**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

**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

*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





# Referat fra UROM

Møde nr. 4/1999, onsdag den 8. december 1999 i Søkvæsthuset, København.

## Fra Farvandsvæsenet:

Divisionschef Svend Bojesen  
Overkonstruktør Michael I. Jensen  
Afdelingsingeniør Ómar Frits Eriksson  
Ingeniør Per Siert  
Overkonstruktør Søren Lange  
Fuldmægtig Jørgen Busch Christensen  
(referent)

## Fra Foreningen af Danske Redningsmænd

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

Svend Bojesen bød velkommen til møde nr. 4/1999 i UROM. Der var ikke yderligere dagsordenspunkter, dagsordenen blev godkendt og mødet blev herefter afholdt med en dagsorden som havde nædennævnte udseende:

### Dagsorden:

1. Markusnettet og dets egnethed (ønsket af Redningsstation Skagen).
2. Mulighed for at sætte et redningsfartøjs autostop ud af funktion under særlige forhold (ønsket af Redningsstation Neksø).
3. Status vedrørende LRB type-10. Mobiltelefon ombord på type-10 fartøjerne. "Nødhjælpkasse" til LRB m.m.
4. Status vedrørende byggeaktiviteter på redningsområdet.
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.
6. Opfølgning vedrørende krancertifikater til LRB kraner.
7. Opfølgning vedrørende betjening af radioudstyr - VHF certifikat.
8. Eventuelt. Indkøb af dykkermateriel til redningsmand på RST Hirtshals (ønsket af Jacob Pedersen).
9. Dato for næste møde.

### Ad. pkt. 1 Markusnettet og dets egnethed (ønsket af Redningsstation Skagen)

Efter en kort drøftelse af henvendelsen fra RST Skagen om markusnettet og dets egnethed, bestemte Svend Bojesen, at FK via Edb-systemet forhørte sig hos de store stationer om behovet for Markusnettet, med henblik på, at emnet kunne tages op til en kvalificeret drøftelse på næste UROM-møde.

### Ad. pkt. 2 Mulighed for at sætte et redningsfartøjs autostop ud af funktion under særlige forhold (ønsket af Redningsstation Neksø).

Efter en kort drøftelse af henvendelsen fra RST Neksø om muligheden for at sætte et redningsfartøjs autostop ud af funktion under særlige forhold, gav Ómar Frits Eriksson tilsagn om, at Materielafdelingen gerne vil se på funktionaliteten for autostop i vore store RF og melde tilbage til næste UROM-møde.

### Ad. pkt. 3 Status vedrørende LRB type-10.

#### Mobiltelefon ombord på type-10 fartøjerne.

På baggrund af en henvendelse fra RST Gedser om mobiltelefon som supplement i type 10-fartøjerne, ønskede Michael Jensen spørgsmålet drøftet i UROM.

Efter en kort drøftelse, hvorunder det bl.a. blev fremhævet, at mobiltelefoner ikke er krævet sikkerhedsudstyr og at der normalt anvendes VHF og Lyngby radio, kunne Svend Bojesen runde mobiltelefon-drøftelsen af, og det aftaltes, at Materielafdelingen, under hensyntagen til at der ikke skulle investeres i unødigt materiel, skulle se og vurdere økonomien og muligheden for at installere satellitmobiltelefoner i de enkelte redningsfartøjer.

#### "Nødhjælpkasse" til LRB, MOB, redningsbil m.m.

Michael Jensen oplyste, at efter sammensætningen m.v. af nødhjælpkassen har været behandlet i en arbejdsgruppe, er der kommet en indsigelse fra RST Rønne.

Efter en kort drøftelse kunne Svend Bojesen konstatere, at UROM fandt, at nødhjælpkassen er god nok, men at man skal være opmærksom på, at det ikke er en medicinkiste. Det aftaltes, at Michael Jensen tog en drøftelse herom med RST Rønne.

## Generelt vedrørende LRB- type 10

Per Siert orienterede om, at LRB 15 har fået udført garantisyn, og at der i samarbejde med Søfartsstyrelsen er udført en række mindre tilpasninger i form af brændstofmåler på den ene tank, vinduesvisker og ekstra projektør. LRB 16 vil få udført garantisyn medio januar 2000, LRB 17 ultimo februar 2000 og LRB 18 primo maj 2000.

UROM havde en række bemærkninger og synspunkter til de udførte ændringer på LRB 15. Svend Bojesen rundede drøftelsen om de udførte ændringer på LRB 15 af, med at erkende, at de nævnte ændringer burde være behandlet i UROM og fastslog, at for fremtiden skal vi være opmærksom på, at sådanne "større" ændringer blev behandlet i UROM.

Per Siert oplyste, at vedligeholdelsehåndbogen for LRB- type 10 vil blive fordelt til resterende stationer, således af alle stationer, som har denne fartøjstype, Thyborøn LRB11, Hirtshals LRB12, Odde LRB13, Rømø LRB14, Esbjerg LRB 15, Sæby LRB16, Rønne LRB17 og Neksø LRB18, har vedligeholdelsehåndbogen.

Per Siert oplyste endvidere, at der vil blive afholdt et 1 dags seminar i april/maj 2000, hvor man sammen med en repræsentant fra nævnte stationer, vil evaluere vedligeholdelsehåndbogen for LRB-type 10, således at denne håndbog kan udsendes i en færdigredigeret udgave.

### Ad. pkt. 4 Status vedrørende byggeaktiviteter på redningsområdet.

Søren Lange orienterede om en række afsluttede, igangværende og planlagte bygge- og ombygningsaktiviteter inden for redningsområdet, herunder tillige om div. storm-/orkanskader:

**Anholt Havn redningsstation:** Skader på tagbeklædningen. Skruer til eternitplader har løsnet sig. Stationen efterses for eventuelle følgeskader.

**Grenå Havn redningsstation:** Undersøgelser vedrørende udskiftning/renovering af kran pågår. Der er monteret el- endestop.

**Esbjerg redningsstation:** Orkan-/stormskader på FRV/Havnens opholdsbygning på Auktionsgade 30, Esbjerg Havn. Vinduer har taget skade, vandskade inde i bygningen samt skader på materiel som opbevares i depotrum i aller nederste etage.

Garantiefersyn på det flydende bådhus her i december måned. Stormskader: Flydebroer har forskubbet sig grundet ødelagte beslag og fortøjningerne til det flydende bådhus er beskadiget og der er også sket skader på løfterammen.

**Hanstholm redningsstation:** Projektering afventer godkendelse af den reviderede blå plan for kystredningstjenesten. Licitation på projektering af ny RST afholdt den 16. august 1999, tilbud evalueret og leverandør er indstillet til opgaven.

**Hirtshals redningsstation:** Projekt til forbedring af flydeevne for det flydende bådhus er under udarbejdelse, forventes klar til udbud i uge 51.

**Hvide Sande redningsstation:** Der er lagt fjernvarme ind i FRV/Havnens opholdsbygning, "Blåtårn" på Fossanæsvej 22, Hvide Sande Havn

**Neksø redningsstation:** Arbejdet med udskiftning/ ombygning af kran for søsætning af LRB samt div. bygningsarbejder i forbindelse hermed, er færdigt.

**Nørre Vorupør redningsstation:** Stormskade på tag, flere sten er blæst af og andre har forskubbet sig.

**Rønne redningsstation:** Stormskade på tegltaget og vandskade på loftet som følge heraf.

**Rømø redningsstation:** Manuelle portudløser virker ikke, serviceeftersyn skal udføres.

**Skagen redningsstation:** Pålægning af ny gulvbelægning i bådhal udført.

**Slettestrand redningsstation:** Facaderenovering med udskiftning af sten, omfugning af murværk, overstrykning af tegltag og reparation af sokkel er færdigt. Indvendige arbejder med nedtagning af løst puds på vægge og udskiftning af vinduer udføres til foråret.

**Thorsminde redningsstation:** Problemer med tæring af port. Det overvejes som der skal skiftes til andet fabrikat.

UROM havde en række synspunkter til tæringsproblemerne for RST's portene og en kort bemærkning om at pengene på Slettestrand redningsstation, henset til at der ikke er fremkommet en afgørelse på kystredningstjenestens fremtid, måske kunne være anvendt anderledes og bedre.

Svend Bojesen rundede drøftelsen af og tog de faldne synspunkter om tæringsproblemerne på RST's porte og bemærkningen om anvendelsen af FRV midler til efterretning. Det aftaltes at Materielafdelingen skulle se og vurdere økonomien og muligheden for at skifte til et andet RST's port-fabrikat.

### Ad. pkt. 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.**

I forlængelse af drøftelsen på sidste møde, Gedser RST input vedrørende bru-

gerkrav til ny plotter, indhentning af oplysninger fra SMK, forskellige markedsundersøgelser udført af Bjarne, Michael, Per Siert og Bjarke, anmodede Svend Bojesen om at alle indhøstede erfaringer meldes tilbage til Materielafdeling f.s.v.a. evt. installation i eksisterende fartøjer, projektgruppe MRB16 og PRO-SØS.

### Radiopejleapparat for homing på den radiotelefoniske nødfrekvens 2182 kHz i de næste MRB type 16-fartøjer.

UROM tilsluttede sig, at MF-pejler beholdes i MRB type 20 og 23 indtil 1. februar 2002 samt at MF-pejleren ikke installeres i MRB-type 16, nr. 2 og at fornøden dispensation søges.

## Generelt vedrørende MRB-type 16

Per Siert orienterede om at MRB Morten Stage har været udsat for et mindre havari. I øjeblikket er Morten Stage på garantisyn hos Mathis Værft. Mindre forbedrende ændringer udføres, ligesom ekstra lydisolering mellem maskin- og redningsrum udføres som garantiarbejde.

Per Siert orienterede om status vedrørende bygning af MRB-type 16, nr. 2. Tidsplan følges. Fartøjet forventes stadigvæk at være klar medio september 2000, hvorefter træning i sejlads med fartøjet samt afprøvning af fartøjet vil kunne gennemføres.

Vægtstatus: 248 kg lettere og tyngdepunktet 3 mm lavere end Morten Stage var ved samme tid i byggeprocessen. En række mindre, men forbedrende ændringer udføres. Bl.a. kan fremhæves, som nævnt på sidste UROM-møde, indretningen af styrehus, elsystemer og af søgelænder samt tillige oplukkeligt vindue i SB side. Byggeriets stade: Skrog er 2 uger foran, mens styrehusindretningen følger produktionsplanen.

Svend Bojesen rundede orienteringen om status vedrørende MRB-type 16 af og henstillede til at fartøjet hårdtvejrs afprøves i Skagen og Thorsminde, således at en rapport om Morten Stages hårdtvejrsafprøvning i samarbejde med Peter Roos fra Søfartsstyrelsens Nybygningskontor kan færdiggøres.

### Ad. pkt. 6 Opfølgning vedrørende krancertifikater til LRB kraner.

Michael Jensen orienterede om, at Materielafdelingen har sagsbehandlet spørgsmålet. Resultatet er at arbejdstilsynet har bekræftet, at der ikke kræves særskilt uddannelse til betjening af kranen i Neksø. Stationen skal dog opfylde de i At's tilladelse fastsatte betingelser.

### Ad. pkt. 7 Opfølgning vedrørende betjening af radioudstyr - VHF certifikat.

Michael Jensen oplyste, at det er undersøgt og sådan som bestemmelserne er udformet, kræves det at betjeningen af VHF-radio skal ske under instruktion af en som har VHF-certifikat.

### Ad. pkt. 8. Eventuelt.

Svend Bojesen oplyste, at uheldet den 27. november 1999 i Esbjerg har afstedkommet, at det nu af sikkerhedsmæssige årsager undersøges og i forbindelse med syn- og dokninger vurderes om det er hensigtsmæssigt at montere orienteringslys på LRB-fartøjerne og Ekkolod i GTC-typen. Endvidere finder man, at den redningsmand som var "fanget" under LRB'en, skulle komme på de næstfølgende LRB-kurser og øse af sin erfaring.

UROM bifaldt tiltagene og tog orienteringen til efterretning.

### Indkøb af dykkermateriel til redningsmand på RST Hirtshals (ønsket af Jacob Pedersen).

Jacob Pedersen oplyste at man på RST Hirtshals har ansat en redningsmand som er uddannet erhvervsdykker. Stationen skal derfor foreslå, at han også som sådan anvendes i redningstjenesten og at der stilles dykkerudstyr til rådighed for RST Hirtshals.

Efter en kort drøftelse rundede Svend Bojesen drøftelsen af, og det aftaltes, at forinden der blev taget stilling til spørgsmålet om nævnte indkøb, skulle Administrationsafdelingen vurdere om man kan må anvende dykkere i kystredningstjenesten og melde tilbage til næste UROM-møde.

### Ad. pkt. 9. Dato for næste møde.

Møde nr. 1/2000 i UROM blev aftalt til onsdag den 1. marts 2000 kl. 10.30. Mødet afholdes i Søkvæsthusets lille mødelokale.

Tegn

abonnement

på

redningsbladet

# Kystredningstjenestens samarbejdsudvalg (LSU)

Referat fra møde, afholdt den 23. februar 2000

## Til stede:

Divisionschef Svend Bojesen  
Overkonstruktør Michael Jensen  
Skibsinspektør Mogens Rasmussen  
Bådformand Birger Isaksen,  
Redningsstation Sæby  
Stationsleder Jakob Pedersen,  
Redningsstation Hirtshals  
Bådmand Jens Otto Grønne Pedersen,  
Redningsstation Hvide Sande  
Kontorchef Bent Davidsen  
Fuldmægtig Rasmus Degn (referent)

Svend Bojesen bød velkommen til mødet og orienterede om, at i anledning af forsvarsministerens beslutning om kystredningstjenestens fremtid, ville Rasmus Degn og Bent Davidsen deltage i mødet.

## Personalemæssige konsekvenser

Bent Davidsen orienterede indledningsvis om de personalemæssige konsekvenser af beslutningen vedrørende afvikling af redningsstationerne i Sønderho, Oksbøl, Slettestrand og Odden Havn. Beslutningen medfører, at de deltidsansatte redningsmænd ved de berørte stationer, i alt 25, vil blive afskediget til fratræden med udgangen af maj 2000. Når stationerne – senest ved udgangen af marts 2000 – er blevet meldt ud af beredskabet, vil der snarest muligt herefter blive taget stilling til, om medarbejderne kan fritstilles i en del af opsigelsesperioden. De berørte redningsmænd vil herefter, såfremt de måtte være berettiget og dermed opfylder betingelserne, modtage understøttelse i henhold til "Regulativ for beregning af

understøttelse til redningsvæsenets personale og dettes enker, af 1. oktober 1955". Størelsen af understøttelsen til en afskediget opsynsmand, bådformand eller bådmand bestemmes på grundlag af personens tjenestealder, såfremt den pågældende har været ansat i mindst 5 år efter sit fyldte 30 år efter anciennitet, og nuværende vederlag. Bent Davidsen understregede, at i forbindelse med eventuelle uafklarede spørgsmål står Administrations- og Personaleafdelingen til rådighed.

## Beredskab

Svend Bojesen understregede, at han snarest muligt ønsker en tilbagemelding fra de fire berørte redningsstationer, såfremt de ikke kan opretholde beredskabet indtil 31. marts 2000, således at de snarest kan frameldes hos SOK.

## Implementering af beslutning

Jens Otto Grønne Pedersen fremhævede med hensyn til LRB'en fra Odden Havn der er forudsat stationeret ved Redningsstation Anholt, at han fandt det mest hensigtsmæssigt, såfremt denne blev stationeret ved Redningsstation Hvide Sande. Det har været en forudsætning i planlægningsarbejdet at LRB'en fra Odden Havn skal stationeres ved Redningsstation Anholt. Denne forudsætning er dog ikke så statisk, at LRB'en ikke kan placeres andre steder, hvis dette viser sig mere hensigtsmæssigt. Jakob Pedersen fremhævede, at der ved lukningen af Redningsstation Oksbøl og specielt Redningsstation Sønderho er behov for en nærmere drøftelse af Redningsstation Esbjergs dækning af området. Svend Bojesen foreslog, at der afholdes et møde lokalt i Esbjerg hvor dette kan drøftes.

Svend Bojesen orienterede om, at der i UROM regi umiddelbart efter LSU-mødet, bliver iværksat en udarbejdelse af en plan for implementering af forsvarsministerens beslutning. Svend Bojesen forventede at denne implementeringsplan, der tager hensyn til de bruger ønsker der eventuelt måtte være, kan være klar i løbet af 2 måneder. Drøftelse af implementeringsplanen blive det vigtigste punkt på dagsordenen på stationsleder-mødet den 13. - 14. april 2000, således at der kan skabes et godt gennearbejdet

grundlag for de næste fem år. Udover planen for implementering af forsvarsministerens beslutning, vil dagsordenspunkterne for mødet bl.a. være drøftelse af materiel i redningstjenesten, samt rekruttering og uddannelse af redningsmænd.

Stationering af LRB på Redningsstation Anholt

Svend Bojesen ønskede klarlagt hvilke uddannelse redningsmændene på Redningsstation Anholt skal have, såfremt LRB'en fra Redningsstation Odden Havn stationeres ved stationen. Birger Isaksen tilbød Redningsstation Sæbys assistance ved uddannelse af Redningsstation Anholt's personale til en LRB, herunder særligt med henblik på vedligeholdelse af LRB'en. Svend Bojesen vil snarest give Materielafdelingen besked om, at undersøge hvilken ændringer der skal foretages ved Redningsstation Anholt før den er klar til at modtage LRB'en fra Odden Havn.

## Plan for afvikling af de fire redningsstationer

Svend Bojesen orienterede om, at beslutningen indebærer, at redningsstationerne i Sønderho, Oksbøl, Slettestrand og Odden Havn skal afvikles med udgangen af marts 2000. Jakob Pedersen bemærkede, at der ved stationerne er en lang række inventargenstande m.v. der dels repræsenterer en affektionsværdi dels en værdi for lokalsamfundene. Bent Davidsen orienterede om, at proceduren normalt er, at hvis inventargenstandene m.v. repræsenterer en værdi så kan de udlånes til lokale formål, hvis de ikke repræsenterer en værdi forføres de normalt væk. I andre tilfælde skal der indhentes bevillingsmæssig hjemmel.

Michael Jensen vil derfor forestå, at der udarbejdes en oversigt over de inventargenstande m.v. der forefindes ved stationerne. Dette medfører at stationerne tømmes mandag den 3. april 2000. Michael Jensen vil forestå afviklingen ved Redningsstation Odden Havn, Jørgen Steinfeldt vil forestå afviklingen ved Redningsstation Slettestrand og Torben Bach Sørensen vil forestå afviklingen ved redningsstationerne i Oksbøl og Sønderho på Fanø. Materiel m.v. sendes til foreløbig deponering ved værksted Korsør.

## Godkendelse af SRB

Jakob Pedersen orienterede om, at Foreningen af Danske Redningsmænd snarest muligt vil genfremsætte anmodningen fra 11. juni 1999 om at få genoptaget arbejdet i regeludvalget med deltagelse af foreningen, Farvandsvæsenet og Søfartssty-

relsen, der i sin tid formulerede forskrifterne for de havnebaserede og de lette redningsbåde. Formålet hermed er at undersøge mulighederne for at bruge en mindre båd end den godkendte LRB.

Farvandsvæsenet vil støtte, at der udarbejdes forskrifter for en sådan "ultralet" redningsbåd, såfremt den opfylder minimumskravene til en "Fast Rescue Craft", som formuleret af International Maritime Organization (IMO) samt sådanne krav, som der i øvrigt måtte blive stillet til en båd, der anvendes til redningsformål. Svend Bojesen understregede, at såfremt Farvandsvæsenet og Foreningen af Danske Redningsmænd var enige om grundlaget for møderne i regeludvalget og grundlaget for forskrifterne ville disse hurtigere kunne blive godkendt af Søfartsstyrelsen.

## Stationering af en MRB ved Redningsstation Østerby

MRB Morten Stage har været operativ ved Redningsstation Østerby på Læsø siden 23. december 1999 og det er i planen forudsat, at der frem til 2005 skal anskaffes yderligere 5 både.

Den planlagte takt for anskaffelse og placering af disse både tilgodeser de nuværende behov. Da bådene leveres over en årrække kan operative krav og uforudsete havarier på andre redningsbåde muligvis ændre på placering og rækkefølge. Den nuværende planlægning er: Skagen (2000), Rønne (2001), Anholt (2002), Esbjerg (2003) og Thorsminde (2004).

I forbindelse med stationeringen af en MRB ved en redningsstation er der i planen forudsat, at der til vedligeholdelse af stationens materiel ansættes to mand på fast tid. Bent Davidsen præciserede, at dette betyder de samme løn- og ansættelsesvilkår som på nuværende tidspunkt er gældende ved redningsstationerne i Skagen og Thorsminde, d.v.s. at der vil blive ansat personale ved Redningsstation Østerby der kan beregne sig op til 37 timer pr. timer. pr. uge.

Mogens Rasmussen vil snarest besøge Redningsstation Østerby for at drøfte den praktiske gennemførelse. Mogens Rasmussen vil endvidere iværksætte forberedelsen af uddannelse af personalet ved Redningsstation Skagen i forbindelse med indfasning af en MRB ved stationen.

Næste møde i Kystredningstjenestens samarbejdsudvalg (LSU) finder sted den 16. marts 2000 kl. 10.00 i Søkvæsthuset.

## GENERALFORSAMLING

Foreningen af Danske Redningsmænd indbyder herved til ordinær generalforsamling på  
**hotel Pejsegården i Brædstrup**  
**lørdag den 27. maj 2000 kl. 13,00**

## DAGSORDEN:

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

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

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

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

Tilmelding til generalforsamlingen bør ske senest 17. maj på telefon 9894 1306 eller til Jens Otto G. Pedersen på telefon 9731 1144.

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



**ESBJERG  
FISKERIFORENING**

AUKTIONSGADE 2 · 6700 ESBJERG · TELEFON 75 12 86 88

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

# Ekstraordinært stationsledermøde

Referat fra møde, afholdt den 23. februar 2000 i Søkvæsthuset.

## Til stede:

Opsynsmand Henrik Gade (Redningsstation Agger)  
Opsynsmand Bjarne A. Carlsen (Redningsstation Anholt)  
Opsynsmand Peter Holmgaard Christensen (Redningsstation Christiansø)  
Opsynsmand Jeppe Degn Abrahamsen (Redningsstation Esbjerg)  
Stationsleder Brian Bennetsen (Redningsstation Gedser)  
Stationsleder Henning R. Sørensen (Redningsstation Grenå)  
Stationsleder Willy Ringgaard (Redningsstation Hanstholm)  
Stationsleder Jacob J. Pedersen (Redningsstation Hirtshals)  
Stationsleder Kr. Mose Sørensen (Redningsstation Hvide Sande)  
Bådmand Jens Otto Grønne Pedersen (Redningsstation Hvide Sande)  
Stationsleder Uffe Rebsdorf (Redningsstation Neksø)  
Bådmand Claus Henrik Jacobsen (Redningsstation Neksø)  
Opsynsmand John M.J. Meyer (Redningsstation Klintholm Havn)  
Opsynsmand Jens Baltesen (Redningsstation Nørre Vorupør)  
Opsynsmand Tonny Petersen (Redningsstation Odden Havn)  
Opsynsmand K.E.V. Olesen (Redningsstation Oksbøl)  
Opsynsmand Bjarke Stenrøjl Kristensen (Redningsstation Rømø)  
Opsynsmand Henrik Jørgensen (Redningsstation Rønne)  
Opsynsmand Åge Venø Jensen (Redningsstation Skagen)  
Opsynsmand Peter Kurt Rasmussen (Redningsstation Sæby)

Bådformand Birger Isaksen (Redningsstation Sæby)  
Stationsleder Villy Jakobsgaard (Redningsstation Thyborøn)  
Opsynsmand Karsten Pedersen (Redningsstation Thorsminde)  
Opsynsmand Villy Sand (Redningsstation Torup Strand)  
Assistent Bettina Stålberg  
Overkonstruktør Michael Jensen  
Skibsinspektør Mogens Rasmussen  
Afdelingsleder Preben Gramkov  
Divisionschef Svend Bojesen  
Kontorchef Bent Davidsen  
Farvandsdirektør Søren Torp Petersen  
Fuldmægtig Rasmus Degn (referent)

## Bilag:

1. Forsvarsministeriets skrivelse af 21. februar 2000
2. Forsvarsministeriets pressemeddelelse af 21. februar 2000
3. Farvandsdirektørens nyhedsbrev af 23. februar 2000.

Søren Torp Petersen bød velkommen til det ekstraordinære Stationsledermøde i anledning af forsvarsministerens beslutning vedrørende den fremtidige kystredningstjeneste. Dagens møde var blevet varslet på det ekstraordinære Stationsledermøde den 26. april 1999 i anledning af offentliggørelsen af "Plan for fremtidig placering og udrustning af kystredningsstationer, Farvandsvæsenet april 1999".

## Beslutningen

Søren Torp Petersen orienterede om, at forsvarsministerens beslutning vedrørende den fremtidige kystredningstjeneste forelå mandag den 21. februar 2000. For-

svarsministeren har tiltrådt Farvandsdirektørens indstilling af 11. oktober 1999 om plan for fremtidig placering og udrustning af kystredningsstationer med følgende ændringer:

Redningsstationerne i Agger og Nørre Vorupør bevares uændret i en kortere årrække med henblik på, at der inden 1. juli 2004 foretages en fornyet vurdering af kystredningen i området fra Thyborøn til Hanstholm. Det er hensigten, at der ikke gennemføres væsentlige nyinvesteringer ved de to stationer, inden denne vurdering er gennemført.

Beredskabet ved stationerne i Sønderho, Oksbøl, Slettestrand og Odden Havn opføres med udgangen af marts 2000, hvorefter stationerne afvikles.

En kopi en Forsvarsministeriets implementeringsskrivelse af 21. februar 2000 vedrørende den fremtidige kystredningstjeneste blev udleveret på mødet og er desuden bilagt referatet. Bilagt er endvidere Forsvarsministeriets pressemeddelelse af 21. februar 2000 samt Farvandsdirektørens nyhedsbrev af 23. februar 2000. Søren Torp Petersen understregede på foranledning af Jeppe Degn Abrahamsen, at det er Farvandsvæsenet og ikke Forsvarsministeriet, der skal implementere beslutningen. Jeppe Degn Abrahamsen beklagede desuden den korte tidsfrist for afviklingen af de fire redningsstationer. Søren Torp Petersen fremhævede, at der således snarest kan fokuseres på det videre forløb.

## De personalemæssige konsekvenser

Bent Davidsen orienterede om de personalemæssige konsekvenser af beslutningen vedrørende afvikling af redningssta-

tioner i Sønderho, Oksbøl, Slettestrand og Odden Havn. Beslutningen medfører, at de deltidsansatte redningsmænd ved de berørte stationer, i alt 25, vil blive afskediget til fratræden med udgangen af maj 2000. Når stationerne senest ved udgangen af marts 2000 – er blevet meldt ud af beredskabet, vil der snarest muligt herefter blive taget stilling til, om medarbejderne kan fritilles i en del af opsigelsesperioden.

De berørte redningsmænd vil herefter, såfremt de måtte være berettiget og dermed opfylder betingelserne, modtage understøttelse i henhold til "Regulativ for beregning af understøttelse til redningsvæsenets personale og dets enker, af 1. oktober 1955". Størrelsen af understøttelsen til en afskediget opsynsmand, bådformand eller bådmand bestemmes på grundlag af personens tjenestealder – såfremt den pågældende har været ansat i mindst 5 år efter sit fyldte 30. år – efter anciennitet og nuværende vederlag.

Understøttelsens størrelse kan ses af nedenstående tabel:

Stilling	Vederlag kr.
Opsynsmand	21.600
Bådformand	17.400
Bådmand	13.300
Ass.Redmd.	3.300

## Pensionsalder Beregning

Under 4 år	18/60
4-7 år	24/60
7-10 år	30/60
10-12 år	31/60
12-14 år	32/60
14-16 år	33/60
16-18 år	34/60
18-20 år	35/60
20-22 år	36/60
22-24 år	37/60
24-25 år	38/60
25-26 år	39/60
26-27 år	40/60
27-28 år	41/60
28 år og derover	42/60

Højeste understøttelse til en Opsynsmand er således 15.100 og laveste 6.400.

Bådformand 12.180 og laveste 5.220

Bådmand 9.309 og laveste 3.989

Ass. Redningsmand 2.310 og laveste 990

Bent Davidsen understregede, at i forbindelse med eventuelle uafklarede spørgsmål står Administrations- og Personaleafdelingen til rådighed.

## Det videre forløb

Svend Bojesen understregede indledningsvis vigtigheden af det videre forløb og pointerede, at den politiske debat om

kystredningstjenestens fremtid er afsluttet og politikere med forløbet har givet god tid til at alle synspunkter har kunnet komme frem.

Svend Bojesen bemærkede, at der er dermed skabt grundlag for anskaffelse af nyt materiel og udvikling af kystredningsstationerne i en passende takt i løbet af de næste fem år.

Svend Bojesen understregede, at han så det som den første opgave så hurtigt som muligt, at få iværksat arbejdet med at få lavet en plan for implementering af forsvarsministerens beslutning. I forbindelse med indkaldelsen til dagens møde, er det derfor aftalt med UROMs medlemmer at der afholdes et ekstraordinært møde i UROM, så dette arbejde kan iværksættes umiddelbart.

Svend Bojesen bemærkede, at han forventede at en gennemarbejdet implementeringsplan – der tager hensyn til de brugerensker der eventuelt måtte være kan være klar i løbet af 2 måneder. På dette tidspunkt, medio april, er det desuden aftalt at der skal afholdes et ordinært Stationsledermøde. På dette møde vil drøftelse af implementeringsplanen blive det vigtigste punkt på dagsordenen, således at der kan skabes et godt gennemarbejdet grundlag for de næste fem år.

Stationsledermødet afholdes 13. – 14. april 2000 på Svendborg Vandrehjem, med deltagelse af op til to repræsentanter fra hver station. Udover planen for implementering af forsvarsministerens beslutning, vil dagsordenspunkterne for mødet bl.a. være drøftelse af materiel i redningstjenesten, samt rekruttering og uddannelse af redningsmænd. Målet på mødet er at styrke samarbejdet og skabe resultater i fællesskab.

Det forventes desuden, at mødet kan give den nye farvandsdirektør Knud Borck lejlighed til, både formelt og uformelt, at få hilst på repræsentanter fra alle redningsstationer.

Svend Bojesen orienterede endvidere om, at det forventes at der omkring årsskiftet 2003/2004 vil blive nedsat en arbejdsgruppe der skal foretage en vurdering af kystredningen i området fra Thyborøn til Hanstholm.

Svend Bojesen orienterede på foranledning af Åge Venø Jensen, at det er håbet med Farvandsvæsenets kommende økonomistyringssystem DeMars, at der kan skabes en isolering af udgifterne på de forskellige omkostningssteder og dermed en gennemskuelig økonomi.

Svend Bojesen understregede på foranledning af Birger Isaksen, at hverken arbejdsgruppens rapport, farvandsdirektørens indstilling og ministerens beslut-

ning indebærer besparelser, men derimod fastholdelse af bevillinger til redningsformål inden for Farvandsvæsenets ressort. Dette på trods af en generel reduktion af Farvandsvæsenets samlede bevilling i indværende år og de kommende år. Økonomisk planlægning for kystredningstjenesten kan ikke foretages eksakt år for år – idet aktiviteterne og dermed driftsudgifterne overvejende styres af antallet af indtrufne nødsituationer på havet – men må baseres på gennemsnitsbetragtninger over en årrække.

Birger Isaksen opfordrede alle til at udnytte mulighederne for at skabe et godt samarbejdsklima. Birger Isaksen understregede, at det er vigtigt at der er en vilje til at få tingene til at fungere og pointerede, at han i den seneste tid har oplevet at redningsmændene i højere grad bliver taget med på råd.

Svend Bojesen orienterede endelig om, at den nye farvandsdirektør efter sin tiltræden forventes at ville besøge en lang række af Farvandsvæsenets tjenestesteder i løbet af foråret 2000. De berørte redningsstationer vil få nærmere besked.

## Eventuelt

Svend Bojesen præsenterede den nye redningsinspektør Mogens Rasmussen. Mogens Rasmussen fortalte, at han kommer fra et job som overstyrmand/skibsfører i Scandlines. Mogens Rasmussen er oprindeligt uddannet hos A.P. Møller. Han har tidligere sejlet 2 år som styrmand på skoleskibet "Georg Stage". Han startede sin tjeneste i Scandlines i 1992 i det daværende datterselskab DSØ Flyvebådene/Svævebådene. Her gjorde han tjeneste på luftpudebådene mellem Københavns Lufthavn og Malmø. De seneste år har Mogens Rasmussen været projektleder på flere projekter i Scandlines: Senest et træningsprogram, der skulle træne rederiets 500 officerer i samarbejde og ressourcestyring og for det havde han opgaven med at få ISM-certificeret Scandlines' hurtigfærger. Sideløbende har Mogens Rasmussen været aktiv i fagforeningsarbejdet, hvor han senest sad i bestyrelsen for Færgekredsen Scandlines under DANA. Mogens Rasmussen orienterede om, at det han bl.a. har lært og håber han kan bibringe Farvandsvæsenet er en grundlæggende forståelse for problemerne "i vandkanten", og hvorledes disse løftes til et niveau i organisationen, hvor de kan løses. ■

## 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

# Jubilæum

Lørdag den 1. januar 2000 kunne bådmand Mogens Krag fra Rst. Slettestrand fejre 25 års jubilæum.

Jubilæet blev fejret i hyggelige lokaler på Rønnes Hotel i Slettestrand tirsdag den 4. januar.

Til jubilæet var der mødt ca. 15 personer op, for at gratulere Mogens.

Vi havde nogle hyggelige timer, hvor snakken gik lystig, der blev selvfølgelig mest snakket redningsvæsen for og nu.

Der blev holdt flere taler bl.a. af Stationsleder Johnny Pedersen, som takkede Mogens for de mange år han havde været i redningsvæsenet, og for de år de havde haft sammen ved Rst. Slettestrand, og in-

gen var i tvivl om at samarbejdet havde været godt, og at Mogens har været en god og trofast redningsmand.

Overkonstruktør Michael Jensen takkede på Farvandsvæsenets vegne for de mange år han trofast havde tjent Rst. Slettestrand, og overrakte derefter æresbeviset til Mogens. Jacob Pedersen sagde derefter nogle ord, og på foreningens vegne lykønskede Mogens. Det skal nævnes at Mogens Krag er søn af afdøde Opsynsmand Ingeman Krag, så det med at være redningsmand er åbenbart noget der ligger til familien.

Et stort tillykke skal lyde til Mogens.

JP



Overkonstruktør Michael Jensen FRV overrækker Mogens Krag æresbeviset.



Fra sammenkomsten på Rønnes Hotel, Slettestrand.

## Stor regning for falsk May-Day melding fra badekar

Den 52 årige berusede mand fra Korsør, som med en falsk anmeldelse den 18. november, udløste en søredningsaktion vest for Bornholm, skal betale bøde og erstatning (episoden omtalt i forrige nummer af Tidsskriftet side 20).

Politiet i Rønne har indstillet ham til bøde, mens søværnets Operative Kommando kræver erstatning for udgifterne ved aktionen. Derved kan den samlede erstatning for udgifterne beløbe sig til mindst 10.000,- kroner.

Den dramatiske alarm blev udløst fra et badekar i en villa i Korsør, hvor den 52 årige legede med modelskibe, meldingen lød på, at coasteren "Arrow" havde en slagside på 45 grader, og at en mand var faldet overbord. Anmelderen hævdede, at han var kaptajn ombord på coasteren, og at der var tolv besætningsmedlemmer ombord.

Søværnets Operative Kommando sendte orlogskutteren "Samsø" og den lette redningsbåd fra Rønne redningsstation LRB.17 mod den synkende coaster, men efter flere mayday alarmer, fattede politiet i Rønne mistanke. Samtalen blev sporet til Korsør, hvor det lokale politi fandt den berusede mand.

Den 52 årige har erkendt den falske alarm, og politiet siger. At man ikke kender noget fortilfælde til den ejendommelig, falske alarmering.

# Aktioner fra KGM

Oplysninger fra Kattegats Marinedistrikt.

## Mor og datter reddet af fritidsfisker

19-20. juli: Helikopteren, som var blevet sendt mod Grønhøj, kunne fortsætte sin flyvning nordover mod Skallerup strand, hvor der næsten samtidigt var drevet en gummibåd til havs med to småpiger om bord - lod anmeldelsen på! En redningsbåd fra Redningsstation Hirtshals blev også sendt til undsætning, men inden såvel helikopter som redningsbåd nåede frem, havde strandgæster fået fat i en fritidsfisker på stranden, som sammen med en kammerat kunne hente de nødstedte ind med en lille fiskerjolle. Det viste sig, at de to uheldige gummibådssejlere var mor og datter, som var blevet overrasket af den kraftige fralandsvind.

## Savnet badegæst viste sig at være forsvundet dreng.

Mandag eftermiddags sidste redningsaktion foregik ved Fanø Vesterhavsbad. Alarmcentralen fik en anmeldelse om en badegæst, der efter en halv time ikke var returneret fra en svømmetur. Politiet, Falck, Flyveredningstjenesten og Redningsstation Sønderho blev alarmeret og man gjorde klar til en større eftersøgning af farvandet vest for Fanø. Under politiets efterforskning kom det imidlertid frem, at der ikke var tale om en udeblevet badegæst, men om en dreng, der var blevet væk på stranden. Drengen blev kort efter fundet i god behold.

## To eftersøgninger i det sydlige Kattegat.

Mandagen sluttede med to eftersøgningsoperationer i det sydlige Kattegat, som følge af observationer af røde raketter. Ved 22-tiden observerede besætningen på et dansk lystfartøj, hvad de mente var to røde raketter i området mellem Grenå og Hjelm. Søredningsberedskabet blev aktiveret, og en flådestyrke bestående af to redningsbåde fra Redningsstation Grenå, Farvandsvæsenets skib Løvenørn og Marinehjemmeværns-kutteren Dubbe gennemførte en grundig eftersøgning af området, uden at man fandt tegn på, at en søulykke var indtruffet.

En næsten identisk observation førte til en eftersøgning i farvandet mellem Liseleje og Hesselø, hvor en person fra land havde observeret to røde raketter under en kraftig tordenbyge. Søværnets korvetten Peter Tordenskjold og Marinehjemmeværns-kutteren Crux fra Hundested afsøgte området, men heller i dette tilfælde fandt man nogle indikationer på, at nogle skulle være/have været i nød.

## Hjemmeværnsfartøj på overarbejde.

23-25. juli: Lørdag sidst på eftermiddagen var et lystfartøj kommet for tæt på lægt vand lige vest for Endelave, så fartøjet pludselig stod fast på grunden, uden motorkraft til at komme fri igen. Via Søværnets Operative Kommando i Århus og Kattegats Marinedistrikt blev hjemmeværns-kutteren "Budstikken", der normalt er hjemmehørende i Århus, sat på opgaven. Budstikken var på øvelsessejls i den sydlige del af Århus bugten og lå derfor ikke langt fra grundstøderen. Ved hjælp af "Budstikken's" gummibåd blev lystfartøjet bragt

flot, og de to fartøjer genoptog straks deres planlagte sejlads i hver sin retning. Det viste sig imidlertid, at lystfartøjet ikke var i stand til at klare turen til Juelsminde for egen kraft. "Budstikken" blev atter hidkaldt, og denne gang var opgaven først tilendebragt, da lystfartøjet var hjulpet sikkert til Snaptun. Herefter valgte "Budstikken" at anløbe Horsens, da det var blevet noget senere på dagen, end turen ellers var planlagt til. Men der var ingen sure miner, for man havde jo løst en opgave til fuld tilfredsstillelse!

## Knækkede master og grundstødere.

08-09. august: Søndagens blæsevejr overraskede en hel del lystsejlere. KGM assisterede i løbet af søndagen hele 25 lystsejlere der enten havde knækket masten eller var stødt på grund.

## Røde raketter i Svendborg sund.

31. aug. 01. sept.: Gennem Politiet i Svendborg blev der afgivet alarm om observation af en rød raket i området Hjortø - Skarø - Tåsinge. Politiet af søgte området fra land uden at kunne observere noget usædvanligt. KGM sendte Marine Hjemmeværnets fartøj MANØ, der befandt sig i området, afsted for at undersøge om der var noget at observere til søs. Kort efter observerede MHV "MANØ" endnu en rød raket (nødraket), der så ud til at komme fra farvandet omkring Skarø. Efter en grundig eftersøgning af området kunne MHV "MANØ" at der intet var at observere, og at der åbenbart var tale om falske nødraketter. Herefter kunne MHV "MANØ" frigøres fra opgaven og fortsætte sejladsen hjemad.

## Brand i Maskinrummet.

03-04. september: Ombord i et dansk fiskefartøj, der befandt sig i Kattegat i gang med at fiske, opstod der fredag aften brand i maskinen. Skibets besætning fik slukket branden delvist, men da det stadig glødede og ilden ulmede, og redskaberne stadig var sat, slog man alarm og bad om assistance. LRB'en fra Anholt Redningsstation afgik mod stedet med pumpe og ekstra slukkere og tog hånd om ilden, mens en bornholmsk kutter, der befandt sig i nærheden, satte kurs mod positionen for at hjælpe med bjærgning af redskaberne. Da fiskefartøjet var udbrændt tilkaldte man fiskeriinspektions- og redningsskibet HAVØRNEN, som slæbte fiskefartøjet til Gilleleje. De to ombordværende besætningsmedlemmer slap uskadt fra hændelsen.

## Fanget i bundgarnet.

Senere fredag aften, kom en sejlbad med 3 personer ombord galt afsted udfor Bøgeskov på Stevns. Båden var sejlet ind i, og blevet viklet ind i nogle bundgam, og da man ombord i lystfartøjet var nervøs for, at det var slået læk slog man alarm til SOK. Marinehjemmeværnsfartøjet BAUNEN fra MHV813, som er hjemmehørende i Dragør blev alarmeret og tog straks afsted. Da det blev lyst fik BAUNEN lystfartøjet befriet, og man erfarede at lystfartøjet heldigvis ikke var læk. Roret

var dog næsten revet af, men lystfartøjet kunne dog sejle ved egen hjælp, og BAUNEN fulgte lystfartøjet samt de 3 ombordværende velbeholdne i havn.

## Observation af olie.

Tidligt lørdag morgen observerede et lystfartøj en olieplet i farvandet mellem Sæby og Frederikshavn. Marinehjemmeværnsfartøjet LYRA fra Skagen blev dirigeret til området for at undersøge det nærmere. Trods grundig undersøgelse fandt LYRA ingen spor af oliepletten, som formodes at være gået i opløsning i det mellemliggende tidsrum.

## "BAUNEN" atter på banen

04-05. september: Pårørende meldte Lørdag eftermiddag en mand savnet. Denne var fredag eftermiddag sejlet fra Brøndby mod Sydhavnen i en sejlbad, og sidst man havde været i kontakt med manden var natten mellem fredag og lørdag, hvor han havde maskinstop men ellers alt vel. En eftersøgning blev iværksat med Marinehjemmeværnsfartøjet BAUNEN, og båden blev efter nogen tid lokaliseret syd for Aflandshage hvor den var grundstødt, men manden var ikke ombord. En kiosk i Dragør havde imidlertid været i kontakt med en forkommen mand hvis beskrivelse svarede til eftersøgte, og denne havde sagt at han var udmattet og ville tage hjem. Politiet undersøgte derefter eftersøgte hjem adresse og fandt her manden i god behold. Samtidig tog BAUNEN båden på slæb og slæbte den til Dragør. Alt i alt en stor eftersøgning grundet den eftersøgte ikke meldte til pårørende og politi at han var i sikkerhed efter at have gået/svømmet i land fra grundstødt skib.

## Kæntret jolle ved Hirtshals.

Tidligt søndag morgen indløb en anmeldelse til SOK fra Hjørring Politi om, at der var observeret en kæntret jolle i brændingen ikke langt fra fyret ved Hirtshals. MRB'en MARGRETHE GAARDBO fra Hirtshals Redningsstation blev sendt afsted for at se nærmere på jollen. MRB'en fandt ingen personer ombord i jollen, som stod så tæt på land at man kunne gå i land. Hjørring Politi fandt kort tid efter ejeren af jollen, og man er fra politiets side nu sikker på, at denne person ikke en anden gang blot efterlader sin jolle på samme måde.

## Jolle drev op på molen.

05-06. september: Tidligt mandag morgen kom en lille jolle i problemer ud for Skagen

MOLLERUP  
&  
BROE

Kolonial og skibshandel

Thyborøn Havn  
Telefon 97 83 12 11

THORFISK  
TRADING  
A/S

THORFISK

Havn. Der var opstået nogle maskinproblemer og jollen drev op på stenene ved molen. LRB 10 fra Skagen Redningsstation sejlede ud og assisterede jollen sikkert i havn.

#### Kutter sank ud for Hundested.

07-08. september: Det blev en kort tur for en fritidskutter, der sejlede ud fra Hundested tirsdag eftermiddag. Knap en halv sømil fra havnen begyndte kutteren at tage vand ind, hvorefter de ombordværende slog alarm. Der blev afsendt en Redningshelikopter fra Flyvevåbenet og Patruljefartøjet RAVNEN blev beordret mod området. Inden disse nåede frem lykkedes det at komme i kontakt med Hundested Havn, der sendte havnebåden ud. De ombordværende blev taget ombord i havnebåden og bragt ind til Hundested. RAVNEN fortsatte til vraget og markerede dette, da det var til fare for andre skibe - hvorefter RAVNEN blev på positionen, indtil Farvandsvæsenets skib JENS SØRENSEN som frem til stedet. Farvandsvæsenets skib JENS SØRENSEN udlagde herefter en bøjle ved positionen.

#### Sejlbåd på grund ved Læsø.

En svensk sejlbåd gik på grund på Engelskmands Grund ud for Østerby på Læsø. Der var ingen fare for de ombordværende, men de kunne ikke komme fri for egen hjælp. Redningsstationen i Østerby sendte en båd ud og assisterede båden fri, og ind til Østerby.

#### Fiskekutter påsejlet vest af Thyborøn.

En dansk fiskekutter udsendte MAYDAY signal natten mellem d. 07. og 08. SEP. Kutteren var blevet påsejlet af et fragtskib vest af Thyborøn. Efter kollisionen trængte der vand ind, og kutteren sank. Derfor var de 3 personer om bord blevet tvunget til at forlade kutteren og gå i redningsflåden. En redningshelikopter fra Flyvevåbenet og 2 redningsbåde fra Redningsstation Thyborøn blev sendt mod området for at søge efter redningsflåden. Ligeledes blev fiskeriinspektionsskibet NORDSØEN dirigeret mod kutterens sidste kendte position for at deltage i eftersøgningen. Redningshelikopteren fandt flåden. Alle 3 eftersøgte var om bord og blev reddet i land i god behold af helikopteren.

#### Kutter fik dele af sømine i trawlet.

09-10. september: Vagthavende officer ved Kattegats Marinedistrikt fik torsdag d. 09 SEP. melding fra fiskekutteren, "GITTE DORTHE", der havde fået nogle sømine-lignende genstande i trawlet. Fiskekutteren havde under fiskeri i Skagerrak fået nogle genstande i trawlet. Disse genstande så ud til at være 2 dele af gamle krigsminer, samt en del af et ældre fly. Minør fra Søværnets Minørtjeneste blev torsdag eftermiddag sejlet ud til "GITTE DORTHE", der stadig befandt sig i farvandet ud for Hirtshals. Minøren konstaterede, at der vitterligt var tale om to dele fra krigsminer fra en af verdenskrigene, samt en

flymotor. Minedelene blev derefter bortsprængt i farvandet ud for Hirtshals af Søværnets minør.

#### Assistance til norsk fiskekutter.

10-11. sept.: En norsk fiskekutter blev fredag morgen observeret sejlede hurtig rundt om sig selv i Nordsøen. KGM sendte fiskeriinspektionsskibet Vestkysten og RST HIRTSHALS til området, da der tale om at der muligvis ikke var nogle personer ombord. VESTKYSTEN fandt hurtigt kutteren og det viste sig at det dreje sig om et strømsvigt på kutteren. VESTKYSTEN og RST HIRTSHALS slæbte kutteren til Hirtshals.

#### Dansk lystbåd tabte skruen.

11-12. september: Dragør havn kontaktede lørdag eftermiddag KGM, da en lystbåd ud for havnen havde tabt sin skrue og ønskede assistance. Dragør havn fandt dog selv en lystbåd, som sejlede ud og hjalp båden i havn.

#### Grundstødt handelsskib ved Hatter Barn.

Et handelsskib gik lørdag aften på grund ved Hatter Barn. SOK og KGM sendte standardflex-fartøjet RAVNEN og MARIE MILJØ til området for at undersøge om der skulle være olieudslip. Det viste sig dog ikke at være tilfældet. Havn.

#### Dansk lystbåd med rorskade.

RST KLINTHOLM tog lørdag aften ud for at hente et lystfartøj, som havde fået rorskade. RST KLINTHOLM bragte fartøjet sikkert i havn.

#### Lystbåd grundstødt ved Hjelm dyb.

En dansk lystbåd gik lørdag aften på grund ved Hjelm dyb, på 0,8 meter vand. MHV BETELGEUSE, som var i området blev sendt til assistance. Det var dog ikke muligt for MHV BETELGEUSE at komme ind til båden grundet vanddybden og da manden ombord godt kunne gå tørskoet i land, blev der aftalt at han forankret sit skib så godt som muligt og der efter gik i land.

#### To tyske lystfartøjer grundstødt på Rødsand ved Gedser.

To tyske lystfartøjer gik lørdag nat på grund ved Rødsand ud for Gedser. RST GEDSER blev alarmeret. RST GEDSER bragte begge fartøjer flot og sikkert i havn.

#### Savnet person fra lystbåd.

12-13. September. SOK modtog søndag formiddag via Holbæk politi melding om en savnet person fra en lystbåd ved Havneby. Der var tale om to personer der havde overnattet på dækket af deres opankret båd lørdag nat. Søndag morgen var den ene person forsvundet. KGM alarmerede orlogskutteren THURØ, standardflex-fartøjet RAVNEN og RST ODDEN HAVN, som sammen med en Redningshelikopter fra flyvevåbenet, Falck og

Holbæk politi gennemførte området. Det lykkedes dog ikke at finde personen.

#### Dansk lystfartøj grundstødt og sunket syd for Læsø

Motorbåd type Jupiter 25 grundstødte søndag eftermiddag syd for Læsø grundet navigatoriske problemer. Læsø Redningsstation blev tilkaldt og var ude ved havaristen i løbet af knap 30 min. De 2 personer ombord blev reddet over på redningsbåden. Da man trak motorbåden fri af grunden sank den øjeblikkeligt.

#### Drivende surfbræt udløste redningsaktion.

Søndag eftermiddag meldte tyske lystfartøj et surfbræt med sejl drivende ud for Nysted havn. En redningshelikopter, Gedser Redningsstation og søværnets motorpropedobåd RODSTEEN blev sendt til afsøgning af området. Det var imidlertid lykkedes for personen at komme i land ved egen hjælp.

#### Motorproblemer ved Anholt.

13-14. september: Mandag formiddag sejlede Redningsstation Anholt ud for at yde assistance til en svensk lystsejler med motorproblemer. Alt forløb roligt, og alle kom velbeholdne i land.

#### Forsvundet sejlbåd ved Rødvig.

Sidst mandag eftermiddag modtog Søværnets Operative Kommando (SOK) anmeldelse om, at sejlbåd ud for Rødvig, der pludselig forsvandt ud af syne. En redningshelikopter fra flyvevåbenet og miljøfartøjet GUNNAR THORSON blev dirigeret mod området. En afsøgning af området viste ikke tegn på, at en søulykke havde fundet sted, og en sejlbåd svarende til beskrivelsen kom senere i havn.

#### Nødstedt sejlbåd i Lillebælt.

Ved 21-tiden modtog SOK en anmeldelse fra Sønderborg politi, om en sejlbåd, der på grund af det hårde vejr, ikke var i stand til at komme i havn ved egen hjælp. En redningsbåd blev af Sønderborg Politi dirigeret til området, og personer blev bragt sikkert i havn.

#### Overbord falden person Nord for Æbelø.

SOK modtog mandag aften en anmeldelse fra Lyngby Radio, om en overbord faldet person fra en sejlbåd Nord for Fyn. To redningshelikoptere fra flyvevåbenet, torpedomissilbåden Rodsteen, Marinehjemmeværnskutteren PARTISAN, 5 civile skibe og Odense Politi, blev dirigeret til området, hvor en større eftersøgning blev iværksat. Området blev gennemført flere gange uden at finde personen.

#### Fiskekutter frygtes kæntræt ved København.

En lille fiskekutter frygtes kæntræt natten mellem mandag og tirsdag ved København. SOK mod tog melding fra alarmcentralen om en fiskekutter i nød. SOK sendte en redningshelikopter afsted, som afsøgte området. Køben-

havns politi afsøgte området omkring havnen. Fiskekutteren blev ikke fundet og frygtes derfor kæntræt.

#### Skib på grund på Gedser Rev

18-19. September: Et skib blev fra Gedser observeret stoppet op i nærheden af Gedser Rev. Da det ikke var muligt at se, hvad der var årsagen til dette, blev Gedser RST alarmeret, og de sendte kort tid efter deres lette redningsbåd (LRB) afsted. LRB'en kunne konstatere, at der var tale om skibet "SEAJOY", der var gået på grund. Skibet blev herefter anmodet om at kontakte SOK, og da LRB kunne konstatere, at der ikke var nogen tegn på forurening kunne den herefter returnere. Gedser RST var herefter behjælpelig med oplysninger om højvandspunkter, således at "SEAJOY" kunne komme fri ved egen hjælp.

#### Kutter med motorproblemer

En kutter fik motorproblemer udfor Hirtshals og VESTKYSTEN afgik for assistance. Efter denne assistance kunne kutteren fortsætte for egen hjælp.

#### Stor sørednings øvelse i Øresund og Køge Bugt.

En stor søredningsøvelse blev afholdt i Øresund og Køge Bugt. Der blev først afholdt demonstration af redningsmateriel med raketter og Redningshelikopter fra Flyvevåbenet. Herefter var der eftersøgning (om natten) af lystbåde, flåder og personer i vandet. I øvelsen deltog bl.a. Beredskabet ved Kastrup Lufthavn, civile lystbåde, Torpedobåden RODSTEEN samt Marine Hjemmeværns Fartøjerne

BAUNEN, PIONEREN, APOLLO, HVIDSTEN og SATURN.

#### Skib på grund nord for Lolland.

19-20. september: Bulkcarriøren SELNES gik på grund nord for Lolland. Marine Hjemmeværnets HJORTØ blev dirigeret mod positionen for at undersøge, hvorvidt der var tale om forurening eller fare. Da dette ikke var tilfældet, blev HJORTØ som observatør indtil MARIE MILJØ kom frem.

#### Kæntræt fiskekutter i Kattegat nord.

25-26. september: Lyngby Radio modtog lørdag morgen melding om, at en dansk fiskekutter med 3 personer ombord var kæntræt i den nordlige del af Kattegat. Et andet dansk fiskefartøj, som var i nærheden af positionen, samlede besætningen på 3 mand op fra den kæntræde kutter i god behold, og sejlede dem ind til Skagen.

#### Kæntræt jolle nord for Assens.

Politiet i Assens modtog lørdag middag anmeldelse fra en person i land, om at en jolle var kæntræt nord for Assens. Anmelderen kunne se 2 personer i vandet. En redningshelikopter fra flyvevåbenet, Patruljefartøjet MAKRELEN og Hjemmeværnskutteren SPEDITØREN, som var i nærheden, blev sendt til området. De 2 personer blev reddet ind til land af et civilt fartøj

#### Observation af nødraketter.

Lørdag aften var der mange observationer af 2 nødraketter ved Hirtshals. Grundet de mange observationer kunne det hurtigt konstateres at

raketterne enten var opskudt fra land eller meget tæt på kysten. Hirtshals Redningsstation afsøgte hurtigt området med MARGRETHE GÅRDBO og den lette redningsbåd uden at finde tegn på søulykke. Det må derfor formodes at raketterne er opskudt fra land.

#### Dykker savnet ved Langeland

26-27. September: Et dykkerskib, hvorfra man var i færd med dykning på et vrage i Langelandsbælt slog søndag middag alarm til SOK. En dykker der sammen med en anden dykker var dykket til vraget var ikke vendt tilbage ved udløb af dykkertid. De to dykkere havde mistet kontakten med hinanden hvorefter den anden dykker var vendt tilbage til dykkerskibet. Foranlediget af alarmerne iværksatte SOK en eftersøgning med deltagelse af Patruljefartøjet MAKRELEN, orlogskutteren RØMØ, MHV ALDEBARAN, VTS fartøjet VTS 4, ESVAGT OBSERVER, samt en redningshelikopter fra flyvevåbenet. Dykkere fra MAKRELEN blev med helikopteren fløjet i forvejen. Ombord på dykkerskibet havde man i mellemtiden sendt endnu en dykker i vandet, for at lede efter den første men forgæves. Et nyt forsøg, denne gang med dykkere fra MAKRELEN, måtte opgives grundet stærk strøm i området. Eftersøgningen på overfladen med skibene og helikopteren afsluttede sidst på eftermiddagen, også forgæves. Den savnede frygtes omkommet.

## Stormskader

Redningsstationerne undgik heller ikke helt skader under orkanen d.3 december. Der er meldt om følgende stormskader.

**Rømø RST:** Motorhjelm på stationens unimog blæste op og ødelagde vindspejlet. Der har været ca. 1 meter vand i stationen. Manuel portstyring fungerer ikke. Anslået 5000 Kr.

**Rønne RST:** Dele af taget er blæst af, med vandskade til følge inde i bygningen. Tagrender beskadiget, samt stor mængde grus og sten på forpladsen er væk. Anslået 40.000 Kr.

**NR. Vorupør RST:** Tagsten er blæst af samt en hel del har forskubbet sig. Under en udrykning med gummibåden var denne ikke fastgjort tilstrækkeligt til køretøjet.

Vognen faldt som følge heraf ud af krogen og forsatte ind i et hus i Thisted. Vognen og huset er nu under rep. Platformen for MRB er skadet af havet. Kasteblok for op-haling af MRB er skadet Anslået 10.000 Kr.

**Esbjerg RST:** Skader på fortøjningsbeslag samt løfteramme i bådhuset, pontoner har revet sig løs. Vandskade på redningsbygningen som følge af høj vandstand, samt indtrængende vand ved vinduer. Anslået 175.000 Kr.

**Anholt RST:** Skrue i tagplader løsnet sig, således at tagplader er løse. Anslået 10.000 Kr.

**Skagen RST:** Nødløsepumpe mistet grundet højvande,



**ELLING & EJSING A/S**

Maskinværksted · Skibssmedie  
Nordvestkajen · 9850 Hirtshals

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



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

## PERSONALIA



### ANSÆTTELSE

#### 1/12 1999

Janus Duif, født den 24/4-41, som assisterende redningsmand ved redningsstation Thorsminde.

Freddy Rene Jensen, født den 19/7-60, som bådmand på prøve ved redningsstation Esbjerg.

#### 1/1 2000

Tage Jensen, født 24/12-43, som assisterende redningsmand ved redningsstation Thorsminde.

Bådmand på prøve Hans H. Pedersen, som bådmand ved redningsstation Gedser.

#### 25/1 2000

Bådmand John Nielsen ansættes midlertidig som fuldtidsbeskæftiget bådmand ved redningsstation Hirtshals i forbindelse med bådmand Johnny Pedersens orlov.

#### 1/2-2000

Assisterende redningsmand Klaus Fogh, som bådmand på prøve ved redningsstation Grenaa.

Hans C.V. Jensen, som assisterende redningsmand ved redningsstation Grenaa Havn.

John Larsen, født 20/3-64, som assisterende redningsmand ved redningsstation Hanstholm

### AFSKED

#### 31/12 1999

Bådmand Erling Jensen, ved redningsstation Thorsminde, efter ansøgning.

Assisterende redningsmand Janus Duif, redningsstation Thorsminde, efter ansøgning.

#### 31/1 2000

Bådmand Kim Svensson, redningsstation Anholt, efter ansøgning.

Bådmand Kurt G. Jensen, redningsstation Grenaa Havn, efter ansøgning.

## LEGATUDELING 1999

I lighed med tidligere, er der også i 1999 uddelt en række legater.

### Josephine Schneiders legat

I 1999 blev modtaget to legatportioner fra Josephine Schneiders samlelegat, som i overensstemmelse med fundatsen for Civilingeniør Adolph Keiflers legat til fordel for redningsvæsenet, skulle tildeles til en veltjent redningsmand, som er afgået fra aktiv tjeneste.

For 1999 blev legatportionerne tildelt Evald Harbo, tidligere stationsleder ved RST Hanstholm og Viggo Hansen, tidligere stationsleder ved RST Grenå Havn.

### Emile Robin m.fl.'s legat

I foråret 1999 blev uddelt i alt 17 konfirmations- sølvkors. Ved uddeling af legatportioner i december måned 1999 fra Emile Robin m.fl.'s legat, er 12 livsvarige nydere af legatet og 14 ansøgere kommet i betragtning ved fordeling af legatportioner.

### Kasserer Gotlieb Ølsteds legat

Ved uddeling af legatportioner fra Kasserer Gotlieb Ølsteds legat er 14 ansøgere kommet i betragtning ved fordeling af legatportioner i december måned 1999.

Den del af Kasserer Gotlieb Ølsteds legat som anvendes til medlemmer af Nørre- jydsk bådmandskaber, som belønning for udvist mod under udførelsen af redningsarbejdet, er for 1999 tildelt det bådmandsskab ved RST Slettestrand, som tirsdag den 6. december 1999, hvor stationens redningsfartøj under søsætning ved anmodning om hjælp til fiskekutter A85, Thorup Strand i hård kuling, under vanskelige vind og strømforhold og i dårligt vejr, kæntrer, og hvor mandskabet ved RST selv kommer i en trængt situation.

### 50 ÅR

Den 6. marts kan formanden for Foreningen af Danske Redningsmænd og stationsleder ved Hirtshals redningsstation Jacob Pedersen fejre sin 50 års fødselsdag.

Den 25. maj kan bådmand ved redningsstation Rønne Jørn-Ole Jensen fejre sin 50 års fødselsdag.

### Fru Anna E. Rørbyes legat

Ved uddeling af legatportioner fra Fru Anna E. Rørbyes legat er 9 ansøgere kommet i betragtning ved fordeling af legatportioner i december måned 1999. I lighed med tidligere år modtog tidligere stationsleder ved RST Grenå Havn, Harald Bachmann også her i 1999 en legatportion fra legatet.

### Professor Leopold Rosenfelds legat

Ved uddeling af legatportioner fra Professor Leopold Rosenfelds legat kom blot 4 ansøgere i betragtning ved fordeling af legatportioner i december måned 1999.

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, er for 1999 tildelt to bådmandskaber.

Dels det bådmandskab ved RST Nekso, som fredag den 5. november 1999, hvor mandskabet ved RST Nekso under vanskelige vind, strøm og søforhold og hvor de selv er i en trængt situation, redder og evakuerer besætningen fra den strandede litauiske coaster "Bajorai" og dels det bådmandskab ved RST Esbjerg, som lørdag den 27. november 1999, i forbindelse med hjælp til synkende færøsk trawler "Havsøki", hvor stationens GTC 900-1 under vanskelige vind-, strøm og søforhold med vindstyrke 11-15 m/s og mørkt, dårligt vejr, kæntrer, og hvor mandskabet ved RST Esbjerg selv kommer i en trængt situation.

FRV.

### GULDBRYLLUP

Den 5. april kan Foreningens tidligere formand og kasserer Robert Iversen og hustru Anna, Morsøvej 12 A, Thyborøn fejre deres guldbryllup.



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.

Allt 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. 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

**HUSK!** DØGNVAGT PÅ TIDSSKRIFT FOR REDNINGSVÆSEN  
TELEFAX 86 30 17 60



**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.

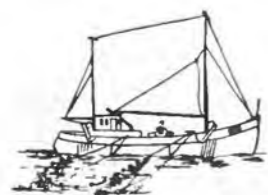


**Niels Jørgen Winther**

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 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 Andels Fiskeindustri**

Fiskemel og fiskeolie

Telefon 97 83 14 44 · Telex 60774 anmel



Tidsskrift for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 2

MAJ 2000

ÅRG. 67



Den 1248 BRT store norsk ejede coaster "Minerva-H", hjemmehørende i Kingstown på Sct. Vincent and the Grenadines, var på vej fra Kolding til Norge med en last træ, da den på grund af fejl navigering kom for tæt på Havknuden, syd for Grenå, og ramte en stor sten der rev et stort hul i bunden agter, kun fordi "Anna E Rørbye" begyndte at slæbe det synkende skib ind mod land undgik man at det sank.



### 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

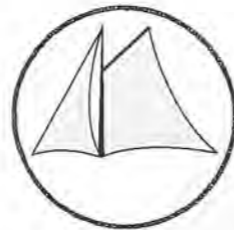
Esbjerg	Tlf. 75 12 84 78
Frederikshavn	Tlf. 98 42 11 57 - 98 42 27 23
Grenå	Tlf. 86 32 13 99
Hanstholm	Tlf. 97 96 16 90 - 97 96 13 35
Hirtshals	Tlf. 98 94 14 64 - 98 94 94 72 - 98 94 19 27
Hvide Sande	Tlf. 97 31 11 21 - 97 31 11 29
Lemvig	Tlf. 97 82 02 93
Skagen	Tlf. 98 44 55 88
Strandby	Tlf. 98 48 12 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)  
TOVÆRK  
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**  
Skovfyrvvej 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:  
**GRAFISK TRYK**  
**LEMVIG-THYBORØN**  
Vasen 5, 7620 Lemvig  
Tlf. 97 82 15 00 · Fax 97 81 01 00

ISSN 0900-3207

## FORENINGEN AF DANSKE REDNINGSMÆND

Bestyrelsen:  
Formand:

**JACOB J. PEDERSEN**  
Skovfyrvvej 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 SLOT**

Drejervej 17, 7680 Thyborøn  
Tlf. 97 83 17 85

**HENNING SØRENSEN**

Plantagevej 14, 8500 Grenå  
Tlf. 86 32 30 05

**BIRGER ISAKSEN**

Hattemagervej 29, 9300 Sæby  
Tlf. 98 46 36 80



## FORLIS - KOLLISION

*En lille opdigtet historie. Skulle den have relation til virkeligheden, er dette ikke bevidst.*

Den 23. februar under en masse kollision hvor seks skibe med navnene "Sønderho", "Oksbøl", "Agger", "Nørre Vorupør", "Slettestrand" og "Sjællands Odde" var impliceret, forliste de fire skibe "Sønderho", "Oksbøl", "Slettestrand og Sjællands Odde" efter påsejling af forsvarsminister Hans Hækkerup's skib "Underskriften". Det siges at påsejlingen skyldtes, at Hans Hækkerup's skib "Underskriften" havde nogle utroligt dårlige navigatører, som havde regnet kursen total forkert ud. Det er siden oplyst at deres udsyn fra navigationspladsen skulle have været spærret af egne forud indtagende meninger, og at de således før påsejlingen faktisk havde mistet orienteringen.

Det fortælles at det lykkedes nogle ihærdige redningsfolk på redningsskibet "Forsvars forligs partierne" under kyndig ledelse af redningsskipper Hans Engell, at redde mandskabet og det noget ilde tilredte skib "Sønderho". Mandskabet er dog så medtaget af det lange forløb at de er lagt i respirator og man håber at de overlever på sigt, samt at skibet kan repareres, men det oplyses fra Forsvarsministeriet hvor mandskabet er indlagt, at man først kan se om de overlever i løbet af et år. De tre både der total forliste, og besætningen forsvandt fra var "Oksbøl" "Slettestrand" og "Sjællands Odde" Må man bevare mindet, med respekt om disse folk, som til tider satte livet på spil for andre!

Der var ligeledes et par skibe mere "Agger" og "Nørre Vorupør" involveret i den triste hændelse, disse to skibe og deres besætninger har fået alvorlige kvæstelser og skader, og der vil gå op til fire år inden man er klar over om de overlever uden mén.

Der var ellers fra flere sider og ved mange lejligheder blevet advaret kraftigt imod at lade "Underskriften" sejle, der var mange mennesker der både skriftlig og mundtlig havde advaret om, at man mente at navigatørerne var forkert underrettede, men navigatørernes indstilling var ikke til at rokke, så derfor kunne denne kollision med katastrofale følger ikke undgås. Nu er det sådan at disse navigatører som regel bliver uddannet på land, og man får sige at aldrig tidligere har teksten fra Admiralens vise fra Operetten Pinafore stået tydeligere og klarere for ens blik "Stå aldrig til søs, lad de andre stå; så ender du med Kors og Bånd og Stjerner på"

Efter denne tragiske hændelse er der så siden kommet ny Kaptajn for navigatørerne, og efter at have hørt denne holde en tale, må vi forvente at uddannelsen af navigatører, får en helt anden målsætning og dimension. Efter det den nye kaptajn sagde, har man fået håb og tiltro til, at sådanne tragiske ulykker kan undgås i fremtiden.

*Henning*

## 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 skibsinstallationer...



**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

## Regionsmøde på Thorsminde Redningsstation

Region Vest afholdte regionsmøde lørdag d. 19 februar.

Stationsleder Karsten Pedersen RST-Thorsminde byder velkommen til de fremmødte og giver ordet til Bjarke Kristensen. Bjarke byder ligeledes velkommen og takker for at regionsmødet måtte holdes på redningsstationen i Thorsminde, ligeledes rettes en speciel velkomst til vores nye redningsinspektør eller skibsinspektør eller hvilken titel han nu måtte få, det finder vi nok ud af hen ad vejen, siger Bjarke. Vi mener at det ville være på sin plads at invitere Mogens Rasmussen så han fik lejlighed til at møde folkene fra Region Vest. Første punkt på dagsordenen er valg af ordstyrer og der vælges traditionen tro stationslederen fra den station der holder regionsmødet, Karsten mener at Jens Slot var så god en ordstyrer sidste år da det blev afholdt på stationen i Thyborøn så han gerne vil alliere sig med ham, dette bliver vedtaget.

Ordstyreren giver derpå ordet til Bjarke der indleder med at foreslå at Mogens Rasmussen præsenterer sig selv. Mogens Rasmussen indleder med at sige »Jeg har med vilje ikke forberedt noget som helst, så er man ligesom klar til hvad som helst. Min baggrund er at jeg har været 15 år til søs, de første 5 år hos A P møller, hvor jeg har været aspirant og efterfølgende nogle år på skoleskibet "Georg Stage". Så fik jeg ligesom smag for noget der var anderledes og søgte ind til flyvebådene, og efter at have sejlet med flyvebådene et års tid fik jeg lov til at sejle med det der hedder svævebåde. Jeg har også undervist kadetaspitanter ved søværnets officersskole som timelærer, og den tjans har jeg holdt fast ved«. Mogens Rasmussen fortæller derpå om at han har været ved Scandlines og ved SAS, alt dette vil jeg berette om i en anden omtale af personen Mogens Rasmussen.

Bjarke fortsætter derpå med sin orientering, og indleder med at fortælle om de nye MRB. »Vi er godt i gang med bygningen af nummer to, efter at vi er blevet færdig med "Morten Stage" den er godt i gang oppe ved Mathis, skroget er støbt færdigt, styrehuset er støbt færdigt, dette er dog ikke sat på endnu, dækket er sat på der er monteret skrueaksler, instrumenter er ved at blive monteret i styrehus så det glider stille og roligt fremad, den skulle blive færdig engang i september.



Bjarke Kristensen under sit indlæg på regionsmødet.

Den næste skulle startes op her midt i maj og skulle så være klar til aflevering juli måned 2001 og den fjerde startes op marts 2001 og skulle efter planen kunne afleveres maj måned 2002. Den der bygges nu skal leveres til Skagen, der har længe været nogen tvivl om hvor den skulle hænd, man har ligesom ikke kunnet få noget svar, og efter hvad jeg har hørt har Mogens sagt at denne skulle til Skagen, så vi kunne få folkene gjort klar med uddannelse og lignende så de var klar til at modtage båden« Bjarke fortæller derpå om at det havde været planen at "Morten Stage" skulle have været ude og have været noget mere afprøvet i Nordsøen, dette var ikke rigtigt blevet til noget, og han giver udtryk for at han ikke ved om de når det nu, inden det bliver for fint vejr, da der havde været en sag med at sejle ned for havet med dårligt vejr, oppe ved Thyborøn, så det var meningen at den skulle ud og afprøves et par gange mere deroppe, men jeg ved ikke rigtig om man når det, inden det bliver for fint vejr. Men ellers når den næste bliver færdig, fortsætter Bjarke, så skal den til Skagen, og så vil der være en ordentlig mulighed for at få den afprøvet deroppe. Det man er interesseret i er at få afprøvet om sådan en båd kan bruges i Nordsøen og især her ved Thorsminde, om den kan sejle ind i det lille hul som indsejlingen her er, da skulle der gerne være nogenlunde styr over sådan et skib.

Angående LRB da har vi fået bygget to serier af fire styk, den sidste der blev bygget skulle have været til Hanstholm, men den kom til Nexø i stedet for, da man i Hanstholm ikke havde mulighed for at få den under tag. Som det ser ud for tiden, er der ikke noget om at der bliver bygget flere, om dette projekt bliver stoppet, siger Bjarke, det ved jeg ikke noget om, det kommer nok an på hvad de bliver enige om inde i Forsvarsministeriet, hvordan det kommer til at se ud for os alle sammen. Angående de øvrige MRB så er der kommet en ensartet medicinkiste i alle disse både, således at det er ens for disse både, og man ikke ligger og sejler rundt med diverse forskellige medicinkister, dette er et lovkrav i dag at det skal være medicinkiste B. Og der er et lovkrav om at mindst en ombord skal have gennemgået et medicinkiste kursus. LRB og biler har fået en lille gul kasse, der er ikke ret meget i den, og der er blevet rejst en hel del kritik af at den ser sådan ud, og at der ikke er mange flere ting med i den, men i bør huske på alle sammen at det kun er til eget brug for folkene ombord, det er ikke beregnet til at tage med ombord i andre skibe, selvfølgelig hvis ikke de har noget kan man da bruge af vores eget, ellers er det meningen at vi skal bruge det skibs medicinkiste vi kommer ombord i. Så det er grunden til at vi ikke har fået en større medicinkiste i de små både. Vi har ligele-



**HANSTHOLM ELEKTRONIK A/S**

**Alt i reparation og nyinstallationer**

<p><b>ELEKTRONIK</b></p> <p>Salg og service:</p> <p>FURUNO - DECCA SHIPMATE - ATLAS - AP SAILOR - ELAC SPERRY - KODEN</p>	<p><b>EL</b></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



**Hansthalm Havns Fiskeriforening**

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

Daglig kontortid fra kl. 0800 til kl. 1600



**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



**Fiskernes Fiskesortering**

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



**Dansk fisk HANSTHOLM**

**FISKEFARTØJER KØB - SALG - BYTTE**



**WEST SHIP**  
v/ Thorkild Grøn

Auktionsgade 23, 7730 Hansthalm  
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 Hansthalm  
**DØGNVAGT 20 84 27 88**

**HANSTHOLM HAVNS INDKØBSFORENING**

97 96 16 90  
97 96 17 50  
Fax 97 96 21 18




**Hansthalm Ny Samlecentral A/S**

Telefon 97 96 16 66 · 7730 Hansthalm

des fået sommerdragter, der skulle være udleveret fire dragter til hver station, og jeg tror generelt at alle er godt tilfredse med disse dragter især i sommertiden, man bør dog tænke over at det kan blive lidt køligt såfremt det tager længere tid inden man når hjem. Bjarke orienterer derefter om at det var på tale en overgang at alle folk på stationerne skulle have hver en sommerdragt, og at han ikke lige var klar over hvordan det egentlig lå for tiden, så måtte redningsmændene selv rette henvendelse til deres bestyrelse, som så må tage det op igen, eller om man mener det er nok med fire dragter på hver station. Der er så vidt vides ikke søgt om penge til flere dragter. Sidste år fortalte jeg om nogle linekastere, der blev affyret ved lufttryk, som der var til afprøvning, og der lå egentlig en UROM beslutning om at dette linekaster udstyr skulle opsættes i alle MRB. Bjarke forsætter: Jeg snakkede lige med Michael her der anden dag for lige at høre hvordan det gik med det, for jeg kan se at jeg sidste år havde sagt at han søgte om penge til nogle, og det har han også gjort, det har han gjort flere gange, og han har lavet flere projekter, men nu gider han ikke arbejde med det mere for det bliver simpelthen stoppet, han kommer ikke videre, så hvis han ikke fik en direkte ordre ville han ikke arbejde mere med det, så det er altså en af de ting de har syltet foreløbigt, om det så er en af de ting vi skal tage op igen, må vi jo se til. Michael arbejde også på at få hjelme især til de lette både, det er ikke helt ufarligt at sejle rundt i sådan en let båd »Jeg har i hvert tilfælde selv fået en kraftig bule engang, og det var ikke engang dårligt vejr, jeg mistede grebet i håndtaget da den sprang ud af en sø, og slog hovedet imod vindspejlet og fik en ordentlig bule« fortæller Bjarke, og i disse hjelme er der intercom, disse hjelme så vi under et besøg i sommer i England da vi var på besøg med Morten Stage, da var englænderne ved at udvikle disse hjelme og de så vældig fornuftige ud, jeg prøvede selv en af dem og det var faktisk en let hjelm at gå med, så dem vil Michael arbejde videre med, men da det engelske redningsvæsen selv laver disse hjelme, vil de først have udstyret deres egne folk med hjelme, inden de sælger til andre lande, så der vil nok gå et godt stykke tid før vi eventuelt kan modtage nogle. Dette medfører et spørgsmål fra Jeppe Degn om hvorledes det vil være at have dem på sammen med vores overlevelsesdragter, dette siger Bjarke er ikke noget problem specielt ikke hvis man har en dragt med løs hætte, men med en af dem med fast hætte kan der opstå et pro-

blem. Bjarke fortæller at alle Hollændere bruger hjelme med Intercom, deres Intercom er med et stik der skal sættes i forskellige steder, hvorimod den engelske er radiostyret. Dette medfører et spørgsmål fra Karsten Thorsminde om man kan høre VHF i denne, Bjarke siger at han mener at man i den ene side af høretelefonen har VHF og i den anden side indbyrdes samtale, men pointerer Bjarke »Jeg er ikke helt sikker« Ligeledes er Michael i gang med at undersøge noget personsøgnings udstyr til anvendelse hvis folk falder overbord, så man kan finde dem igen, og dette specielt med tanke på det uheld nede ved Esbjerg hvor en var ved at drive væk fra båden, så det der arbejdes på er at få en form for en lille personsøger man kan have i lommen og som så starter med at udsende et signal når man falder i vandet, således at man kan pejle ham med den pejler man har ombord, og om der også skal en form for pejler på de små både, så de også kan pejle den overbord faldne, det arbejdes der på for tiden.

Bjarke går derpå ind og fortæller at vi faktisk ligger halv død med mange ting, fordi vi faktisk ikke aner hvorhenne vi står og hvor mange stationer vi egentlig er.

Derpå kommer Bjarke ind på Løn: Lønudvalget er kommet helt bagefter, den ny aftale skulle have været færdig for længst. En af de ting der spiller ind, er at i ministeriet hvor lønnen forhandles har man skiftet en masse folk ud. Så der gik lang tid inden det kom i gang Så da man først kom derind snakkede de om at nu ville de til at se på vores pensions ordning. De har aldrig villet kigge på pensionsordningen før. Foreningens holdning har været at vi altid har ment at de frivillige skulle have noget mere i pension. De vil lave pensionsordningen om og det er for de fastansatte, dem der er ansat nu vil de ikke røre ved, de kører videre med den ordning de har i dag, men det er dem som bliver ansat fremover. Man vil over på en pensionsordning der kører efter linierne i det civile liv, en pension der følger manden, som det er i dag mister man sin pension hvis man holder op inden pensionsalderen. Denne ordning vil dog ikke blive lige så god som den i dag for de faste. Det er noget med at når nogen af de fastansatte der nu går på pension, så bliver der nogen penge til overs, de går så ind i en pulje, og så arbejdes der på at for de vederlags lønnede, som i dag kun får pension af vederlaget, at man skal have pension efter timeforbruget, men hvordan det kommer til at køre kan jeg ikke sige. Foreningen har bedt om nogle tal fra mi-



Den ny redningsinspektør Mogens Rasmussen var inviteret til mødet.

nisteriet hvordan det ville komme til at se ud, og det har de arbejdet på i snart et halvt år, men der er generelt noget vanskeligt noget.

Bjarke kommer derpå ind på redningsinspektionen og forsætter »Sidste år blev dette lagt ind under F og jeg synes egentlig at det kører rimeligt godt, der er dog fortsat nogle problemer fordi andre afdelinger blander sig lidt meget i det vi mener vi har med at gøre, og det er nok vores store kamp lige for tiden hvordan vi skal få det til at køre fremover, men ellers vi bliver godt behandlet i F, de folk vi snakker med i F er flinke og jeg mener vi får virkelig god opbakning af chefen Svend Bojesen når vi kommer med nogle problemer så lytter han til os så jeg mener vi får en god opbakning der og det gør vi også af de andre i afdelingen, så vi er ikke så nervøse for at være derinde i den afdeling som vi var til at starte med, jeg synes det går rimeligt godt, men som sagt vi har nogle problemer med andre afdelinger som blander sig lidt rigeligt«.

Derpå får Jacob ordet og han fortæller at han i går var blevet ringet op af Åge Venø fra Skagen der fortalte at der ville komme en, som han ikke kendte, der havde meddelt ham at han skulle på inspektion på redningsstationen og at han skulle se stationens papirer og materiel. Jeg kontakter derpå vores afdeling FK for at høre hvad det var, siger Jacob, men der var ikke nogen i vores afdeling som kendte til at han skulle rundt på inspektion, og en ting er jo helt klart, at vores indfaldsvej til Farvandsvæsenet er der kun en vej og det igennem vores egen afdeling FK, så det er Mogens, Michael eller Svend Bojesen. Jacob fortæller derpå at han havde taget kontakt til den pågæl-



Den eneste pneumatiske linekaster er installeret på MRB.34 i Skagen.

dende afdeling for at påtale at man bare sådan uden videre sendte en mand rundt, og gav udtryk for at de ikke skulle komme rundt såfremt der ikke var efter aftale med FK. Jacob fortæller at det svar han fik var at det skulle FK slet ikke blande sig i for fra nytår af var det dem der sad på pengekasen og de skulle nok selv bestemme hvad de skulle. Jacob fortæller derpå at han havde ringet til bestemte personer i Farvandsvæsenet, og fortæller om hvad der var blevet sagt, men det lange og korte er at der foregår en magtkamp inde i huset. Men en ting er klart vi skal bakke vores egen division op og vi skal have styr på økonomien og det får vi kun hvis det kører igennem en afdeling, for som det ser ud i dag så vælter penge ud af kassen og vi har ingen mulighed for at styre det, hvis ikke vi står sammen og bakker op om vores afdeling FK. Jeppe Degn fra Esbjerg siger om ikke det bare er et spørgsmål at man fra bestyrelsens side laver en skrivelse og melder klart ud i stedet for al den telefonsnak frem og tilbage og sender den ind. Henning går derpå ind og siger at dette er gjort fra bestyrelsens side.

Bjarke går derpå ind og fortæller at man har fået en henvendelse fra Henning om at han gerne vil stoppe med at skrive bladet fra den første april, og at man derfor gerne skulle have en ny redaktør (dette er meddelt bestyrelsen i et brev for ca. 2 måneder siden) så hvis der er nogen der mangler et godt job, så skal de bare sige til. Der bliver derpå spurgt hvorfor gør han det, og at det da må være ment som

første april 2010. Her vil jeg godt for egen regning tilføje, der er stor interesse omkring bladet folk henvender sig tit og spørger hvornår næste nummer kommer, og det har det siden jeg overtog det, som en nødløsning, gjort hver anden måned, der er også blevet betydelig flere sider i bladet, og alt dette kommer jo ikke af sig selv. Der har fra redningsstationernes side manglet en vis opbakning med hensyn til at sende materiale, de har godt nok sendt noget når jeg har henvendt mig, men jeg synes de burde sende det af sig selv, og en af grundene til at jeg ville stoppe var, at min gamle mor, som jeg skrev i brevet, var blevet blind på nogle få dage, og jeg så det som min pligt at være hos hende mindst et par timer hver aften, såfremt der ikke var en aktion. Dette betød at de sidste par blade faktisk er skrevet efter midnat, og det kan jeg ikke klare i det lange løb, og især ikke efter alt det jeg er med i, så et sted må jeg begynde at sige stop. Men det meldte historien jo ikke noget om, at jeg samtidig havde skrevet, at såfremt de ikke havde fundet en ny, så stak jeg ikke halen mellem benene og løb, den forlegenhed ville jeg ikke sætte bestyrelsen i, men er der nogen der har lyst, så skal de bare sige til, ellers må jeg skrive som jeg har tid til.

Derpå kommer Bjarke ind på den fremtidige placering af kystredningsstationer, som det er mange bekendt vil man fra nogen side gerne lukke nogle stationer, og fra anden side vil man gerne bibeholde dem. Jacob og jeg forsætter Bjarke startede med at blive sat ind i en arbejdsgruppe, hvor der blev lavet nogle planer, det vil sige når vi kom til møde i arbejdsgruppen »så var planerne skrevet, og vi kunne måske få lov til at rette et komme hist og her« og i har jo alle læst hvad der kom ud af den første rapport, men vi fik dog lov til at skrive nogle bemærkninger, blandt andet at vi mente der skulle flere økonomiske midler til så vi kunne bevare de små stationer med lokal kendskaben rundt omkring, og den bemærkning havde direktøren svær ved at komme udenom, han har refereret den flere gange, både i HSU og ved mange andre møder. Resultatet af dette blev at vi blev sat til at lave to oplæg mere, jeg kan ikke huske det helt nøjagtigt siger Bjarke, men det var noget med at i den ene skulle alle stationer bevares og med samme økonomi, og den anden var at man skulle lukke tre navngivne stationer, og så måtte man bruge lidt flere penge. Vi lavede reelt kun en mere hvor alle stationer blev bibeholdt og den ville komme til at koste ca. 2 mill. mere fik vi det regnet ud til, men det betød samtidig at alle stationer måtte afgive

et eller andet for at få dette til at hænge sammen. Jeg tror ikke de to sidste planer er kommet andre steder end Ministeriet og så internt i Farvandsvæsenet, jeg har ikke set dem ude på stationerne. Men fra bestyrelsens side gjorde vi det, da planen udkom, da satte vi os sammen og lavede vores egen plan, den grønne plan, om hvordan vi mente det burde og kunne se ud, den sendte vi til Ministeren og farvandsvæsenet, jeg syntes vi har lavet virkeligt meget fra bestyrelsens side, for at undgå at der blev lukket stationer, og der er aldrig blevet holdt så mange bestyrelsesmøder før, og det vil i nok kunne se når regnskaberne bliver forelagt ved generalforsamlingen, det koster jo ret meget når syv mand fra forskellige steder i Danmark skal samles et sted. Som i er bekendt med har vi været ved Ministeren og i Forsvarsudvalget for at kæmpe vores sag, så jeg synes vi har gjort ret så meget for at redde stationerne, men som det ser ud i dag så lægger afgørelsen inde ved ministeren, der skulle for længst have forelagt en afgørelse, men det trækker åbenbart ud. Når så afgørelsen foreligger fra Ministeren så tror jeg ikke der er mere at gøre, slutter Bjarke.

Jacob går derpå ind og fortæller »Når vi kom til møde i arbejdsgruppen så var der overhovedet ingen tvivl om at facit det var sat, og vi havde faktisk overhovedet ingen indflydelse, det føltes kun som en præsentation af det materiel som de selv havde lavet på forhånd. På et tidspunkt følte vi at vi måtte bakke ud af det, men vi fik den besked at det kunne vi ikke, for det var ikke Foreningen af Danske Redningsmænd der sad i arbejdsgruppen, det var farvandsdirektøren der havde bedt om at få en arbejdsgruppe af medarbejdere, så vi sad der som medarbejdere i Farvandsvæsenet. Hvis vi to ikke følte at vi kunne sidde i den arbejdsgruppe, så var direktøren i sin fulde ret, og det ville han benytte sig af, til at udpege to andre redningsmænd, fordi det var et stykke arbejde internt til ham til hans eget brug, som han havde bestilt af medarbejderne, og han kunne forlange medarbejderne til at gøre det, så der fik vi klar besked på at det ikke var Foreningen der sad der, vi har så godt nok set at overalt hvor der har været rejst kritik, da har han sagt at det var i samarbejde med Foreningen af Danske Redningsmænd, men det passer altså ikke« Jacob går derpå ind og fortæller om mødet i Forsvarsministeriet, om at vi fik over en times talletid. Beretter derpå om at Ministeren i dag har flertal til at lukke fire stationer, men at der stadig er mange der indsender protester til Ministeren, og det seneste vi

har hørt er at DR har søgt om aktindsigt tilbage til 1996 både i Farvandsvæsenet og i Forsvarsministeriet. Vi forventer snart at få et svar for det er ulideligt at gå vente, og samtidig med det vejr vi har haft i vinter er det vel også rimeligt at folk fra de luknings truede stationer får besked, det er urimeligt at de skal sætte liv og lemmer på spil, hvis stationen skal lukkes om en måned. Men det er klart at beslutningen er lige på trapperne, for de kan ikke ansætte en ny direktør og så der ikke er nogen klaring på det.

Knud E Olesen station Oksbøl får derpå ordet »Nu har vi lige fået vores rapport for periode tretten 99, så nu kan vi se hvad vi har kostet, og jeg er da helt sikker på at pensionen er hjemme i hus nu, fordi alene driften af Oksbøl kan betale en god del af det der for driften i 99 var for Oksbøl 7283 kr: det var ikke om måneden, nej det var for hele året, så jeg kan sandelig godt forstå at de skal lukke den. Det der går ondt ved lukningen af Oksbøl, er de dårlige argumenter, eller nærmere dem som slet ikke er der, fordi der er ikke nogen i det hus derinde der endnu har villet tale med nogen af stationerne om de her ting. Hvis de kan vise mig at det er en dårlig økonomi at det koster 7283 kr: om året i drift af en station, så skal jeg være den første til at sige at nu viser vi samfundssind nu skal vi lukke, det er alligevel for dyrt« Selvom det var et alvorligt emne så blev der alligevel trukket ret kraftigt på smilebåndet af den udtalelse.

Jacob svarer dertil: Du har fuldstændig ret, vi har også brugt argumentet, at såfremt disse stationer bliver lukket, så tvinger man amter og kommuner til at oprette et andet beredskab, og det bliver ikke billigere, og uanset hvordan det betales, af den ene eller anden kasse, så er det skatteydernes penge der bliver brugt. Jeg fatter det simpelthen ikke, forsætter Jacob, når vi ser det svineri der foregår, særdeles inde i vores eget "hus" så skal de ikke komme og fortælle os, at der skal lukke en eneste på grund af økonomien, og det er det direktøren henholder sig til, for på grund af det operative er der ingen grundlag for at lukke stationer, for i de senere år har vi set en tiltagende aktivitet ved strandene og langs kysten.

Jens Otto går derpå ind og fortæller om at det på et Stationsledermøde var blevet besluttet at oprette en PR eller informationsgruppe hvor der skal laves nogle plancher, så folk har til havnefester eller noget i den retning, der skal ligeledes laves nogle små foldere som kan deles ud til skoler eller besøgende på stationerne. Jens Otto er kommet i denne gruppe sammen med Brian fra Gedser og Uffe fra Neksø, og vi mangler noget billedmateriale, så har i noget derhjemme så tag lige og send det, Jens Otto fortæller så hvilket materiale de gerne vil have.

Jacob giver derpå en redegørelse om hvordan den nye pensionsordning kommer til at virke, at den vil komme til at følge manden osv. dette er sådan set omtalt andet sted.

Derpå går man over til næste punkt på dagsordenen som er indlæg fra stationerne. Fra Nørre Vorupør fortæller Jens Baltiesen: Vi har godt nok ikke haft så meget at lave, det er blevet til atten rapporter, så det er ikke blevet til så meget.

Henrik Gade Agger: Vi har også haft et stille år, nok for stille, når ni vi tænker på de planer de arbejder med derinde, ellers står vi jo bare i vente position og venter på der kommer en afgørelse på det, og mister lysten til det hele.

Jens Slot Thyborøn: Vi har haft 60 rapporter sidste år, deraf er de fire øvelser, vi har haft en alvorlig det var en badegæst oppe ved Langehuse. Jeg vil dog lige fortælle at vi havde en lang køhaling med vores LRB, det tog en måned, det er alligevel fantastisk at det kan lade sig gøre.

Karsten Pedersen Thorsminde: Vi har haft 34 indberetninger sidste år, og vi har været forskånet for drukneulykker, og det er altid rart, det værste vi har haft var fire unge fiskere, hvor der gik ild i deres båd, og de lå tolv timer i redningsflåden, helikopteren fandt dem heldigvis.

Jens Otto hvide Sande: Vi skrev 68 rapporter sidste år, og deraf var de otte øvelser, vi havde et par kedelige ture, ved den ene omkom to badegæster, og så havde vi en i Fjorden også, den tager faktisk flere folk end havet gør.

K E Olesen Oksbøl: Ja vi har heller ikke haft for meget at lave, men vi kan jo se at der sker ting omkring os, vi kan jo

se at Falck stadig kører til stranden og vi kan jo se når helikopteren flyver henover os på vores arbejde, men det hænger jo nok lidt sammen med, at det vi ikke ved, det ved befolkningen nede i vores område nemlig at vi er nedlagt og har været det længe. Det er sådan at når Borgmestrene spænder sabelen på og tager slipset på og tager ind og kigger til Ministeren, så står der jo i avisen allerede dagen efter at det er besluttet det her, og derfor er det ligesom om at den beslutning er taget for flere måneder siden.

Jeppe Degn Esbjerg: Vi har fået nyt flydende bådhus, vi har fået ny LRB og efter en indkørsperiode er vi godt tilfredse med det grej vi har fået, vi har haft 34 indberetninger sidste år, vi har haft en kætringsulykke den 27 november (omtalt i sidste blad) Vi har også haft vores LRB til syn og det tog også utrolig lang tid, som jeg kan høre andre også har prøvet, og i den forbindelse skulle vi udløse vores vendeblærer og vores brandslukningsudstyr, ingen af tingene virkede.

Hans Fischer Sønderho: Vi har været nedlagt i tre et halvt år, men alligevel ruller det derudad, vi har ansat en assisterende redningsmand, og vores materiel virker udmærket.

Bjarke Kristensen Rømø: Vi har sådan set også haft et stille og roligt år, jeg mener det er tyve rapporter vi har sendt ind. Vi har også haft det problem med vores brandslukning hvor flaskerne var tomme, der er ikke rigtig nogen der kan give en forklaring, men det kan skyldes at båden ligger ude en varm sommerdag og har man så været ude at sejle så kan sikkerhedsventilen på flaskerne åbne sig, da der bliver meget varmt i det rum hvor flaskerne er.

Til slut bliver der sagt tak for god ro og orden, og kom godt hjem.

HS

Alle handler i...

**Thorsminde Fiskernes Indkøbsforening**

Vesthavnen · Thorsminde · 6990 Ullborg  
Telefon 97 49 70 55

Specialister i garn



**ESBJERG GENSIDIGE  
SKIBSFORSIKRING**

Havdigevej 31 · 6700 Esbjerg

# Referat af regionsmøde i Gedser

Den 18.03.2000 Gedser Sjællands Odde og Klintholm

## Dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Beretning ved bestyrelsesmedlem John Meyer.
3. Valg af bestyrelsesmedlem og suppleant.
4. Spørgsmål/forslag, der kræver nærmere undersøgelse, der skal være under- tegnede i hænde senest 8 dage inden mødet.
5. Forslag som ønskes behandlet på generalforsamlingen.
6. Eventuelt.

Stationsleder John Meyer byder velkommen til de 16 deltagere som fordeler sig således, 5 fra RST Klintholm og 9 fra RST Gedser, derover deltog formanden for Foreningen af Danske Redningsmænd Jacob Pedersen og Redningsinspektør Mogens Rasmussen.

## Punkt 2

John starter med en kort orientering omkring lukningen af de 4 redningsstationer Sjællands Odde, Slettestrand, Oksbøl og

Sønder Ho. I forbindelse med lukningerne opfordrede formanden for foreningen nu alle til at se fremad. Vedrørende MRB fortalte John om bygningen af 4 fartøjer, herunder udfasning af MRB 33 dette betyder, at MRB 34 muligvis stationeres på Anholt og ikke i Klintholm som først antaget.

Vedrørende LRB arbejdes der med muligheden af en renovering af eksisterende både.

Fra Uddannelsesudvalget kunne John fortælle at man arbejdede på et nyt uddannelsesforløb for redningsmænd, således at man i prøvetiden gennemgik grundkursus i førstehjælp samt LRB 1. Uddannelsen udvides herefter til også at omfatte SAR og ROC. Endvidere arbejdes der på at indføre en uddannelsesbog til hver enkelt redningsmand for ajourføring af uddannelser.

## Punkt 3.

John blev, uden modkandidater, valgt til regionens repræsentant i bestyrelsen. Brian blev, uden modkandidater, valgt til suppleant for John.

## Punkt 4. Intet.

## Punkt 5.

Det oplyses at generalforsamlingen afholdes den sidste weekend i maj på Brædstrup Kro.

## Punkt 6.

Jacob fortæller at i løbet af 5 år er antallet af årsværker, i Farvandsvæsnet, der beskæftiger sig med kystredningstjenesten steget fra 19 til 56. Denne stigning og Farvandsvæsnet's styring af kystredningstjenestens økonomiske midler, bør ændres. Ellers forudser Jacob yderligere lukninger og nedskæringer. Samtidig gøres, fra formandens side, opmærksom på, at vi ude på stationerne også har et ansvar for, at alle trækker i samme retning både økonomisk og moralsk. Her så Jacob et problem i dalende moral blandt redningsmændene. Endvidere kunne Jacob berette om et travlt år i bestyrelsen, bl.a. med rulning af den blå plan og udarbejdelse af nyt pensionssystem.

Problemstillingen omkring bemanning af de nye mellemklassebåde blev livlig debatteret.

En ændring af symboler på skibene blev forslået, således at det tydeligere fremgår at der er tale om et redningsfartøj. Mogens ser på mulighederne.

Under eventuelt blev Henning rost for sit arbejde med vores blad.

John slutter mødet med tak for god ro og orden.

Thomas Alstrup og Brian Bennetsen

## KANSAS SEA



Vi henviser til nærmeste forhandler!



CARL BACKS A/S en gros  
Postbox 3049  
Malervej 10 . Sædding  
DK-8710 Esbjerg V  
Tel. 75 15 11 77

## HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals  
Tlf. 98 94 12 27

Sejl · Presseninger · Tovværk



Aut. HONDA-forhandler  
GENERATORER - PUMPER

## SALG - SERVICE RESERVEDELE



Aut. YANMAR-forhandler  
Fra 9-420 ltk.

## HVIDE SANDE

Båd- og motorservice

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

# Udvalg efter 2 kæntringer

Referat af møde 1 i udvalg nedsat efter 2 kæntringer med lette Redningsbåde.

Mødet afholdtes i Esbjerg den 20/1-2000 kl 1500.

Deltager: Birger - Sæby, Villy - Thyborøn, Henrik - Esbjerg

1: Forslag til øvelse med bådene / udstyr.  
A: Gennemgang og betjening af vendeballon / daglig kontrol ?

Udvalget mener at ballon skal udløses når mindst 2 mand er ved agterenden og har overblik, da der kan være folk under båden.

B: Hvis motoren har været vendt 360 grader skal den tøernes før start (Procedure).

Hver mand skal have nødstop i dragt.

C: Der monteres lys i dæk/lønning for orientering når man er under båden (som gulv i fly) Må ikke blænde når det er mørkt.

D: Der monteres drivanker på bak af båden som automatisk udløses ved krængning over 180 grader.

E: Redningsveste skal være monteret med automatisk lystænd når de er i vand. Evt. skulle de monteres med nødsender. Alle veste med manuel udløsning (er man under båden så er det upraktisk med luftblæren. Farligt !)

F: Overlevelsedragterne skal forsynes med en anden type kniv evt. siddende på støvle (nem at få fri med hansker på) Man får ikke vores kniv op af lommen når man sidder fast under en kæntræt båd og alt er mørkt.

G: Vi foreslår at der som standardudstyr skal ligge 1 stk. wiresaks og 1 stk. økse i bådene.

2: Gummibåde

A: Gummibåde bør efter udvalgets opfattelse kun bruges som hjælpebåde (ikke som alene båd)

3: Antal af folk i båden.

A: Udvalget mener at det er afhængig af situationen, men mener dog at som hovedregel skal der i GTC 900 være 3 mand og i de nye XRB,ere være 4 mand.

4: Situationsvurdering.

A: Hvornår er det ikke vejrlig for de lette både ?

Vi mener at det er de enkelte redningsfolk i båden som afgør om vejret er for hårdt.

Angående kurser blev dette drøftet intenst.

## Redningsmand 1 kursus

Vi mener at det evt. kunne være formåls-

tjenligt med 1 kursus som alle nye ansatte skal igennem det første år. Kurset skal opbygges med oplysning om systemet i Farvandsvæsnet og de forskellige både og lidt om hvad man kan blive Udsat for, Redningsteknikker og grundlæggende førstehjælp.  
MAX 3 dage

## Kursus 2

Kurset som i dag er på Fanø bør stoppes straks og ændres så man er på sin egen station og selv gennemgår alt materiel, med en form for eksamen/test (der skal udarbejdes et sæt materiale som skal følges nøje af hver station med Stationslederen som ansvarlig). ? 1 gang årlig  
Følgende emner blev diskuteret som emner.

1 Instrumenter

2 Motor

3 Waterjet

4 Radiokommunikation

5 Sejlteknik.

6 Fysiske øvelser (svømning)

7 Lægeundersøgelse Evt. hvert andet år.

Som tillæg til dette vil vi foreslå at der afholdes et en dags kursus et sted hvor man kan træne i at vælte med de lette både og måske lidt brandsluknings træning.

Forslag. Fanø Offshore school eller Esbjerg Brandskole

Undertegnede tager kontakt med brandskolen for at prøve deres nye system til træning i vand med væltet båd / fly.

Med venlig hilsen

Henrik Jensen. RST Esbjerg

Notat vedrørende afprøvning af orienteringslys på GTC, foretaget på Redningsstation Skagen den 14. marts 2000

Deltagere ved afprøvningen:

Åge Venø, sikkerhedsrepræsentant for Foreningen Af Danske redningsmænd Kurt Albertsen, redningsmand Redningsstation Skagen

Anders Rasmussen, redningsmand Redningsstation Esbjerg

Jørgen Steinfeldt, Afd. F

Torben Bach Sørensen, Afd. F

Kim Nilsson, Uni-Safe

I forbindelse med kæntringsuheld på LRB 900-1 under aktion i Grådyb ved Esbjerg, blev det konstateret, at der var store problemer for redningsmændene med at orientere sig under båden. I den forbindelse blev det besluttet, at man i FK-regi, ville forsøge at løse problemet ved at installere en form for orienteringslys der automatisk tændes ved kæntring. Efter initiativ fra sikkerhedsrepræsentant Åge Venø, samt forespørgsel hos to firmaer med relation til søsikkerhed, kunne to forslag afprøves.

Vandtætte "skotlamper" med glødelampe placeret under bak samt agter i sb. og b.b. side. (Forslag fra Åge Venø)

Diodelys indstøbt i slagfast, lys- og vejrbestandig Delarin-rør, placeret langs lønning i sb. og b.b. side af fartøj. (Forslag fra Uni-Safe)

Ved forsøget blev LRB 900-10 overdækket med en lystæt presenning for at gøre forholdene så realistiske som muligt, hvorefter begge løsningsmuligheder blev afprøvet og vurderet af deltagergruppen. Forsøgene viste at begge forslag var anvendelige, men deltagergruppen fandt at glødelamperne i forslag 1), virkede noget blændende og at lysene ikke kunne placeres så de angiver en klar



Skagens LRB lukkes tæt med presenning inden afprøvningen med lys.

flugtvej ud af skroget. Derimod vil lysdi-  
oderne i forslag 2), hvis de blev placeret  
langs dørken i borde, kunne lede en per-  
son ud af skroget efter princippet: **MOD  
LYSET = UD!**

Diodelysene kan fås i farverne hvid,  
gul og rød, men gruppen fandt det mest  
hensigtsmæssigt at bruge hvide lys med  
en afstand af ca. 20 cm. i rørene, evt.  
kombineret med et rødt lys ud for hvert  
gribehåndtag. Lysrørets længde i begge  
sider skal være 4, 6 meter. Ved begge  
løsningsmuligheder er der mulighed for  
at orienteringslyset kan aktiveres over  
fartøjets krængningskontakt for GTC'er-  
nes vedkommende, og over "dødmansk-  
nappen" på den nye LRB-type. Desuden  
er der mulighed for at installere en kon-  
takt ved manøvrepladsen, så lyset kan  
fungere som "dækslys" ved behov.

#### Energiforbrug:

Ad 1) 3 x "skotlampe" a' 15 W = 45 W

Ad 2) 46 dioder a' 20 ma. = 12 x 46 x  
0,02 = 11 W

#### Omkostninger:

Ad 1) 3 x "skotlampe" a' 3-400 kr. 900-  
1200 kr. + installation

Ad 2) 2 x dioderør a' 4,6 m ? + installati-  
on

#### Konklusion

I gruppen var der enighed om at Forsøg  
2) (diodelysene) virkede som den bedste  
løsning rent sikkerhedsmæssigt. Ligele-  
des er energiforbruget lavere, selv om det  
ingen praktisk betydning har da begge  
løsninger er billige i drift. Tilbage står  
kun omkostningerne, hvor det vurderes,  
at installationsomkostningerne bliver den  
samme ved begge forslag. Kun diode-  
rørens pris har indflydelse på omkost-  
ningerne, hvorfor Uni-Safe er blevet bedt  
om at give en pris på disse. Uni-Safe vil  
desuden fremkomme med et overslag på  
en komplet installation på LRB 900-10  
Skagen Redningsstation, der så kan fun-  
gere som "prøve" på projektet.

**Torben Bach Sørensen Afd. F**

**Tegn  
abonnement  
på  
redningsbladet**

## Regionsmøde i region Nord

**Lørdag den 11 marts afholdtes Regionsmøde i Marinestuen Vester Fjordvej i Ålborg.**

#### DAGSORDEN:

1. Valg af ordstyrer
2. Orientering ved bestyrelsen
3. Valg til bestyrelsen. På valg er:  
Henning. Sørensen RST-Grenå
4. Eventuelt.

Da der ikke er indkommet forslag om an-  
dre kandidater, må Henning anses for at  
være genvalgt.

Op der vedlægges derfor ikke stemme-  
sedler.

Vi vil meget gerne have nogle konkrete  
indlæg og forslag om, hvilken vej, hvil-  
ken retning, hvilke mål i mener jeres re-  
præsentanter i bestyrelsen, fra Region  
Nord, skal arbejde på eller hen imod. I  
stedet for at vi fortæller hvad vi har gjort,  
var det rart om vi kunne fortælle, at ud  
fra det og det forslag der blev stillet, hav-  
de vi handlet sådan og sådan.

Klokken ti starter Regionsmødet, og  
der var godt repræsentanter op fra alle  
stationer, på nær Anholt der som sædvan-  
lig skal bruge fire dage for at komme  
frem og tilbage, og Slettestrand da der  
var truffet afgørelse om, at de var en af  
fire stationer der var blevet nedlagt, så  
det var også forståeligt at der ikke kom  
folk derfra, selvom jeg telefonisk havde  
kontaktet dem og indtrængende bedt dem  
om at komme, men jeg forstod godt deres  
argument.

Henning byder velkommen og første  
punkt på dagsordenen er valg af ordsty-  
rer. Her bliver Erik M Sørensen Læse  
valgt. Erik konstaterer at mødet i henhold  
til vores vedtægter er indvarslet korrekt.  
Næste punkt på dagsordenen er oriente-  
ring ved bestyrelsen og Erik giver derpå  
ordet til Birger der lægger ud med at for-  
tælle om LSU og Birger siger »LSU det  
foregår på den måde, at vi bliver oriente-  
ret om hvad der sker inde i huset så no-  
genlunde, der er ikke nogen der benytter  
sig af LSU den anden vej rundt, det vil  
sige vi har aldrig rigtig noget med fra  
redningsmændenes side som vi skal kæm-  
pe for, og så sidder jeg i det her uddan-  
nelsesudvalg og der synes jeg det tegnet  
til at der skal til at ske noget der, vi har  
fået nogle forslag ind, jeg har godt nok  
ikke set dem alle sammen endnu, fordi de  
er blevet samlet i huset, men det jeg  
sådan lige kan se er spændende, det er at  
den tid man er i redningsvæsenet, kan  
komme til at tælle som sejtid på en eller  
anden måde, om det bliver som halv tid

eller noget i den retning kan jeg ikke sige  
100% endnu, men det har i hvert tilfælde  
den fordel at man kan blive ved med at  
bibeholde sit søneringsbevis ellers ryger  
de jo her i løbet af kort tid. Det var sådan  
set det jeg havde at fortælle fra de to ud-  
valg» Henning forsætter med at fortælle i  
forlængelse af uddannelsesudvalget at  
han netop har modtaget en opdateret liste  
med hvilke uddannelser der har været i  
1999 (se Fra AU andetsteds i bladet)  
Henning bliver spurgt om hvad det her  
Front Page er for noget, og svarer dertil at  
så fine ord kender han ikke, men han  
kunne forestille sig, at det var noget med  
det her informationsudvalg eller noget til  
at oprette et eller andet på Internet, men  
ellers melder jeg pas, til tider kan det kni-  
be for mig at forstå hvad de siger i Nørre  
Vorupør, så kan i da ikke forlange at jeg  
skal kunne vide hvad sådan et uden-  
landsk ord betyder. Henning går derpå  
ind og beretter om hvad der er planen  
med dette informationsudvalg, om at der  
blandt andet skal laves en brochure for  
hver redningsstation. Birger siger derpå  
at dette er rigtigt nok og beretter om at  
man fra Bornholm havde foreslået at alle  
redningsmændene skulle have sådan et  
Pc-kørekort, men dette er jeg lodret imod,  
for jeg ville nødigt have at når jeg holder  
op her og folk de kommer og spørger,  
hvad fik i så lært redningsmændene " jo  
vi fik givet dem et Pc-kørekort" det er  
ikke noget at tage op i et uddannelsesud-  
valg, det har intet med redning at gøre  
slutter Birger. Henning går ind og siger  
»Efter hvad jeg er blevet orienteret om så  
er dette forslag blevet taget af bordet, det  
vil de ikke gå med til, og det kan jeg godt  
bakke op om, vi er nu en gang ansat som  
redningsfolk og ikke som en flok compu-  
ter eksperter så det er jeg imod, men vil  
folk gå hen og tage det på et aftenkursus  
så synes jeg det er helt fint, men det kan  
ligesom ikke være i Farvandsvæsenets  
regi, der holder man det der hedder bru-  
ger kurser og det må være nok« Der bli-  
ver fra flere sider givet udtryk for det  
synspunkt at der ligesom fokuseres for  
meget på dette Pc halløj. Dette medfører  
en hel del debat.

Henning tager derpå ordet »Jeg har  
modtaget et brev fra Bjarne over på  
Anholt, som har bedt om at få brevet læst  
op, og det har jeg lovet ham, jeg har ta-  
get nogle kopier så i kan følge med i hvad  
jeg læser«

#### (Brevets ordlyd)

Til Regionsmødet Att.: Henning Søren-  
sen

Den 23/7-99 skriver Michael Jensen i  
RSTs dagbog "Tag isoleres inden vinter"  
Vi er nu i tredje måned 2000 tilbud er så  
vidt vi ved ikke indhentet

I sagsnummer 27 1900 1899 af 24. fe-  
bruar 2000 i indstilling 1, 2 og 3 står der  
højt og flot "Anholt = 1 stk. T16, 1 stk.  
LRB 10" for måneder siden skulle det gå  
som død og djævel med at få målt vogn  
og LRB-hal op for at se om vi kunne  
huse en LRB 10 uden omkostninger Det  
kunne vi og meldte hurtigt tilbage. Her-  
efter deltager jeg i ekstraordinært Stati-  
onsledermøde og får at vide, at Rønne er  
kommet ind og Anholt rykket tilbage an-  
gående T16. Til gengæld forlyder det at  
vi skal have MRB 34 og LRB 10 fra  
Odden

Efter at jeg er kommet hjem fra ekstra-  
ordinært Stationsledermøde er Hvide  
Sandes LRB blevet meget dårlig, så de  
skal have LRB 10-Odden, selvom Hvide  
Sande har kran som ikke kan løfte den.  
Med hensyn til T16 står vi til tidligst at få  
nr.5 af typen.

Hvem er det der sidder og tager alle de  
bestemmelser? Jeg ved godt at man ikke  
kan regne med hvad der bliver sagt, men  
kan vi nu heller ikke regne med hvad der  
står skrevet? Er vi kommet dertil at stati-  
onere skal til at kæmpe mod hinanden el-  
ler have gode venner de rigtige steder?

Jeg regner ikke med at vi behøver at  
fortælle hvilket område vi har og at  
Anholt ikke giver meget læ, så sådan no-  
get som et Strandredningsfartøj af den  
type FRV har nu er der ikke meget me-  
ning i, så længe vi har en MRB med den  
fart.

Med venlig hilsen fra alle på stationen  
Bjarne Carlsen Opsynsmand

Jeg ved så ikke siger Henning, om vi skal  
gå ind og prøve at tage diskussionen om  
de kære LRBER med det samme, der er jo  
sådan lidt hængepartier og lidt andet.  
Dette får Villy Ringgaard Hanstholm til  
at spørge "Hvorfor kigger du sådan på  
mig" og dertil svarer Henning »Jo fordi  
LRB.18 og det må jeg ærligt indrømme  
den skulle i have haft og det har stået i  
alle de planer der har været hele vejen,  
så kommer man så og giver som grund-  
lag at den kan ikke komme under tag el-  
ler i hus oppe ved jer og så bliver den  
sendt til Neksø, så nu vil jeg gerne have  
den LRB diskussion med det samme, jeg  
er godt nok klar over jeres mening oppe  
fra Hanstholm, men jeg synes vi skal  
have den frem alligevel, men inden vi  
starter på diskussionen så kan jeg sige at



Desmi pumpen til Torup Strand, der blev demonstreret ved regionsmødet.

vi er startet på det der så flot hedder  
"Implementeringen for fremtidig place-  
ring af materiel i Kystredningsstjenesten"  
og der står ud for Hanstholm LRB 10 ef-  
ter 2003« Dette får Villy Ringgaard til at  
sige »Ja efter 2003 så ved jeg med den  
fart de har på derinde at det ikke bliver i  
min tid som stationsleder den kommer  
derop« Dette udløser et spørgsmål fra  
Åge Venø om han havde sagt op, dette  
kunne Villy bekræfte at det havde han  
ikke, men der bliver en aldersgrænse en-  
gang og der er ikke mere end femten år  
til, så kan jeg regne ud at det ikke bliver i  
min tid, svarer Villy. Jeg ved godt, siger  
Henning at jeg snakkede med dig i tele-  
fonen for et par dage siden, og da gav du  
udtryk for at du aldrig havde mødt sådan  
en optimist, men jeg tror på at i får en, Ja  
efter 2003 siger Villy, dette får Åge Venø  
til at forklare Villy at efter 2003 kommer  
der mange år, så på et tidspunkt efter  
2003 skal de nok få en, men med det vi  
kender til FRV, så er spørgsmålet bare  
hvilket år. Åge Venø forsætter: Efter det  
vi har hørt skulle politikken blive ander-  
ledes inde i Farvandsvæsenet og der skal  
først lige falde ro om tingene så er det  
planen at der skal kigges på nogle nye va-  
rer, og det er hyldevarer, jeg har godt nok  
taget noget materiale med (et helt bord  
var fyldt med diverse brochurer, tegn-  
inger og andet materiale) så kan i se noget  
af det udvalg der er på markedet i dag,  
egentlig var det de personer der sidder i  
LRB- udvalget der skulle have gjort det,  
men jeg har taget initiativ på egen hånd,  
og begyndt at arbejde lidt med det, slutter  
Åge.

Svenning Bisgaard får derefter ordet:  
Da i jo efterlyser hvilke problemer der er  
på stationerne og gerne vil høre om dem,  
så er vores største problem og grunden til  
at vi ingen LRB har i dag, det er vores  
redningsmands forening, og det synes jeg

er frustrerende at vi skal være medlem af  
en forening, hvor vi gang på gang ople-  
ver, at det er vores forening der stopper  
det, det er ikke engang Farvandsvæsenet.  
Det sidste byggeri der var snak om, vi har  
et problem deroppe, det er at der hvor  
stationen ligger, det skal bruges til færge-  
terminal og det kan vi ikke gøre for, det  
er ikke vort ønske at få en ny rednings-  
station, men det er altså heller ikke vores  
havn, så det er nogle andre der bestem-  
mer hvordan tingene skal ligge, og så  
skal der bygges en ny redningsstation og  
den skal være i den anden ende af havnen  
og det giver en mulighed for at man i for-  
bindelse med det nye byggeri kan lave et  
garageanlæg til en LRB. Så er det ret fru-  
strerende når det hele er sat i gang og det  
hele er klart til at komme ud, så bliver det  
stoppet af Jacob i Hirtshals, det vil sige at  
det er redningsmands foreningen der  
stopper dette projekt, der skal ikke byg-  
ges et nyt Christiansborg på Hanstholm  
Havn så lang tid man nedlægger red-  
ningsstationer. Vi har ikke oplevet til dato  
at det er Farvandsvæsenet der går ind og  
stopper vort LRB projekt, vi oplever  
tværtimod at det er redningsmands fore-  
ningen der gør det, og sådan en forening  
gider vi ikke samarbejde med. Dette med  
fører et par kommentarer fra nogle af del-  
tagerne, og Svenning forsætter: Det vi  
går op i er ikke hvem der får hvad, men  
vi har haft nogle utroligt dårlige oplevel-  
ser som vi skal tage med hjem hver gang,  
det er grimt at stå og høre folk i deres  
VHF, der ligger og drukner lige foran os,  
og opleve og komme ud til skibe og tage  
syge folk ned som nærmest bliver lem-  
læstede ved at tage dem ned, så derfor vil  
vi gerne have en af de GTC som står  
nede i Esbjerg, de kan godt ligge nede i  
Esbjerg havn så kan det ikke passe at de  
ikke kan ligge i Hanstholm havn, vi skal  
bare have en vi kan rende ind i stranden

med og en til at tage syge folk ned på. Og så vil vi ikke blive ved med altid at komme for sent gang på gang. De siger altid kom med nogle eksempler, så har vi taget de sidste seks år tilbage og kommet med eksempler på folk der er druknede vi har stået og snakket med i VHF og vi har andre eksempler hvor vi har sagt, når vi kom ind, puha denne gang gik det godt, og det kan ikke passe at vi skal sige gang på gang, da var vi heldige, jeg fatter ikke at man ville gå ind og stoppe byggeriet således at vi ingen LRB fik, jeg forstår godt at alle gerne vil have nye LRB, men man bør vel også lige se på hvad behovet er. Og så er der lige det med de her strandredningsbåde som formanden fortalte os om var så gode så gode, jamen er de så gode så lad os få deres LRB så må de gerne få sådan en strandredningsbåd. Henning går derpå ind og siger, at i henhold til det der ligger nu, så skal i have en LRB. Dette får Villy til at spørge, om det er fra ministeren det står, og dette svarer Henning bekræftende på »Da ministeren har godkendt den plan som Torp har indstillet, må det i sagens natur være den der skal følges«. Jamen så kan du godt smide det ad Pommern til, for det var nøjagtig det der stod om båden til Anholt fra Odden, siger Villy. Dette medfører en

længere debat om LRB og om hvad ministeren egentlig har besluttet og hvad der skal tages til efterretning. Henning runder debatten af »Egentlig var jeg også lidt overrasket over at den ikke som skrevet står skulle til Anholt, men da det er den plan som Torp har indstillet, ministeren har vedtaget, så skal i have en LRB, og Anholt for den sags skyld også, men det står ingen steder skrevet at det skal være en som dem vi har fået bygget nogle stykker af, der har vi ligesom lidt frie hænder, men det skal være en LRB, og som vi skrev fra Grenå for nogle år siden, havde vi fået bygget dem i Norge så havde vi fået 22 i stedet for 8 til samme pris, de var både ens i længde og bredde, ja de var faktisk identiske, der var bare den forskel at de Norske både var gennemprøvede, og så kunne vi i sagens natur naturligtvis ikke bruge dem, det er bare sørgeligt at det skal koste stationer før man får øjnene op for sine fadæser«. Men debatten om LRB ville nærmest ingen ende tage og hen ad vejen giver Villy udtryk for, at han var noget overrasket over at for et par dage siden havde han snakket med en i vores afdeling, som havde fortalt at der var nogen i Sverige og se på en svensk LRB fordi Henning i Grenå var meget interesseret i sådan en Svensk

LRB, og så var det planen at det skulle laves som et pilotprojekt i Grenå for at se om det var en der kunne bruges. Henning svarer dertil: Nu skal du høre kære Willy (ja sådan sagde jeg) Se vi har haft et møde om implementering, og der blev udtrykkeligt gjort opmærksom på at det var et udkast, og det skal du lægge mærke til, for det er en plan der skal op på mødet i Svendborg, så der skal den gennemgås og der kan blive lavet et hav af ændringer, for det er stationerne der skal komme med deres forslag, jeg ville da være slemt ked af at skulle bestemme hvad i skal have, det må i da være de nærmeste til selv at vide, og da det er et udkast, så sagde jeg, at vi godt kunne tænke os at se på den Svenske LRB der hedder otte meters klassen, den er 8,70m, om det eventuelt var noget vi kunne bruge, og da den kun har en motor skal den anerkendes som Fast Rescue, men derfra og til at sige at vi skal have den er der et langt spring, og spørgsmålet er også om Søfartsstyrelsen vil godkende den, men indtil videre har jeg kun set den på billeder, den skal da lige ses i natura først, men det var et forslag, der er jo stadig den Norske der er identisk med LRB-10, så der er mange muligheder, så lad os lige se tiden an, og så findes der et hav af

Fast Rescue både, så udvalget er stort og også til en nogenlunde acceptabel pris når vi taler om hyldevarer. Det hele ender med at Birger på det nærmeste læser næsten hele ministerens notat, men det kan ikke være rigtig slutter Birger, at når vi har aftalt med hinanden, at nu går vi ikke ud og laver om på denne aftale, så kan det ikke være rigtigt at der allerede har været nogen inde i Farvandsvæsenet og snakket om, at den ville gøre sig bedre i Hvide Sande og det er jeg så blevet uvenner med en hel del over det der, men det var sådan at da Hanstholms båd ikke kunne komme til Hanstholm, da skulle den både have været i Skagen og så til Østerby, men den endte i Neksø, hvorfor sendte man så ikke den til Hvide Sande, når deres båd nu var så dårlig, så havde vi da i det mindste været fri for at gå ind akut og lave om på den beslutning der ligger fra ministeren, jeg mener vi bør køre efter den beslutning der ligger og skal der lig på bordet før politikerne ændre deres mening, ja så må der lig på bordet, slutter Birger. Dette medfører en større diskussion om redningsstationen til Hanstholm, om at de først skulle have et flydende bådhus som skulle ligge i den modsatte ende af havnen. »Jeg har først hørt om en ny station i Hanstholm, siger Birger, da Jacob ringer til mig og siger at nu har han stoppet projektet i Hanstholm.« Dette medfører et svar fra Villy om, at dette med stationen har været oppe på UROM mindst tre gange, og at Birger endelig ikke skal tro at det er dem der vil have en ny station, og det forklarede jeg sidste år hvordan det hang sammen, det var noget med at der sidste år havde været nogen ovre fra Farvandsvæsenet for at lave et bådhus til os, og så var de kommet uklar med havnen fordi de kom som Kong Gulerod og nok skulle bestemme hvor det skulle ligge henne, og det ender så med at de går fra hinanden. Så kommer de op igen sidste forår, det var så to andre, og vi kører over og snakker med havnen og inden dette møde havde de forlangt en tegning over havnen til København og denne var også set af direktøren som sagde at den skulle op i M, og de kommer så til Hanstholm hvor vi bliver enige om, at der og der kan der laves en station hvor både LRB og det hele kan være i, det er det vi har gjort til at få en station. Det der med at det er kommet ind ad bagdøren det er noget sludder og at formanden ikke har hørt det på tre af de møder han har deltaget i, er ikke vores fejl, det lå klar det hele til at sende ud i licitation. På mødet i Thisted spørger direktøren hvordan det går med byggeriet, og jeg må sige til ham at det er ikke me-



Michael Jensen og Åge Venø ser på waterjet ved besøget i Göteborg

get han følger med i det, det er ikke engang blevet sendt ud i licitation endnu, så der er da nogen der må have vidst det. Dette er der da selvfølgelig også, siger Henning, på UROM mødet 3 juni 99 blev tegninger over projektet i Hanstholm omdelt til deltagerne i UROM, og jeg vil nu sende tegningerne rundt så folk kan se hvad det drejer sig om. Derpå blev tegningerne over projektet sendt rundt. Dette foranlediger en diskussion om, at man bør have samling på materiellet i samme bygning, og dette er der fuldstændig enighed om. Dette fører direkte over i en diskussion om stationerne og kommunikationen til FRV hvor der bliver fortalt, at så er det den ene afdeling der ringer til stationerne og så er det en anden afdeling der ringer, så ind imellem er det ret forvirrende og der gives udtryk for at man til tider har på fornemmelsen at der overhovedet ingen samarbejde er i huset, og der gives som eksempel, at oppe i Slettestrand der rendte der så mange landmålere rundt, at de troede der skulle laves et helt nyt feriecenter, og et halvt år senere så lukker de stationen, så er det det der kaldes planlægning?. Dette medfører at det kraftigt bliver pointeret at kommando vejen fremover er gennem FK og ingen andre afdelinger. Dette får Åge til at gå ind og fortælle lidt om Kamewa projektet som er kommet op at stå med baggrund i de forfærdeligt dyre LRB vi selv bygger, og som en lille klike på kun tre mand, to redningsfolk og en fra FK, har været i Sverige og se på om det eventuelt var noget der kunne bruges som en alternativ løsning. Det var jo ikke siger Åge, nødvendigt at sende en delegation på tyve mand afsted for at se om det var noget brugeligt, det må redningsfolkene selv være de bedste til at afgøre, og vi fik

et rigtig godt indtryk af dette waterjet, det ser enkelt og solidt ud, reservedele leveres fra dag til dag, og vi fik også en tur i en prøve båd, og det var bare noget der virkede, ud fra tegningerne af vores GTC har de beregnet at disse ville kunne komme op i en fart af 30 knob. Dette fører direkte over i en debat om strandredningsbåde, om at det havde været foreslået at dem som fik en T-16 skulle have en sådan som hjælpesfartøj, da disse vel kunne købes for et sted mellem 1 og 2 mill. da det jo som omtalt er dyrt at bygge en LRB herhjemme, men det lange og korte er at man vil forsøge at få reglerne lempet, således at man eventuelt kunne købe LRB eller Fast Rescue både i udlandet, og her var vi inde omkring den Norske der på næsten punkt og prikke er identisk med den dansk byggede, men som kan købes for to millioner, og den svenske 8,7 meter som koster lige omkring en million, men runder Henning af, alting er kun på et begynder stadium, eller om i vil en opstartsfasen, hvor alle muligheder gerne skulle undersøges. Erik Sørensen fra Læsø mener at det rigtige ville have været, at når man nu beklageligvis går ind og lukker stationen på Sjællands Odde, at LRB-10 fra Odden var kommet til Anholt, for med lukningen af Sjællands Odde får både Anholt og Grenå et betydeligt større område at dække, så jeg synes det er beskæmmende at man ikke ligger LRB'en til Anholt, også i betragtning af at deres MRB vel nærmest står foran at skulle udfases, inde i huset har jeg på fornemmelsen at de arbejder utroligt meget forbi hinanden, for så siger den ene sådan og den anden nærmest det modsatte, og her vil jeg fortælle om vores T-16 Morten Stage, under hele dette forløb hvor denne båd skulle afprøves har jeg skullet lave





rapporter, og jeg mener det er 14 jeg har sendt ind, da jeg snakker med en inde i huset (navn bevidst udeladt) så siger jeg til ham at jeg så sandelig mener at han burde finde disse rapporter frem og få dem læst, inden vi begynder at drøfte disse emner, og derfor har jeg den fornemmelse at de arbejder forbi hinanden, det kan ikke passe at nogle af disse rapporter kan forsvinde inde i huset så jeg må til at sende fotokopier af nogle af dem, der er nogle inde i huset der holder disse rapporter tæt ind til kroppen, og det er meget beskæmmende, så til tider mener jeg at der er en yderst dårlig kommunikation mellem afdelingerne. Og jeg mener også at det burde være folk der er så dygtige, at når der bliver sagt at der er behov for Sjællands Odde båden på Anholt, ja så skal den til Anholt, det kan ikke være rigtigt at vi skal gå på strandhugst ved hinanden, så der opstår en indre strid mellem redningsfolkene, vi kan naturligvis komme med vores ønsker, men der burde være folk derinde der er dygtige nok til at sige, vi gør sådan for det er vores båd.

Derpå går vi ud til demonstrationen af den nye pumpe som Torup Strand skal have, dette er en Desmi pumpe der kører med konstant spædvand således at den ikke mister sugsevnen, selvom den skulle tage luft ind imellem. De to mand der er mødt op fra firmaet De Smidske for at demonstrere pumpen, får den i gang, og viser hvad den kan, der er dog nogen problemer med at få den til at suge ordentlig, da sugeslangen de har med er for blød, men det lykkes dog ind imellem at få den til at køre nogenlunde, men folkene fra Torup Strand fortæller at da de havde den på prøve var det noget af det bedste de havde set, så hvis dem der skal have pumpen er tilfredse, så er der jo ingen problemer i dette. Vi går derpå ind og forsætter mødet, og der er fra nogle sider

en udelt utilfredshed med denne pumpe, så der bliver en længere debat om disse nødlæsepumper, men som omtalt er dem der skal have pumpen tilfreds ja så er alting i sin skønneste orden. Derpå spørger Henning direkte henvendt til Villy Sand Torup Strand, om hvad ønske de har til en strandredningsbåd eller hvilket ønske de nu måtte have, således at han havde noget konkret at tage med til København. Villy Sand svarer dertil: Det skal gerne være noget der er større end det vi har, noget i stil med den redningsbåd de har nede i Vorupør eller en LRB, dertil svarer Henning, at han næsten kunne garantere for at den type der blev bygget i Ålborg blev der nok ikke bygget mange flere stykker af, ja måske slet ingen, men at det så måske kunne blive en norsk der har samme dimensioner som den danske, og for den sags skyld også samme vægt, som kunne blive et brugbart alternativ. Den anden deltager fra Torup Strand David Nielsen, fortæller at de på vejen ned til mødet havde talt om, at eksempelvis var der ankommet en ny fiskekutter til Torup Strand i glasfiber til en pris af 1,3 mill. og på 10 meters længde, og giver udtryk for at sådan en båd som den ved Nørre Vorupør jo har bevist sin sødygtighed også til at komme ind på stranden, for den båd vi skal have skal kunne klare dette, da alle vores både jo lander på stranden, så kunne man bygge en noget lig den i Vorupør i glasfiber meget stærk dimensioneret, eller noget lig en af vore kystbåde, for vi kan jo se at de kan holde til at blive trukket op på stranden. Så hvis vi skal ønske os noget, så må det være sådan en båd, der naturligvis opfylder søfartsstyrelsens krav, og vi kunne så beholde vores nuværende båd som hurtig båd, dette ville være det optimale ønske, det gjorde ikke spor om så den nye, eventuelle større båd, kun gik 10

knob. Der kommer også i nærmeste fremtid endnu ny fiskekutter på 14 meter til Torup Strand, slutter David Nielsen. Åge går efter dette indlæg ind og opfordrer folkene fra Torup om selv at tage kontakt til FRV, og gøre opmærksomme på deres forslag og eventuelt forhøre sig om hvad en sådan båd bygget specielt til Torup som redningsbåd ville koste at fremstille.

Da tiden til vi skal spise er stærkt fremskreden får Henning ordet. Vi skal lige gennemgå MRB inden vi skal spise, og Henning giver derpå en orientering om hvordan dette program kører (se under referat fra region vest da det ikke er nødvendigt at der står skrevet det samme i begge artikler) Så er der godt nok to i option, men om de bliver bygget skal jeg ikke kunne sige. Jeg har hørt at de koster mellem 18 og 20 millioner pr. stk. Hvad der er prisen ved jeg ikke helt, men sådan for at illustrer lidt om hvad det er for noget. Hvis vi tog den svenske 16 meter, altså samme størrelse som Morten Stage, og den svenske 12 meter, og lad os sige at Morten Stage har kostet 18 millioner, så kunne Erik have haft en svensk 16 meters, plus to 12 meters både uden på, og skulle prisen være 20 mill. ja så kunne Erik ligge 2 svenske LRB udenpå, så i alt kunne der ligge fem både uden på hinanden til samme pris som Morten Stage, så den skal godt nok også være helt formidabel til denne pris. Dette giver godt nok mig stof til eftertanke. Men man må jo så nok også forvente at driftsudgifterne på fem både er større end på en, for ellers er den da helt gal.

Da Henning har opfordret Erik til at give en lille briefing om Morten Stage så fortæller Erik: Som søskib mener vi at det er det bedste vi har haft, i hvert tilfælde i de Indre farvande, jeg ved godt at der er nogle kritiske ryster oppe fra Thyborøn, men det kan vi ligesom ikke rigtigt bruge til noget, og det har vi også diskuteret med dem oppe i Thyborøn, og der er det også at lokalkendskabet kommer en til gode, men som søskib mener vi det er alle tiders, det der giver os nogle problemer er alt det der er hængt på den, vi har haft problemer med gyroen, og nogle pumper, ligeledes har vi haft problemer med det brandhæmmende materiale i maskinrummet, det er lige til at fejle af, men det bliver nok ændret i den næste båd. Der har som sagt været lidt at påtale og vi har som sagt sendt rapporter ind, og der har været noget med nogle pumper og der var en læk i styrehustaget, sikkert fra den gang de krængede den rundt, så der var kommet vand ind i opdriftmidlet, og ankergejerne har vi lige fået ordnet for anden eller tredje gang, det var noget med

at kædekassen var blevet lavet for stor, så det toppede op og når skibet smed sig i søen så væltede det rundt, og gik uklart når vi skulle ankere, det var også noget med at røret fra ankerspillet og ned i kædekassen stod forkert, så det har vi fået lavet om.

Derpå er klokken så fremskreden at vi går til et veldækket bord først er der sild og hvad sig dertil hører, og efter dette er der traditionen tro skipperlabskovs så alle er velnærede da mødet bliver genoptaget. Derpå går Henning ind og beretter om medicinkister, og den kritik der har været omkring den lille "gule" ligeledes fortæller om Medicinkiste B kurset, som er opstået af et krav fra Søfartsstyrelsen. Dette medfører et svar fra Svenning om, at han mener der mangler et skema i denne medicinkiste B, i eksempelvis tre eller fire eksemplarer som man så kunne rykke et eksemplar af og give til ambulance folkene, med navn osv. og om hvordan vi har behandlet dem ombord, som det er nu så kan de ikke se på sygehuset hvad vi eventuelt har givet patienten af medicin eller indsprøjtninger. Der er godt nok i dag et eksemplar i medicinkisten, men dette skal forblive ombord. Henning lover at tage det op på næste ordinære UROM møde. Erik gør opmærksom på, at i deres medicinkiste B er der i taskerne ikke nogle numre, de har fået den fra Ålborg, dette vil Henning tage sig af, da de fleste kister kommer fra Grenå Apotek, så skal Erik bare skrive en rekvisition og Henning vil gå op og tale med dem på Apoteket, så dette kan blive bragt i orden, ellers vil det jo være som at lede efter en nål i en høstak, når lommerne ikke er nummererede, og skulle man bruge vejledning fra Radio Medical, så skal disse numre være på. Åge kan ikke se hvad vi skal bruge den lille "gule" til. Og der bliver en længere debat om medicinkister og deres anvendelse. Derpå går Henning ind og beretter om sommerdragter, at der skulle være 4 stk. på hver station nu og fortæller at der ikke er søgt om flere penge og skal vi have en dragt til hver redningsmand må vi tage det op igen. Konklusionen af de mange indlæg, både for og imod, hvor det blandt andet bliver påpeget at der mange steder står skrevet, at dragten er personlig, bliver at man fra



Åge Venø ombord i prøvebåden. Volvo Penta motor på 230 HK Kamewa 22 waterjet, fart ca.42 knob.

Region Nord anbefaler at hver mand får sin egen sommerdragt. Derpå fortæller om Pneumatisk linekaster, at der på UROM er blevet vedtaget at alle MRB skulle udstyres med en sådan linekaster, men dette projekt er sådan set gået i vasken. Hjælme er næste punkt, specielt til lette både, og med intercom indbygget, og uden at berette om den lange diskussion der blev ud af dette emne, så var der flertal for, at man fra region Nord mente at der ikke var behov for hjælme. Da det skal være op til hver enkelt redningsmand at afgøre selv, blev det ikke vedtaget som en beslutning. Derpå fortæller Henning at der har været to kæntringer og at der er blevet nedsat et udvalg som skal komme med et forslag til hvordan man bedst kommer ud fra en LRB, hvis man bliver fanget under en sådan og at der ved den ene kæntring var en person der var drevet væk fra båden, dette har medført at man fra FK arbejder på at finde frem til en form for en personsøger, der bliver aktiveret når den bliver våd, og som så kan pejles fra helikopter eller skib. Dette indlæg medfører også traditionen tro en længere debat. Henning går derpå ind og fortæller om lønudvalgets arbejde, og så går bølgerne højt, med hvem der tjener hvad og hvorfor, og selvom man har orkanen fra 3 december i mente så var det lige før det var fint vejr i forhold til den debat der blev ud af dette

indlæg. Der blev diskuteret lige fra folk på 37 timer til fastansatte over pension til folkene på Læsø, over vagtordninger, om den frivillige redningsmand, så det var en virkelig god debat. Henning kommer derpå ind på nedlæggelsen af stationer, og det er et sørgeligt kapitel som alle nok er orienteret om og alle kender jo min holdning til lukningen af stationer så jeg behøver jo ikke gentage hvad jeg så ofte har sagt, men det er skandaløst at lukke disse stationer, og give andre løkken om halsen, vel vidende at man spiller poker med menneskeliv som indsats, så det er under lavmålet.

Næste punkt på dagsordenen er valg til bestyrelsen, og ordstyreren fortæller at der kun er en kandidat og det er Henning der forsætter i bestyrelsen, så der var derfor ikke behov for at sende stemmesedler ud. Så da der ikke er nogen modkandidater og ingen forslag fra stationerne er Henning hermed valgt på ny. Da der hele vejen igennem har været traditionen tro, en meget livlig debat og vi har været rundt mange emner, springer vi over sidste punkt, Eventuelt. Åge Venø giver dog som sidste indlæg en orientering om de tiltag der er med afprøvning af lys på GTC. Klokken er da også blevet så mange at der takkes af for en god og livlig debat, og skulle det hele have været med, så var artiklen blevet tre gange så lang.

HS.



Således ser en "Kamewa Waterjet" ud.

**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

**Thorsminde Revisionskontor**

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

# FORSVARSMINISTERIET

Den fremtidige kystredningstjeneste.

Farvandsdirektøren har i sin indstilling om plan for fremtidig placering og udrustning af redningsstationer af 11. oktober 1999 anbefalet, at arbejdsgruppens planforslag fra april 1999 følges med nedstående ændringer:

- Redningsstationen i Jammerbugt placeres i Torup Strand i stedet for i Slettestrand,
- Der etableres ikke en satellitstation i Agger med en redningsbil,
- Redningsstation Nørre Vorupør fortsætter, så længe den nuværende redningsbåd kan holdes i drift uden større udgifter,
- Den mellemklasse redningsbåd, der i arbejdsgruppens plan er foreslået placeret i Havneby på Rømø, placeres i stedet i Esbjerg,
- Den ældre GTC-båd på Redningsstation Østerby udskiftes med en tilsvarende strandredningsbåd, der vil være godkendt af Søfartsstyrelsen.

På baggrund af indstillingen har forsvarsministeren dags dato tiltrådt farvandsdirektørens indstilling med følgende justeringer:

1. Redningsstationerne i Agger og Nørre Vorupør bevares uændret i en kortere årrække med henblik på, at der inden 1 juli 2004 foretages en fornyet vurdering af kystredningen i området fra Thyborøn til Hanstholm. Det er hensigten, at der ikke gennemføres væsentlige nyinvesteringer ved de to stationer, inden denne vurdering er gennemført.
2. Beredskabet ved stationerne i Sønderho, Oksbøl, Slettestrand og Odden Havn ophører med udgangen af marts 2000, hvorefter stationerne afvikles. Det er ministeriets vurdering, at driftsudgifterne i planperioden frem til 2005 vil svare til Farvandsvæsenets skøn i model 1 i indstillingen med tillæg af 0,3 mio. kr., d.v.s. i alt 29,3 mio. kr. De samlede investeringer i planperioden forventes at ville udgøre ca. 124 mio. kr. Den ekstra driftsudgift er forudsat finansieret ved rationaliseringer inden for Farvandsvæsenets ordinære driftsbudget. Personalet ved redningsstationerne forventes i planperioden at udgøre ca. 169 personer.

Det er forudsat, at Farvandsvæsenet sammen med Søfartsstyrelsen fortsætter udviklingen med henblik på godkendelse af en strandredningsbåd som omtalt i indstillingen.

## Fra Folketinget

Den 9 marts stiller folketingsmedlem Hans Engell (KF). Følgende spørgsmål til forsvarsminister Hans Hækkerup.

### Spørgsmål:

»Giver oplysningerne fra redningsfolkene i Esbjerg vedrørende den fremtidige opgaveløsning af kystredningstjenesten på den jyske vestkyst ministeren anledning til at genoverveje beslutningen vedrørende den fremtidige placering og nedlæggelse af kystredningsstationer?«

### Skriftlig begrundelse:

I sit svar til borgmester Kjeld Nielsen, Fanø, skriver ministeren, at Farvandsvæsenet har oplyst, at der ved nedlæggelse af stationerne i Sønderho og Oksbøl fremover vil ske en løsning af opgaverne fra stationerne i Esbjerg og Havneby. Redningsfolkene ved disse to stationer skulle være uddannet og udrustet til denne opgave. Men i Jydske Vestkysten den 6. marts 2000 og i TV-Syd samme dag oplyser redningsmændene i Esbjerg, at de ikke er i stand til at løse opgaven pr. 1. april - som forudset. På den baggrund bedes ministeren redegøre for, om han er enig heri - og hvad ministeren på den baggrund vil foretage sig - eller om ministeren er uenig i disse udtalelser.

### I sit svar den 24/3 svarer Forsvarsminister Hans Hækkerup

Jeg har på et møde den 22. marts 2000 drøftet opgaveløsningen i vadehavet med forsvarsordførerne for de partier, der har indgået forsvarsforliget.

På baggrund af denne drøftelse har jeg besluttet, at beredskabet ved Redningsstation Sønderho bevares til udgangen af marts 2001, hvorefter stationen afvikles eller overdrages til en ikke-statslig institution, der måtte ønske at videreføre redningsstationen.

For god ordens skyld bemærkes, at beslutningen om, at beredskabet ved redningsstationerne i Oksbøl, Slettestrand og Odden Havn ophører med udgangen af marts 2000, fastholdes.



## LÆSERBREV

### Dødsdom over velfungerende redningsvæsen

Hvad mon de dog går og tænker på derovre øst for Valby Bakke. Har de da helt deponeret sund fornuft, og glemte at lytte til mennesker med indsigt i de lokale forhold.

Har forsvarsminister Hans Hækkerup mon nogensinde besøgt sydspidsen af Fanø? Så kunne han da i det mindste have lyttet til lokale eksperter advarende ord og brugt sin sunde fornuft i stedet for som nu med et pennestrøg sætte sin autograf "og ekssekvere dødsdommen over et velfungerende redningsvæsen".

Såfremt der sker en alvorlig ulykke, det være sig under badning eller måske snarere i forbindelse med surfing eller anden form for sejlads, så har redningsfolkene fra Esbjerg ikke en jordisk chance for at nå frem i tide. Det samme må gælde for Oksbøl, og det er således et stort ansvar vores forsvarsminister, og hans dårlige rådgivere, påtager sig ved at nedlægge de to redningsstationer.

Carl Erik Rasmussen  
Elmbjergvej 8, Nordborg

Carl E Rasmussen fortæller i et medfølgende brev: Min kone og jeg er igennem de sidste 12 år, hvert år, kommet en uge på ferie i Sønderho, og vi kunne slet ikke begribe, hvordan man kunne finde på at nedlægge stationen på sydspidsen af øen, hvor så mange mennesker færdes hvert år. Et nok så hurtigtgående og veludstyret redningsskib med hjemsted i Esbjerg ville ikke have en jordisk chance for at nå frem i tide ved ulykker på havet uden for Sønderho, og jeg begriber ikke, at man kunne nå frem til beslutningen om at ville nedlægge redningsstationen. Nu fik stationen så bevilget et års respekt, og jeg håber meget, at I forkæmpere for bevarelsen af denne vil kunne overbevise de "kloge" ansvarlige om nødvendigheden af at gøre dette år til en permanent eksistens for denne så vigtige redningsstation. Alt andet vil være galmandsværk. Der er heller ikke tvivl om, at Hans Engels indgreb i sagen i sidste time påvirkede indstillingen hos de "Kloge" folk derovre øst for Valby Bakke.

# Redningsmøde

Referat fra mødet i Svendborg 13.-14. april 2000.

### Kæntringsudvalget:

2 kæntringer det forløbne år: MOB-båd ved Slettestrand & reserve-LRB ved Station Esbjerg.

Fulgt op med personlig dødemandsknap til alle ombord ved mange stationer.

Forsøg med orienteringslys afprøvet på Skagen Redningsstation. Udvalg fundet, at diodelys fungerer bedst.

Endvidere forsøg og tanker omkring automatisk udsætning af drivanker - p.t. ikke fundet muligt! Gode ideer?

Forslag om redningsveste med aut. lys evt. med indbygget crewfinder. Thyborøn har afprøvet systemet sammen med en redningshelikopter. Fungerer fint i en radius af ca. 1m. Kan lyttes fra ca. 5m, men først pejles i korrekt retning fra ca. 1m.

Forslag om udvendig kniv i dragt. Det kan være svært at finde den nuværende i en hektisk situation.

Præsentation af ny type grøn redningsdragt med ny type halskrave som kan lukkes af alle - selv store redningsfolk med "tyrenakke"! Kraven er fremstillet i en type latex! Birger opfordrer alle til straks at kræve at få tilpasset sin dragt, så også halskraven kan lukkes under alle forhold! Som det er nu sejler alt for mange rundt med en krave de ikke kan lukke uden risiko for at kvæles!

Bemanding af LRB.: Tag ikke flere redningsfolk med ombord end opgaven kræver!

Henrik har deltaget i en endags øvelse på brandskolen i Esbjerg. Fandt at dette var meget nyttigt for LRB-besætninger - opfordrer til at nedsætte et udvalg til fremme af et sådant kursus tilpasset redningsvæsenet!

En del debat om redningsfolk bør være i stand til at røgdykke i brændende skibe. Ikke enighed om dette!

Forslag om at lægge LRB-2 kurset ud på de enkelte stationer. En del enighed om, at dette nok vil være vejen frem! Der kan evt. findes gode undervisere blandt de allerede ansatte redningsmænd.

Kommentar fra Åge: Type GTC har på et tidspunkt haft vendeballon fra Viking,

som ved test ikke kunne vende fartøjet. Efterfølgende viste det sig, at flasken kun indeholdt 200 liter luft, hvor ballonen krævede 400 liter. Hvorfor dette ikke er offentliggjort var ikke Åge bekendt!

### Informationsudvalget:

Præsentation af ny vandredstilling, som kan rekvireres af alle stationer.

Opfordring fra Brian: Send gerne gode billeder af vore skibe - selvfølgelig med mandskab iklædt det rette sikkerhedsudstyr!

Uffe præsenterede forslag til en nem informationsfolder, alle stationer selv kan lave på pc. Uffe står til disposition med gode råd til dem der har lyst til at forsøge at gøre ham kunsten efter!

### Uddannelsesudvalget:

Præsentation af oplæg til ny redningsmandsuddannelse. Absolut slut med dispensation fra Søfartsstyrelsen!

Fremtidens redningsmand: "Autoriseret Søredder"!

Heftig debat om værdien af LRB-2 kurset på Fanø. Absolut ikke enighed om dette!

### Blå Plan:

- 2000 Skagen T-16
- Anholt MRB 34
- Rønne T-16
- Esbjerg T-16
- 2004 Anholt T-16
- Klintholm MRB 34
- Thorsminde T-16
- 2000 Hvide Sande LRB 13
- 2002 Grenaa LRB (evt. forsøgsprojekt)
- Hanstholm LRB
- Skagen LRB
- Klintholm LRB
- ??? Østerby FRB
- ??? Esbjerg FRB

### Fra debatten:

Oplæg fra ledelsen til nye stationer med T-16: To fastansatte, hvoraf den ene er Stationsleder. Det lovedes, at ingen nuvæ-

rende evt. overtallige ansatte afskediges!

Kan vi komme ud af klassen? Bojesen: Ja - men hvad skal vi ha' i stedet? Hvis vi kommer ud af klassen strammer Søfartsstyrelsen blot gevældigt op!

Villy, Hanstholm: Skal Grenaa's pilotprojekt med svensk LRB gælde andre stationer med ny LRB på vej? Bojesen: Nej, det er tanken, at man skal finde præcis den type LRB der passer til den enkelte station - og gerne en "hyldevare-LRB"!

Bojesen fortæller om baggrunden for at stable vor egen uddannelse på benene: Tidligere kom 85% af redningsfolkene fra fiskerierhvervet og 15% fra andre erhverv i land. I dag er tallene lige omvendt. I dag kommer 85% fra erhverv der ikke har nær tilknytning til havet. Ofte har ansøgere udelukkende tilknytning til havet gennem lystsejls og lignende.

Ledelsen viser et skema der viser tids-horisonten for uddannelse af bådførere: *Sejltid i skibe over 20 BRT: 2 år - Skipperskole: 1/2 år - Sejltid: 1 år.* Herefter kan udstedes sønæringsbevis som Kystskipper/Fiskeskipper. Som reglen er nu godskrives der ikke sejltid for sejlads med redningsskibe, men det er ledelsens opfattelse, at man kan forhandle sig frem til, at sejlads med vore skibe kan godskrives med halv sejltid. 2 års nødvendig sejltid for at komme på Skipperskole kan således opfyldes med 4 års ansættelse som redningsmand!

Ledelsen forklarer, at man nu skal kobles på Forsvarets logistik-system "DE-MARS". Da det er økonomisk uoverkommeligt at koble alle stationer elektronisk op på systemet, er det tanken, at 2 store stationer skal kobles op og derpå serviceer alle kollegerne med indkøbsordrerne. Det er tanken, at disse 2 stationer deler landet imellem sig, og således sørger for rekvissionsbehandlingen i eget område. Det oplyses, at der dagligt er tale om ca. 10 - 15 rekvitioner der skal indtastes og behandles i systemet.

Ved forespørgsel blandt de fremmødte svarer Henning bekræftende: Han og Grenaa Redningsstation vil gerne være den ene station der kobles op på "DE-MARS". Der melder sig ikke en station mere, så hvorvidt Grenaa står alene eller ej får stå hen i det uvisse! →

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

Nybygning, ophaling og reparation af fiske- & specialfartøjer  
**A/S Hvide Sande**  
Skibs- & Baadebyggeri  
Beddingsvej 2  
6960 Hvide Sande  
Denmark  
Tlf.: +45 9731 2511  
Fax.: +45 9731 1204  
E-mail: skibe@hvsb.dk

Ledelsen forklarer en del om arbejdspladsvurderinger og miljøarbejde. Resten af år 2000 skal bruges til at færdiggøre arbejdspladsvurderingerne, og til dette arbejde søges et par frivillige til at rejse rundt til stationerne og hjælpe med at få klarlagt dette. Hvem dette skal være blev ikke klarlagt!

Nexø forklarer om deres miljøarbejde: Som en konsekvens af gennemgangen af farlige stoffer på stationen blev det besluttet, at al 2-komponent maling blev fjernet fra hylderne. Fremover maler de ansatte udelukkende med ufarlig alkydmaling, og overlader arbejdet med 2-komponent produkter til værftet. Til dette kunne Villy fra Thyborøn ikke dy sig: "Ska' vi no te å tapetsere æ skiv"???

Mogens spurgte forsamlingen: Ved nedlæggelsen af Deccasystemet – skal skibene være udstyret med en eller to GPS'ere? Tilsyneladende var det kun ham selv og Jacob, der mente at een GPS'er er tilstrækkeligt. Der var bred enighed blandt alle andre om, at det faldt under bagatelgrænsen ikke at have en reserve GPS'er til måske bare kr. 3.000.

Ligeledes diskuteredes det, om en kommende DSC'er skal monteres ombord på skibene eller på stationen – eller måske begge steder? Der var ikke enighed om dette, men det henstilledes til ledelsen at der blev lavet en plan for denne investering så alle stationer vidste præcis, hvornår det deres tur til at få udstyret installeret. For øvrigt kom det frem, at redningsvæsenet er tildelt en privatfrekvens til kommunikation melder station og fartøj. Hvor mange stationer benytter sig af dette?

Spørgsmål fra Bjarne om orlov: Helt ok, hvis ellers tjenesten tillader det. Om nødvendigt kan det løses ved at møde med en personlig afløser!

Overenskomst: Kr. 250.000 til deling blandt alle. Forslag fra Jacob og flere andre om at bruge pengene til at hæve rådighedstillægget for de assisterende reddere. Tilsyneladende opbakning til dette!

På forespørgsel fra Åge svarede ledelsen, at de ikke på forhånd ville være afvisende overfor at ansætte fuldtidsbeskæftigede ved de nye T-16 både på overenskomst og ikke som nu på 37-timers basis. Den første betingelse for en drøftelse måtte dog være en seriøs henvendelse fra foreningen. Hvorvidt der er økonomi til dette kunne ingen fra ledelsen umiddelbart svare på – dog blev det pointeret, at såfremt udgiften holdt sig inden for de økonomiske rammer burde det ikke være noget problem!

## RST Torup Strand

Som en konsekvens af Regionsmødet i Ålborg den 11-3, hvor man fra Torup Strand havde fortalt om diverse mangler, blandt andet at man tit og ofte havde problemer med at høre deres VHF på båden, tog sikkerhedsrepræsentant Åge Venø og Henning fra Foreningen søndag den 26-3 på besøg ved Torup Strand redningsstation for at se på stationen. Vi mødtes med stationsleder Villy Sand ved 0930 tiden og gennemgik stationen. Man kunne godt se at man fra Farvandsvæsenets side havde været noget tilbageholdne med at investere i stationen da den i oplægget til den blå plan, havde været på listen over de stationer der efter Farvandsdirektørens mening og eventuelle senere indstilling skulle nedlægges, og velsignet være en hvis person at denne station ikke også fik dødsstødet, det kan godt være man satser på de såkaldte store stationer, men man får nu ikke glemme, at et menneske reddet ved en lille station er lige så meget værd som en reddet ved en stor station, og skulle man være rigtig giftig, ja så er denne person reddet for en fjerdedel pris.

Besøget medførte at følgende rapport blev sendt til Farvandsvæsenet. "Som omtalt i telefonen får du her en rapport over besøget på Torup Strand Redningsstation, som jeg besøgte søndag d. 26 marts. sammen med Åge Venø Skagen.

Inden jeg fremkommer med diverse ønsker og forslag, skal jeg gøre opmærksom på at jeg i min skriftlige vurdering har taget udgangspunkt i at der foreligger en investeringsplan, hvor der er afsat 0,6 mill. til mandskabsforbedring og 1,5 mill. til ny båd og således handler om hvad der her og nu kan gøres for at få stationen op-

graderet en smule, frem til tidspunktet hvor investeringsplanen træder i kraft. Vi har ligeledes set på bygningerne, men der mener jeg set med objektive øjne, at dette må være et vurderings spørgsmål for byggesagkyndige når projektet med hensyn til mandskabsfaciliteter tager sin begyndelse. Ligeledes med isolering samt en eventuel ny port.

Vi har gennemgået diverse inventarlister og har i samråd med stationsleder Villy Sand, følgende ønsker fra disse lister, tilført til RST Torup Strand.

### ODDEN RST

(følgende nr. på inventarlisten)

- 3 stk. hånd VHF samt bordladere (såfremt disse har mere end tre kanaler).
- 15. 1 skrivemaskine mrk. Comfort.
- 19. 1 Steinerkikkert.
- 25. 1 Kabelrulle 230v 15m.
- 38. 1 Væghængt brandslange i skab.

### OKSBØL RST.

- 3 stk. Ikaros Linekaster (står på 6 linie).
- 2 stk. Batterilygter (står på linie 7).
- VHF K42359 K42362 (linie 21) Skal ses i relation til hånd VHF fra Odden.
- 1 Halogenlampe (står nederst første side)
- 1 stk Steinerkikkert. (anden side linie 6).

### SLETTESTRAND RST.

(følgende numre på inventarlisten)

- 6. 1 stk. Alto Dynamic højtryksrensers 7100.
- 11. 1 stk. lader til køretøjer.
- 13. 1 stk. affugter til redningsdragter.
- 19. 1 stk. telefax gammel.
- 27. 2 stk. af de største redningsdragter (Vinter).
- 33. 7 stk. stole.



Garagen med Landroveren ligger på den anden side af klitten.

Dette var ønskerne fra inventarlisterne.

Der foruden vil jeg stærkt anbefale, at følgende bliver iværksat hurtigst muligt.

1. 1 stk. glasfiber antenne med forstærker længde 2 til 4 meter placeret på redningsbygningen i stedet for nuværende antenne der minder om en bilantenne. (der må være minimal rækkevidde).
2. Højtaleren på båden flyttes fra nuværende plads, er under knæhøjde, til hovedhøjde. Dette vil jeg mene ville løse noget af problemet med at høre VHF et godt stykke hen ad vejen.
3. At der etableres min 2 stk. dobbelte (2 rør i hver) lysstof amatører i loftet (på underkant af spær).
4. At der opsættes lampe ved indgangsdør, samt en ekstra halogenlampe foran ved port.
5. En ny rustfri wirer til at lukke klappen på overkanten af porten op med.
6. At der etableres et lysstofrør eller lignende på forkant af motorkassen på båd, som dækslys.

Dette var nogle af de punkter jeg mener der bør tages initiativet til at forbedre snarest, der er som sagt også tænkt på at der inden for en overskuelig fremtid iværksættes renovering i henhold til

investeringsplanen. Mandskabsfaciliteter 2001 og ny båd 2003.

Der er ligeledes fra Torup Strand ytret ønske om en plotter og en ny vandtæt VHF. Jeg har dags dato talt med Hvide Sande RST, og de er indforstået med, at når de får anden båd så kan deres plotter og VHF godt blive sendt til Torup Strand såfremt deres RI.28 udfases og i giver jeres tilladelse. Dette ud fra at der i hen-



Traktoren med bådtrailer og båd.



## 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

Ref./JBH Redningsstation Torup Strand.

# Lidt fra Stationerne!

## Fra RST-Thyborøn.

### Bugsering.

Den 3-1 kl 0030 afgår vi til en pos. ca. 15 sm. vest af Thyborøn for at slæbe L518 Annette af Thorsminde i havn da han havde kørt en utrolig tyk slæbe trosse til skruen. Turen varede ca. 4 timer og alt forløb godt.

### Redning.

Den 3-1 kl. 1030 blev vi af havnevagten kaldt afsted til en stranding i Nissum Bredning. Skibet en trawler på ca. 18 tons var sejlet på en sten rønne og lagde nu og huggede i stenene da han ikke kunne komme fri ved egen hjælp. Vi var fremme efter ca. 12 minutter og det varede ikke længe før end han var slæbt fri. Vejret var uroligt SSV 15 m/sek.

### Redning.

Den 17-1 kl. 0055 blev vi bippet ud af havnevagten der var blevet kaldt op af en Tysk fiskebåd som havde fået motorstop lige i indsejlingen til kanalen. Vi afgik straks med Martha Lerche for at slæbe ham i havn, men lige som vi kom ud til ham fik han motoren i gang hvorefter vi fulgte ham i havn. Søen var temmelig uroligt da det blæste 20 m/sek. af VNV.

### Redning.

Den 29-1 kl. 2235 fik vi en alarm fra KGM. Da fragtskibet "Pauline Ross" havde udsendt MAY-DAY. Fra en pos. 22 sm. vest af Thyborøn. Det havde fået en sø der slog styrehusets vinduer ind og maskinen var gået i stå. Da vi var klar til at afgå blev vi stoppet af KGM. Da skibet havde fået motoren i gang og at en helikopter var sendt til pos. Det blæste temmelig kraftig med en middel vind på 33 m/sek. fra Vest.

### Redning.

Den 14-2 Blev vi af Holstebro politi kaldt ud til en jolle som havde ringet 112 da han var i vanskeligheder ved Helligsø. Vi afgik straks med vores LRB og fandt hurtigt båden som drev ind mod brændingen. Vi fik et slæb over og slæbte ham derefter i havn. Vejret var SSV 10 m/sek.

### Redning.

Den 19-2 kl 1830 blev vi kaldt ud af havnevagten der fortalte at en mindre jolle med 5 drenge var meldt savnet. Vi afgik straks med vores LRB og fandt dem ret hurtigt i Sælhundeholmløb da vi havde fået et tip fra en person der havde set no-

get lys der blinkede i det område. De var noget forfrosne men ellers ved godt mod da vi fandt dem.

### Redning.

Den 27-2 kl. 0530 Bippede havnevagten os ud. Det vidste sig at være en bomtrawler hvis slæb var sprunget da han var under bugsering fra en kollega. Uheldet skete lige ved indsejlingen til kanalen med fare for at drive på en af høfderne. Vi afgik straks med Martha Lerche hvorefter vi slæbte ham i havn uden de store problemer. Vejret var SSV. 15 m/sek.

## RST-Hvide Sande.

### Øvelse blev alvor.

I fredags den 30-3 havde vi besøg af Henrik S Hansen fra ASF -Dansk Folkehjælp, for repetition af førstehjælp og genoplivning og det blev pludselig til ramme alvor. Bedst som vi sejlede rundt og øvede hjertemassage i LRB'eren, kom der en alarm, at en fritidsfisker fra Stauning var sejlet ud om morgenen kl. 8 og skulle have været tilbage kl ca. 12. Hvorfor de ventede til kl. 1645 med at slå alarm, vides ikke.

De havde set båden drive forbi anduvningen til Stauning havn, men fattede ikke mistanke, de mente de kunne se ham i båden. Da de senere havde prøvet at få forbindelse med ham på mobiltelefonen uden resultat, blev de urolige.

Vi afgik selvfølgelig hurtig med LRB'eren og fandt da også jollen med det samme, det var jo bare at sejle op i vinden mod Stauning. Båden var drevet næsten halvvejs over fjorden da vi kom til den, vi kunne ingen se i båden og da vi kom op til den, lå manden livløs i bunden. Vi fik ham hurtig over på LRB'eren og begyndte genoplivning med det samme. Vi fandt ud af, at det med at give hjertemassage i en LRB'er med 15 til 20 m. sek. ned med søen IKKE er let!! Falck prøvede at støde osv., men manden var død.

Jens O. Grønne

Hvide Sande Redningsstation

## RST-Thorsminde

### Skipper fik hjertestop.

Fredag den 14-4 klokken seks om morgenen bliver redningsstationen tilkaldt for at assistere ved et hjertestop. En fiskeskipper og hans besætningsmedlem var om morgenen ved seks tiden på vej på fi-

skeri og havde netop startet maskinen da skipperen faldt om i styrehuset med hjertestop.

Der blev omgående slået alarm til Falck, men også til redningsstationen, hvor Vagn Pedersen hurtigt fik kaldt folkene sammen således at de kunne komme hurtigt frem og give førstehjælp. Vagn Pedersen fortæller til Tidsskriftet at da de ankom var der hverken puls eller vejtrækning, altså et regulært hjertestop, og de begyndte at give hjertemassage. Det lykkedes at få hjertet i gang inden Falck ankom, men skipperens tilstand var stadig kritisk da Falck kørte ham på sygehuset. Vagn Pedersen fortæller her et par dage efter hændelsen, at efter et kritisk døgn, går det den rigtige vej for skipperen.

*En flot og prisværdig indsats af folkene fra Thorsminde redningsstation, som fortjener den største anerkendelse.*

## LÆSERBREV

### Til lykke Hr. Forsvarsminister Hans Hækkerup.

Så lykkedes det endnu engang for dig at begå en eklatant dumhed med lukningen af Sønderho og Oksbøl redningsstationer. Med en fast taburat på Christiansborg øst for den for udsynet spærrende Valby Bakke, er der selvfølgelig langt til Vestjylland og en forståelse for vore problemer. Du har nu bidraget med et nyt!

Jeg havde ellers den opfattelse, at din aktivitet som krigsminister i forbindelse med dansk deltagelse i krigshandlinger i det tidligere Jugoslavien ville være dig nok, men der tog jeg grundig fejl!

Dersom du og din i øvrigt håbløse regering undlader anskaffelse af nye transportfly til flyveåbenet, hvis egne eksperter har erklæret, at de gamle Herkules let kan holde 10 år endnu, ville der ingen økonomiske problemer være med at opretholde og måske udbygge redningsberedskabet på den jyske vestkyst.

Du vil forhåbentlig blive gjort ansvarlig den dag katastrofen sker. Du har ærligt fortjent det.

Werner Beck Nielsen  
Nygade 15  
Tønder

# Afprøvning af nødsender

Jeg vil lige fortælle lidt om det nye Crewfinder system fra Sea Marshall. Systemet består af en lille bærbar nødsender på størrelse med en pakke cigaretter med en lang antenne som er lavet så man kan tage den om halsen eller man kan vælge at putte senderen i lommen plus en pejler som installeres om bord i skibene. Hele systemet kører på en frekvens på 121,5 MHz.

Tirsdag d. 21-3 om formiddagen kom Steen Rud Hansen fra firmaet Sea Marshall Rescue Systems Ltd. og installerede denne såkaldte Crewfinder på Martha Lerche. Om eftermiddagen fik vi samlet et par mand hvorefter vi sejlede ned i Nissum Bredning for at holde en fælles øvelse sammen med en af søredningstjenstens helikopter. Med vores LRB. sejlede vi ned midt i Bredningen og satte en mand i vandet iført dragt og nødsender. Da Martha Lerche nærmede sig manden i en afstand af 1 sm. fik vi alarm, men skulle ind på 0,9 sm for at kunne retningsbestemme signalet fra senderen.

Helikopteren fløj i 300 m. højde og fik det første signal i en afstand af 5 sm, men skulle ind på 1,5 sm. for at kunne retningsbestemme.

Tirsdag d.28-3 da vi skulle have øvelse med Henrik fra Dansk Folkehjælp valgte vi at afholde denne på fjorden hvor vi blandt andet øvede hjertemassage på dukken og at tage puls på hinanden under sejlsads. Da det var blevet mørkt sluttede vi øvelsen af med at afprøve Crewfinder systemet en gang til men nu under lidt andre forhold og igen med samme resultat.

Efter natøvelsen snakkede vi lidt frem og tilbage om hvad folk syntes om systemet og vi var alle positive over det vi havde afprøvet dog skal det siges folkene på helikopteren vidst ikke var synderlig imponeret over rækkevidden fra nødsenderen. Hvis vi selv skal kritisere noget må det nok være antennen, der virker alt for stor på senderen.

Jens Slot  
Thyborøn RST.



Betina Stålberg FK er her fotograferet med nødsenderen om halsen.

# 150 års Jubilæet

*På opfordring af Grete Tuxen Andersen og Alan Hjorth Rasmussen, der har lavet dette udkast, vil foreningen sende følgende skrivelse til: Post Danmark Frimærker*

Foreningen af danske Redningsmænd skal herved gøre Post Danmark Frimærker opmærksom på, at Det danske Redningsvæsen, der nu er organiseret under Forsvarsministeriet - Farvandsvæsenet, fylder 150 år den 26. marts 2002.

Foreningen af danske Redningsmænd skal i den anledning ansøge om, at begivenheden må blive markeret med en frimærkeudgivelse.

Ved 100-års jubilæet i 1952 udgav Post- og Telegrafvæsenet et frimærke med motiv af en redningsmand, der bærer en forkommen i land. I løbet af de seneste 50 år har der fundet en rivende teknologisk udvikling sted, og vilkårene for

redningsvæsenets personale er blevet radikalt ændrede. Stationernes antal er blevet færre, men samtidig er redningsvæsenet blevet effektiviseret voldsomt med brug af moderne tidssvarende materiel, hovedsagelig stationeret i de større fiskerihavne på Vestkysten og Bornholm.

Med det danske redningsvæsens fartøjer og raketmateriel er der alene i perioden 1852-1965 reddet 12.895 nødstedte fra ulykker og forlis på havet.

Det ville glæde os, om Post Danmark vil markere 150-års jubilæet med en frimærkeudgivelse.

Foreningen af danske Redningsmænd markerer blandt andet jubilæet ved ud-

sendelse af en jubilæumsbog skrevet af redningshistorikeren Grete Tuxen Andersen og museumsinspektør ved Fjordmuseet, mag.art. Alan Hjorth Rasmussen, tidligere leder af Fiskerimuseet i Esbjerg og Nordsømuseum i Hirtshals.

Foreningen af danske Redningsmænd bidrager gerne med farvebilleder, f.eks. af et moderne redningsfartøj, til evt. brug for forarbejdet med frimærkeudgivelsen.

Venlig hilsen

Foreningen af Danske redningsmænd  
Jacob Pedersen, formand



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

## Hanstholm Skibradio

### Maritim elektronik & El-systemer

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

# SSRS holdt møde i Frederikshavn

Det Svenske redningsselskab holdt deres årlige skippermøde i Danmark.

Med en 21-punkts dagsorden holdt det Svenske Redningsselskab et to dages Skippermøde i Frederikshavn, det var den 8 og 9 april, og diskussionerne drejede sig om alt lige fra nye headset (hovedtelefoner til kommerciel og indbyrdes kommunikation, Intercom) til uddannelser. Der var omkring 50 deltagere i mødet som foregik i en meget behagelig og afslappet atmosfære. Deres VD som jeg vil betegne som divisionschef på dansk Rolf Westerstrøm indleder mødet med at byde velkommen, undertegnede var inviteret med til overvære deres to dages møde, men jeg kunne kun afse tid til at være med om lørdagen. Efter at være ankommet til Stena hotel i Frederikshavn, hilser jeg på redningsinspektør Anders Jønsson som jeg har haft kontakt med igennem snart meget lang tid, her er det år vi taler om, og det er rart at møde en person som man kun har skrevet med, men det til gengæld også ret meget.

Som sagt startede deres VD Rolf Westerstrøm med at berette om, at man i SSRS aldrig modtager statslige bidrag, alle indtægter er fra private, og fortæller også om donationer, alt bliver vist på overhead, og det er ikke småpenge vi her taler om, der skal samles lige ved 200.000,- kr. ind om dagen så der er nok at tage fat på. Derpå er Rolf Westerstrøm inde omkring deres styrelse, denne består af privat personer som er lige fra redningskipper over bankdirektør til presseombudsmand og advokat samt et par skibsredere. Til min overraskelse har de sat mig på til at berette om det danske redningsvæsen,



VD Rolf Westerstrøm th. og redningsinspektør Anders Jønsson foran Selskabets flag.

og om Farvandsvæsenet som vi jo hører under, og jeg giver efter bedste evne, det kom jo bag på mig, en beretning om at det danske redningsvæsen, at det startedes af C B Claudi i 1852, efter at der var omkommet en masse mennesker (omkring 1300) ved forlis ud for den jyske vestkyst, og om hvor mange stationer vi havde været, og at vi nu havde fået lukket tre så vi var nede på 21, i modsætning til dem som netop havde åbnet nummer 40, at vi kom under Farvandsvæsenet i 73, og at vi var en statslig institution der hørte under forsvarsministeriet, fortalte at forsvarsministeren som sådan var den øverste chef og så hele remsen ned til redningsinspektøren, derpå lidt om mig selv

og jeg var også inde omkring vores byggeri af både. Efter hvad jeg forstod på det, består hele deres administration, til knap 600 mand, af seks personer hvoraf to er på deltid. Dette inklusiv Divisionschef og redningsinspektør. Men jeg vil pointere at jeg kan have fået forkert fat i det.

Rolf Westerstrøm tager derpå spørgsmål omkring "Trossen" og forsikringer op. Der er i dag 6000 medlemmer i "Trossen" og af disse 6000 har 139 modtaget en eller anden form for assistance, og det fortælles at flere bådejere er gået over til "Trossen" efter at have modtaget nogle store regninger. Rolf Westerstrøm fortæller at der er blevet rettet henvendelse til dem om det var muligt at få fiskefartøjer på op til 12 tons med i "Trossen", dette ville man nu drøfte om på hvilken måde dette kunne lade sig gøre, Der blev foreslået at man fik en aftale med fiskernes forsikringer om at man betalte 1500 kr. for hver båd. Der blev også foreslået at man kunne lave det kollektiv så man modtog et tilskud fra hver forsikring, dette var også en mulighed, men man var opsatte på at få disse både med. "Trossen" må aldrig anses som en forsikring. Alle assistancer sker med behørig bemanding og på bestillerens egen regning/risiko. Derpå en diskussion om at man kræver skippere med eksamen dette vil blive et krav, og man vil give disse skippere en eksamen. Mindste eksamen for at være skipper på en redningsbåd er kategori 8, dette er jeg ikke lige klar over hvad betyder.

Rolf Westerstrøm og Anders Jønsson går derpå ind omkring forsikringer. Ved totalhavari er deres både forsikret for henholdsvis 12 og de store for 20 millioner, disse præmier betales af diverse forsikringselskaber som sponsorerer og der er mange forsikringselskaber der vil ind og sponsorerer der er ca. en 10 til 12 stykker der står klar til at springe til. Forsikringerne for redningsfolkene som også er omfattet af en ulykkesforsikring er ligeledes en sponsoreret forsikring.

Da redningscentralerne i Sverige fra 1-1-99 er slået sammen til en, har MRCC Gøteborg ansvaret for søredning og når man kalder denne svares der Sweden Rescue. Der var inviteret fire personer med fra MRCC Gøteborg og en af dem Anna Karin Hedborg fortalte om hvilke tiltag der var blevet lavet for at forbedre alarm og kommunikation ud til redningsstationerne. Efter hvad jeg forstod er det alarmcentralen der kalder direkte ud. Derpå fortæller Anna Karin Hedborg om diverse statistikker, og om at der havde været 1116 aktioner i alt, og deraf havde Søredningsselskabet haft de 561.

Rolf Westerstrøm går derpå ind og fortæller om ulykken ved færgen "Prinsesse Ragnhild"

Så er tiden så fremskreden at det er tid til at tage på et planlagt besøg ved redningsstation Skagen. I anledning af skippermødet havde man også lagt deres 12 meter båd til kaj i Skagen havn således at man kunne besigtige den. Inden vi afslutter mødet bliver der delt en masse flotte jakker ud, disse er sponsoreret af Scania diesel, og efter at jeg tror næsten alle havde

fået en jakke, får jeg også en meget flot rød jakke med redningsselskabets logo på ryggen. Dette medførte i øvrigt en lille pudsigheid, da vi alle er på Skagen redningsstation, står jeg med ryggen til Henrik som netop er ankommet, og han tænkte godt nok, det var da mærkeligt så godt den svensker talte dansk, jeg takker for komplementet.

Under turen til Skagen, som jeg kører i egen bil, da jeg skal hjem igen hen på aftenen, har jeg Anders Jønsson og en redningsmand med i bilen, og Anders Jønsson fortæller blandt andet at de næste dag skal diskutere hjelme, der er blandt andet en hjelm som når man er inden døre har tilkoblet et stik, men når man går ud så sætter man det i en lille sender man har på sig, og den virker både som VHF og med Intercom, denne hjelm har desuden den egenskab at skulle man falde overbord så tager man hjelmen af og inde i hjelmen sidder en lille sender der starter når den bliver våd, og man kan så pejle den fra båden. Den hjelm ville jeg nu gerne have set. Men vel ankommet til Skagen hilser vi på Åge, og jeg går ned på deres 12 meter som ligger ved kajen for at få taget nogle billeder inden bussen med hele selskabet ankommer, Åge har da allerede studeret denne nøje, alle får en fin rundvisning på redningsstationen, og den kan man bestemt også godt tillade sig at vise frem. Da klokken efterhånden er godt 20 får jeg en lille sludder med Åge inden jeg kører tilbage til Grenå, hvor jeg ankommer før midnat. Jeg har ikke fået artiklen godkendt i Sverige og vil som sådan tage forbehold for eventu-



Karin Karlsson står her med nogle af de jakker som blev uddelt.

elle forkert oversættelse, men jeg tror ikke der er nogen. Da jeg ved at de ser dette i Sverige vil jeg sige mange tak for en hyggelig og interessant dag.

HS



Rescue 1100 fremtidens redningskatameran.

 **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

 **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

*Vor service - Deres sikkerhed*

 **GLORIDAN AALBORG A/S**

**Brand-, sikkerheds- og redningsmateriel til skibsfart**

**Konvertering af halon-anlæg**

 EDSE  
Landsdømmende Godkendte Værktøjer Godkendt af Søfartsstyrelsen

**Salg - Service Genopladning - Rådgivning**

Døgnservice:

 **GLORIDAN AALBORG A/S**  
Lundeborgvej 4 · 9220 Aalborg Øst  
Tlf. 98 12 82 00 · Fax 98 15 38 11

# Test af Svensk Redningsbåd i England

Det Engelske redningsvæsen RNLI har en af det svenske (SSRS) "Victoria" modeller (12 meter båd) på prøve, og Tidsskriftet har fået lov at offentliggøre deres dagrapport vedrørende testen af denne båd.

I mellem februar og maj testes R/b "Gustaf B.Thordén" af RNLI. Med på rejsen er to skippere fra SSRS. Martin er en af dem og han sender os rapporter hvorledes testen går.

## Første dag med engelske skippere.

Poole 21/2-00

Første dag med engelske skippere. Effektiv sejlads i 6 timer. Poole-Weymouth-Poole. Testet båden i et "farligt" område, søer fra alle retninger selv fra undersiden Klarede dette beundringsværdigt godt, med tanke på den ringe vægt. Alt fungerer til tilfredshed, har ikke haft en eneste alarm siden vi kom herover. Fulgtes med Pooles redningsfolk til øvelse om søndagen, meget lærerigt, sejlede deres Atlantic 75 samt Mersey, fine søbåde. Alt vel. *Martin*

## Hosts øvelse med kystbevogtningen.

Poole 23/2-00

Er nu i gang med det andet hold skippere. Udmeldingen fra det første hold bød på mange lovord. Mange fine komplimenter til samtlige 12 meterens konstruktører og leverandører. Har hele dagen gennemført hosts øvelser med den engelske kystbevogtnings helikopter, lovende. Vi gennemfører ca. 4-6 timers sejlads hver dag imellem "hvide øen" til Weymouth og i morgen planlægger jeg et besøg ved en station på kanaløerne, sandsynligvis Jersey. Vejret har været godt hele tiden, 10-12 grader og svage vinde. Forårs hilsen *Martin*

## Besøg på Isle of White.

Poole 25/2-00

I løbet af dagen i går besøgte vi Cowes, en lille by på nord siden af Isle of White. Det er her RNLI bygger sine RIB både, meget imponerende anlægning hvor 80 pers. tjener deres levebrød. Interessen for 12 meteren var meget stor. På hjemvejen styrede vi kursen østerud og rundede Isle of White for at lære hvordan båden teer sig i surfe bølger Vi timede tidevandet for at få maksimal effekt Det er når strømmen (6-8 knob) løber mod vinden på en opgrunding at disse massive bølger dannes. Båden var meget let at manøvrere selv her og hade ingen tendens til at gå rundt, max rulning højst ca. 30 grader. Alt ombord fungerer perfekt og de engelske skippere er meget rutinerede. Det er først og fremmest manøvre egenskaberne i forskellige situationer som vi tester og fartresurserne demonstreres endda på fladt vand. Diesel forbruget ligger i snit på 420 liter om dagen. Vejret er stadig

godt 12 grader varmt og solskin, men de har lovet sydlig kuling til weekenden. Håber alt er vel på stationerne derhjemme. *Martin*

## Rigtigt dårligt vejr.

Poole 29/2

Håber alt er vel derhjemme. Har i løbet af dagen været ude med Andrew Fremante og Mikel Vlasto. Rigtigt dårligt vejr, 8-10 beufort bølgehøjde ca. 5m. De er vant til en topfart af 15kn. med deres Mersey og bølgerne holder 19kn. så de får ofte brådsøer agten fra, men vi kan ligge på en og samme bølge og få en rigtig behagelig rejse, fungerer faktisk meget godt. I morgen er det sidste dag her i Poole inden båden transporteres til Hartlepool, nordøstre England. Alt har fungeret perfekt hidtil. *Martin*

## Bugsering i 9 knob.

Hartlepool 8/3

Hartlepool er en rigtig dejlig plads En masse vind i 10 - 18 m/s klassen (altid?) Første sejlads er overstået og det med et meget imponerede udtalelse fra både de to og deres besætninger, eftersom vi i går (tirsdag) var på langrejse op til Berwick, hvor en af folkene er coxwain. Jeg fik også spist min første fish and chips nogensinde og det kommer til at blive flere! Vi havde også meget varierende vejrforhold, med alt lige fra havblik, til kraftigt tidevand, og modvind på 15 m/s. Ved ankomsten til Hartlepool måtte vi være med i en bugserings øvelse med nabostationen i Teesside, som har en båd i Tyne-klassen og vejer ca. 28 tons. Vi bugserede den med 9 knob, hvilket imponerede kraftigt på deres besætning. Derefter blev vi bugserede ind gennem slusen og til kaj inde i marinaen. Flere rapporter kommer efter hvert afsluttet gruppe. Hilsen *Bengt T*

## Very impressive.

Hartlepool Marina søndag aften, 12/3-00. Så har yderligere en meget tilfreds gruppe af skippere i R.N.L.I. forladt "Gustaf B. Thordén" og Hartlepool efter tre dage med intensive tester og prøvesejladser langs den nordvestlige kyst af England. Lige som de 4 tidligere grupper af tre skippere, var John Murray, John Connell og David Innes, repræsenterende Anstru-



12-10 ved kajen i Skagen, samme type som den der testes.

ther, Amble og Blyth redningsstationer, imponerede over bådens utrolige manøvre egenskaber. Allerede efter den første øvelses sejlads, kunne de føre båden i sided, hvilket år den sværeste manøvre. Siden begav vi os ud i Nordsøen, hvor forskellige egenskaber, som til eksempelvis fuldt rorudslag i høj fart (svingradius under ti meter), crash-stop i fuld fart (stille liggende efter 1/2 båd længde) vistes. Sejlads i med- og modsø under forskellige trimforhold udførtes også uden problemer. Dag to blev 104 N.m. tilbagelagt, da vi besøgte Amble, Blyth og Newcastle. Varierende søgang, fra næsten havblik, til kraftigt tidevand og vind på op imod 15 m/sek.

I morges gjorde vi en fælles øvelse med Hartlepoons og Tynemouths redningsstationer. Øvelsen gik ud på at bugserer en af deres både i Arun-klassen. Trods en vægt på 32 tons, bugserede vi hende med 9 knob. Fra stille liggende til 9 knob tog det ca. 2,5 min. - Very impressive - en udtalelse jeg har hørt mange gange under disse dage i England. Hilsen *Bengt T*



Navigatorens og skipperens pladser er fyldt med avanceret udstyr.



Et blik på skipperens plads. Der er viskere på alle vinduer.



I maskinrummet står 2 Scania på hver 450.HK.



Et kig ned i stb. side af redningsrummet



Der er to pladser i hver side af styrehuset, med fjedrende (hydrauliske) stole og Intercom ved alle pladser.



Skipperens udendørs manøvreplads.

## Besøg i Scarborough og Whitby.

Hartlepool 21-03-00 Nu er det sket igen!

Tre lykkelige coxwains forlod i går "Gustaf B. Thordén", for at vende tilbage til deres hjemstationer og berette om denne "EXTRAORDINARY" båd. Under disse tre dage, som hver gruppe har til rådighed, har vi besøgt to af deres hjemstationer, nemlig Scarborough og Whitby. Jeg ved ikke om Simon & Garfunkel's sang "Scarborough Fair" har noget med denne

by at gøre, men sikkert er det at CAPTAIN COOK afsejlede fra sin fødeby Whitby, da han skulle til at opdage Australien.

Et femten tal af respektive besætninger bydes på prøvetur i "G.B.T" i strålende forårsvejr. På vej tilbage til Hartlepool, lagde vi til i Staithes, en lille by med R.N.L.I.-station. Drøm om min overraskelse, da en mand kommer frem og på rigtig Stockholms dialekt, spørger hvad

en svensk redningsbåd laver her !!!

Han havde fundet sin store kærlighed i Staithes og flyttede dertil for to og et halvt år siden. Også her bydes besætningsmedlemmer + to mand fra Royal Coast Guard på en prøvetur. Så, atter igen tre forårsdage med en masse "impressed" personer ombord.

I dag er det ordinær "Stand Down Day", dvs. en dag at pudse og polere i. Bengt.T



Læg mærke til de to ståpladser, hvorfra båden kan manøvreres.

#### Sidste sejlads for Bengt.

Hartlepool 25/3-00

Så er sidste sejlads afsluttet for mig for den her gang. Martin kom hertil i går og tager hånd om båden en måned fremover. Næste etape for mig begynder i Conwy i nordvestre Wales, den 24 April. Som de tidligere grupper var disse tre skippere meget imponerede af bådens præstationer, manøvre egenskaber og elektroniske udrustning. Selv løsningen på bårehåndtering og placering har været meget omtalt. For første gang var der en skipper som foretrak rattet i stedet for joystick!! Båden har som sædvanligt fungeret rigtigt godt. I øvrigt har alt været meget behageligt og en hjælpsomhed fra Hartlepool redningsstation der har været enorm. Bengt.T

#### På vej til Skotland.

Hartlepool 26/3-00

Håber alt er vel med jer derhjemme. Ligger vel fortojet i Hartlepool marina efter en vellykket dag på Nordsøen. Tre nye skippere ankom i dag, og de skal som de øvrige blive i tre dage. En skotte og to engelsmænd, meget flinke Skal under morgendagen forsøge at nå den skotske grænse ca: 70 mil nordud fra Hartlepool, så om vejret tillader det tager det os ikke mere end 2,5 time.

Der er tre grupper tilbage her inden båden går over til Wales den 5 april. Nu kommer der også skipper som normalt sejler Tyne klassen, noget større end Mersey klassen. Alle deres bådklasser er opkaldt efter floder i England. Ha' det så godt. Mvh. Martin. Distance 463 mil vestover

#### Gennemført bording manøvre.

Hartlepool 29/3-00

Her i Hartlepool skinner solen, imellem

skyerne. Vejret de seneste 2 dage har været perfekt til vore tester, nordøstlig kuling og megen regn. De tre skippere fik testet båden i 4-5 m sø og i dårlig sigt, da vi gik ud sent om aftenen. Dagen derpå gik vi op til en ankerligger 7 mil østen af Hartlepool og gennemførte bordings manøvre samt side forflytning på den 70.000 tons. Bahamas flagede båd Så i dag er det stoptur, og det er robofonen som har vagt. 12-09 er gennemgået og klar til de næstkommende tre dage med tester udenfor Englands nordøstkyst.

I dag har Gustaf og jeg haft besøg af tre distriktsmekanikere samt tre lodser fra Humber pilot station, stor interesse for vores fremdrivning og manøvrering. Alt vel Mvh Martin

#### Nordøstlig kuling og spejlblankt.

Hartlepool Marina 1/4-00

Hej. Håber alt er vel derhjemme på jeres stationer.

Har netop sagt adjø til tre tilfredse skippere. Vi har haft perfekte forhold til vore tester, da Nordsøen har budt os på nordøstlig kuling samt svag vestlig vind og et næsten spejlblankt hav. Jeg fik til sidst mærket Skotlands jord under mine fødder, da vi i går satte fast i den lille fiskerhavn Eymuth, 86 mil nord om Hartlepool efter 2 timer og 20 min. Under turen passerede vi Humberer Castle hvor alting startede for 175 år siden det var her RNLi grundlagdes siges det, der har dog fundets sørednings enheder inden da, allerede i år 1780 blev der gjort insatser udefter fra Englands kyster. Vi har haft samme fornøjelser som Bengt havde med sine skippere, at få øve sammen med Hartlepoons redningsbåd, vi bugserede deres Tyne (24 tons båd, topfart 18kn) samt øvede brandslukning og mand-over-bord. Vort redningsnet var klargjort og der var ingen problemer med at få frivillige til at hoppe i søen. I morgen er det fredag og jeg skal besøge Tees station hvor de søsætter via slip. På grund af tidevandet kan de ikke have båden flydende hele tiden uden at måtte hive den op på slip hver gang de kommer tilbage. Nu er der kun et "kuld" skippere tilbage her i Hartlepool siden ruller vi over til vestkysten og byen Conwy på Wales nordkyst. Hav det så godt. MVH. Martin på den anden side af Dogger banke.

Båden bestormet af avisreportere. Conwy 13/4-00

#### Båden bestormet af avisreportere.

Conwy 13/4-00

Befinder mig nu i nord Wales og den lille by Conwy. En charmerende lille by med en af Europas bedst bevarede ringmure og en fantastisk fæstning, alt dette omgivet af Wales grønne bakketoppe. Forlader

med tre nye skippere den 10/4 for en tredages tur til Irske havet. To af dem var fra Isle of Man så det gjorde øen til et naturligt stop på vor rejse op til Skotland og Port Patrick. Båden blev bestormet af avisreportere samt "redningsbåds entusiaster" da vi satte fast i byen Peel på Isle of Mans vestkyst. "The Swedish Lifeboat" er nu et velkendt begreb.

Vi fortsatte mod Port Patrick med NNV kurs. Det var først svært at udskille indløbet til Port Patrick, da det bare er en sprække ret ind i bjerget. Vel inde i et lille havnebassin mødtes vi af besætningen fra redningsstationen. Interessen var stor og Gustaf og jeg bød hele besætningen på en lille tur udenfor havnen. Dagen efter satte vi kurs sydover ned til Newcastle på Nordirlands østkyst. Der gennemførte vi øvelse med deres Mersey (12m, 14ton topfart 15kn) Øvelsen indeholdt bugsering og bording samt mand-over-bord. Natten tilbragte vi i Howth på Irlands østkyst lige ovenfor Dublin. Sidste dag var vinden tiltaget og der var blevet lovet kuling 15 fra nordøst Kursen tilbage til Conwy var ret østlig og distancen 80 mil. Spiste middag med divisionsinspektøren. I går aftes og vi diskuterede om Conwy egentlig var anvendelig som base for vore tester. Vi har 30 mil til nærmeste havn hvor vi kan gennemføre manøvrerings øvelser og vi er meget låst af tidevandet da indsejling til Conwy kun er muligt 6 timer om dagen. Et alternativ er at flytte båden til Irland hvor bedre havne med sluser er tilgængelig, selv Poole har været diskuteret.

Lørdag og søndag gennemfører vi udfordrings prøver med nye skippere, vejrprognosen er svage vinde fra SV, det giver os fine forhold og jeg skal se om der findes mulighed for at finde beskyttet øvelses vand, selv i dårligt vejr, hvis ikke må båden sandsynligvis flyttes. Det har været meget lærerigt og 12 meteren har vist sig at være en rigtig "arbejdshest." Dette er



Igennem en nedgang i dækket, kommer man ned på en platform, hvorfra man kan rense waterjettet.

engelskmændene meget imponerede af. Hav det så godt MVH Martin.

#### Kaldt til haverist i ukendt farvand.

Conwy 18/4-00

Hej med jer. Ligger i dag fortojet ved flydebroen for rengøring og afvaskning. Afsluttede en 2-dages udfordrings test i går som bød på mange interessante momenter. Vi blev dag nr.2 kaldt til en haverist på grund i det ukendt farvand "Menai strait" mellem øen Anglesey (nordvest Wales) og fastlandet. Sundet kan kun passeres hvis man har meget. god lokal kendskab og med 3 redningsskippere fra dette område ombord følte det sikkert at gå derind. Sejlbåden var rendt op på en grund midt i sundet og tidevandet var på vej ud, men som heldet var havde sejlbåden tvillingekøl og stod fint midt oppe på grunden som nu mer begyndte at ligne en mindre ø. Nu kunne vi bare vente på højvandet og imens kaldte vi en Engelsk redningsbåd op som var i nærheden og

spurgte om vi måtte bugser. Den her gang var det en Arunklass (16m 18kn 32ton rækkevidde 230 mil). Dette forløb fint og skipperne var meget. imponerede over de fine manøvre egenskaber med en 32tons båd agterude.

Tidevandet begyndte at strømme ind i sundet som nu mere lignede en flod da strømmen satte med 8-9kn. Det hele forløb dog fint og sejlbåden gled af uden problemer. Jeg har også haft fornøjelsen at se mig omkring i nærområdet, dette inkluderer blandt meget. andet fornøjeligt en bestigning af Snowden, Wales højeste bjerg (1085m).

Nu har jeg haft de sidst skippere ombord i Conwy for min del og næste gang i læser mine rapporter er de postet fra Eastborn (Englands sydøst kyst). Indtil da kommer Bengt at sidde med tangentbordet på knæet på BB side i "Gustaf B Thorden" og mig finder i på Kæringøen. Hav det så godt. MVH Martin.

#### 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



#### ELLING & EJSING A/S

Maskinværksted · Skibssmedie  
Nordvestkajen · 9850 Hirtshals

Telefon 98 94 23 22

Lager og indkøbsafd. 98 94 24 35



Nordhavnsvej 11 . 8500 Grenaa . 86 32 50 66



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

# Referat fra UROM

Møde nr. 1/2000, onsdag den 1. marts 2000 i Søkvæsthuset, København.

## Fra Farvandsvæsenet:

Divisionschef Svend Bojesen  
Skibsinspektør Mogens Rasmussen  
Overkonstruktør Michael Jensen  
Afdelingsingeniør Ómar Frits Eriksson  
Ingeniør Henning Littau (indtil pkt. 4)  
Ingeniør Per Siert (indtil pkt. 5)  
Ingeniør Christian Nielsen  
Fuldmægtig Jørgen Busch Christensen (referent)

## Fra Foreningen af Danske Redningsmænd

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

Svend Bojesen bød velkommen til møde nr. 1/2000 i UROM. Udover Mogens Rasmussens ønske om et yderligere punkt vedrørende informationsudveksling internt i Farvandsvæsenet og mellem de enkelte redningsstationer, var der ikke yderligere dagsordenspunkter.

Mødet blev herefter afholdt med en dagsorden som havde nedennævnte udseende:

### Dagsorden:

1. Installering af militær VHF i LRB18 (ønsket af Claus Jacobsen).
2. Opfølgning fra sidst. Markusnettet, redningsfartøjs autostop og dykkere.
3. Status vedrørende LRB type-10.
4. Status vedrørende bygning m.v. og det videre forløb med MRB type-16.
5. Status vedrørende byggeaktiviteter på redningsområdet.
6. Forbedret informationsudveksling internt i Farvandsvæsenet og mellem redningsstationerne.
7. Eventuelt.
8. Dato for næste møde.

### Ad. pkt. 1 Installering af militær VHF i LRB18 (ønsket af Claus Jacobsen)

Claus Jacobsen oplyste, at redningsstationen havde fået tilbudt af Bornholms Marinedistrikt kvit og frit at få installeret en militær VHF i LRB18.

Henning Littau oplyste, at det ikke tidligere var teknisk muligt at installere en militær kanal i en eksisterende VHF og såfremt der skulle installeres en separat

militær-VHF i LRB18 skulle Søfartsstyrelsens tilladelse indhentes. Materielafdelingen undersøger og melder tilbage til UROM. (Vedlagt notat af 6. marts 2000 af Henning Littau).

### Ad. pkt. 2 Opfølgning fra sidst. Markusnettet, redningsfartøjs autostop og dykkere.

Michael Jensen oplyste, at samtlige større stationer har meddelt at de ikke ønsker Markusnettet.

UROM var herefter enige om, at FK herefter med behørig hensyntagen til Teknisk forskrift om havnebaserede kystredningsfartøjer, 1995 pkt. 16.6.1 punkt 4) og 5), skulle iværksætte og foranledige det videre fornødne.

Henning Littau oplyste, at Materielafdelingen som lovet havde set på funktionaliteten for autostop i type 23-fartøjerne og at Claus Tegne-Hansen, FA efter aftale afdelingerne imellem havde været i Neksø og havde udarbejdet en rapport. (Vedlagt rapport af 17. februar 2000 af Claus Tegne-Hansen, FA). De tre øvrige type 23-fartøjer, M. Gaardbo, L.V. Dam og Anna E. Rørbye autostop undersøges ligeledes og FA rapporterer til FK, M og UROM.

Henning Littau oplyste videre at der tillige var fremsat forslag til forbedringer af type 23-fartøjernes relæsystem. Efter en kortere drøftelse, konkluderede Ómar Frits Eriksson, at man også sammen med Søfartsstyrelsen vil undersøge mulighederne for at forbedre autostop-funktionen samt overveje om der skal udarbejdes en procedure for afprøvning af nødstop-funktionen.

Jørgen B. Christensen oplyste, at notat om grundlaget for dykkerredning og alm. redning vil være klar på næste ordinære UROM-møde.

### Ad. pkt. 3 Status vedrørende LRB type-10.

Mobiltelefoner i LRB type-10  
Henning Littau gennemgik både de eksisterende satellit-baserede og konventionelle mobiltelefon-løsninger. Svend Bojesen takkede for gennemgangen og konkluderede, at vi alle kunne være enige om, at der ikke var behov for sådanne løsninger lige nu. En GSM vandtæt mobiltelefon kunne afprøves på RST Hirtshals, mens satellitløsninger tages op til drøftelse på et væsentligt senere tidspunkt.

### Generelt vedrørende LRB- type 10

Per Siert orienterede om, at LRB 16 har fået udført garantisyn. LRB 17 står foran garantisyn og LRB 18 vil få udført garantisyn primo maj 2000. LRB17 vil få installeret en ekstra projektør.

Per Siert oplyste endvidere, at 1 dags seminar for evaluering af vedligeholdelse-håndbogen for LRB-type10 vil blive afholdt i begyndelsen af maj 2000.

Michael Jensen oplyste, at det var opfattelsen i FK, at der var konstateret problemer med maksimumstemperaturer i LRB'erne og waterjets i LRB11. Ómar Frits Eriksson meddelte UROM, at Materielafdelingen arbejder og ser på begge sager og melder tilbage til FK.

Michael Jensen henlede videre opmærksomheden på, at det vurderes uhensigtsmæssigt, at garantisyn skal afholdes i Aalborg og Jacob Pedersen fandt det mindre heldigt, at syn i almindelighed udfra et ressourcemæssigt synspunkt og henset til at fartøjerne skulle frameldes beredskabet i længere tid, ikke blev afholdt i hjembyen.

Ómar Frits Eriksson oplyste, at baggrunden for at garantisynene afholdes ved Mathis Værft, er fordi, at Farvandsvæsenet har aftalt at disse syn udføres uden udgift for Farvandsvæsenet, men omvendt er vi også kontraktlig forpligtet jf. byggekontrakten for LRB'erne §10 til at gennemføre garantisynet på byggeværftet. Øvrige syn gennemføres i samarbejde med Søfartsstyrelsen og klassen hos det værft, som afgiver det for staten mest fordelagtige bud.

Bjarke Kristensen omtalte et problem med at sikre data i plotter. Ómar Frits Eriksson gav tilsagn om at M vurderede funktionaliteten, om der evt. var mulighed for at vælge alternative muligheder og herefter meldte tilbage til Bjarke Kristensen og FK.

### Ad. pkt. 4 Status vedrørende bygning m.v. og det videre forløb med MRB type-16.

Generelt vedrørende MRB-type 16  
Per Siert orienterede om at MRB Morten Stages garantisyn hos Mathis Værft. Problemet med ankerkædekassen søges løst. Per Siert orienterede videre om status vedrørende bygning af MRB-type 16, nr. 2. Tidsplan følges og levering kan ske medio september 2000. MF-pejler udgår, aircondition i styrehus ændres og bord i redningsrum ændres. Vægtbesparelse i forhold til Morten Stage: ca. 300 kg lettere. Vedrørende de skærpede støjkrav på 65 dB i forhold til forskriftens punkt 15.1.5 afholdes møde med Ødegård og Daneskiold-Samsøe.

Tørkrængningsprøve afholdt 28. februar 2000. Med hensyn til Mathis Værfts ønske om fritagelse for visse krængningsprøver, er aftalt, at værftet kontakter Søfartsstyrelsen. Bygningen af MRB-type 16, nr. 3 startes 13. maj 2000.

Svend Bojesen rundede orienteringen om status vedrørende MRB-type 16 af og bad Mogens Rasmussen checke op med stationerne i Østerby og Skagen, hvornår man hårdtvejs-afprøver MRB Morten Stage i Skagen.

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

Christian Nielsen orienterede om en række bygge- og ombygningsaktiviteter inden for redningsområdet, herunder tillige om status vedrørende storm/orkanskader. I forhold til status afgivet på UROM-møde den 8. december 1999 er der ikke de store nyheder. Forsvarsminister Hans Hækkerup (S) beslutning om den fremtidige kystredningstjeneste er som bekendt endnu ikke slået igennem på Farvandsvæsenets bygge- og anlægsplan, og afventer UROM's underarbejdsgruppes udarbejdelse af implementerings- eller arbejdsplanen.

Ad Grenå Havn redningsstation - Michael Jensen gjorde opmærksom på at At krav udover endestop, ligeledes er krav om afbrydelse af styrestrøm og sikring ved overlast.

Ad Hirtshals redningsstation - Jakob Pedersen oplyste, at stationens indput vedrørende bådhusets forbedrede flydeevne er afgivet og at Redningsstation Hirtshals ikke har yderligere bem.

### Ad. pkt. 6 Informationsudveksling internt i Farvandsvæsenet og mellem redningsstationerne.

Som ny chef for kystredningstjenesten havde Mogens Rasmussen ønsket dette punkt medtaget på dagsordenen. Mogens Rasmussen opfordrede alle i Farvandsvæsenet om blandt andet gennem anvendelse af FRV mail-system, at være med til at forbedre informationsudvekslingen internt i Farvandsvæsenet og mellem stationerne. FK er stationernes flagpunkt eller indgangsvinkel og alle henvendelser både af materielmæssig, økonomiske, større indkøb og personalemæssig karakter vil blive videreformidlet til de respektive afdelinger.

### Ad. pkt. 7 Eventuelt.

Svend Bojesen fandt det hensigtsmæssigt, blandt andet fordi der var sket en vis udvikling på bovpropel, navigationsudstyr-området og støjområdet, at der blev oprettet et projekt til modificering af de

store redningsfartøjer, MRB'erne.

Bjarke Kristensen nævnte, at der var et stort strømforbrug for affugteren på Redningsstation Rømø. Ómar Frits Eriksson lovede at Materielafdelingen ville se på funktionaliteten samt vurdere om arbejdsmiljø-regler eller om Søfartsstyrelsens tekniske forskrift er til hinder for ændring af installationen.

### Ad. pkt. 8 Dato for næste møde.

Ekstraordinært møde nr. 2/2000 i UROM med gennemgang af:

1. Implementeringsplan for ministeriets afgørelse om den fremtidige kystredningstjeneste.
2. Brugerønsker til strandredningsfartøjet.

blev aftalt til torsdag den 6. april 2000 kl. 13.00. Mødet afholdes i Søkvæsthusets lille mødelokale.

## NOTAT! MATERILAFDELINGEN

### Emne: Anvendelse af militære VHF-kanaler i LRB

Med ref. til UROM møde den 1. marts, hvor der blev udtrykt ønske om anvendelse af militære VHF kanaler i LRB'er ved udvalgte redningsstationer, skal følgende udtales:

Per Siert oplyste, at da LRB'erne er typegodkendt, må der ikke umiddelbart foretages ændringer i hverken skrog eller udstyr, og der kan derfor ikke uden videre installeres en ekstra VHF i skibet, ej heller foretages de hermed nødvendige udskæringer m.v. for installation af en sådan. D.v.s. at der skal indhentes tilladelse hos Søfartsstyrelsen inden evt. indbygning af en ekstra VHF.

Der blev alternativt foreslået at indbygge militære kanaler i de allerede installerede VHF'er, og undertegnede blev anmodet om at undersøge muligheden herfor, samt udarbejde en konsekvensanalyse.

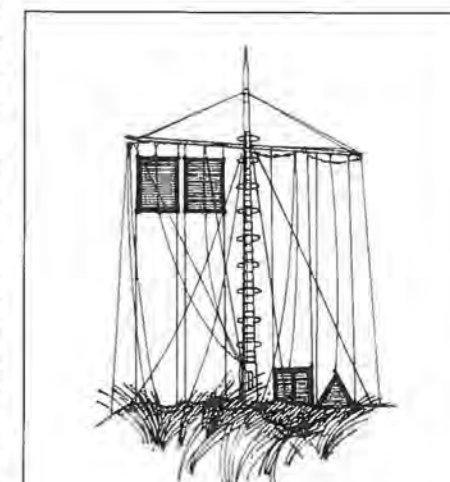
Jeg har derfor rettet henvendelse til Bornholms Marinedistrikt, Operations-officer Ok. Elo Jacobsen, idet det ønskede brugerkrav er kommet fra Neksø RST. Stationen har oplyst, at de har et udmærket samarbejde med Bornholms Marinedistrikt, og det var derfor naturligt at rette henvendelse hertil. Forespurgt oplyste Elo Jacobsen, at han ikke mente der ville være problemer med at få lov til at installere mil frekvenser i LRB.

FRV ikke kan forvente at militæret vil deltage i udgifterne til levering og/eller installation.

han ikke kunne se problemer ved at have civile og mil frekvenser i samme udstyr, idet de selv havde sådan installeret i bærbart udstyr.

Herefter henvendte jeg mig til SP, som har leveret de i LRB installerede VHF'er, en vandtæt udførelse af RT 2048, som er en simplex/semiduplex radiotelefon. (Prisen er ca. 20.000,- kr./stk. + installation). Heri kan der ikke installeres både civile og militære frekvenser, idet mil frq. ligger på ca. 149 MHz og civile på ca. 156 MHz, og båndbredden er <7 MHz p.gr.a. det indbyggede duplexfilter. Selvom det teknisk var muligt, og selvom der er indbygget Dual Watch i udstyret, ville det dog medføre, at man normalt afskar sig selv fra at lytte med på den civile kanal, når der bliver kommunikeret på en mil frekvens. Dette skyldes, at man må vælge, om det skal være kanal 16 eller arbejdskanalen (den civile) der skal være præferencekanalen. Normalt er det kanal 16, men det er muligt at vælge en anden. Alternativ til installation af en ekstra VHF i LRB, er at få installeret de(n) militære frekvens(er) i de allerede eksisterende bærbare SP VHF'er. Dette er muligt, da frekvensområdet i disse går fra 138 til 174 MHz, og det kan desuden gøres forholdsvis få penge. Rækkevidden vil selvfølgelig være mere begrænset, idet effekten kun er 2 watt, men fortrinsvis p.gr.a. den lavere antennehøjde.

Henning Littau.



## HVIDE SANDE FISKERIFORENING

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



# Aktioner fra KGM

Oplysninger fra Kattegats Marinedistrikt.

## Assistance til kutter

**26-27. September.** En kutter i Læso Rende oplyser til **Lyngby Radio** at have vand i maskinrummet samt motorstop. **Sæby redningsstation** rykkede meget hurtigt til undsætning. Det lykkedes dog fiskeren selv at klare problemerne og sejlede derefter til Hals.

## Minører på opgave i Thyborøn

**27-28. September.** En fiskekutter ankom tidlig mandag morgen til Thyborøn. Søværnets minører fra Frederikshavn mødte fiskeren udenfor havnen for bortsprængning af en gammel mine som kutteren havde fanget og sejlet rundt med i ca. 1 uge. Det viste sig at kutteren havde fanget 2 minere, der begge blev afmærket og sænket i havet for bortsprængning. Desværre viste det sig at vejret var for dårligt til bortsprængning med det samme så dette må vente til vejret bliver bedre.

## Nødraketter i Fakse bugt

Mandag aften fik politiet i Vordingborg anmeldelse om observation af 3-4 nødraketter i Præsto fjord - Fakse bugt området. Hjemmeværnsfartøjet PIONEREN af søgte Fakse bugt uden resultat. Det må formodes raketterne er afskudt over land.

## Hurtig udrykning af Gedser redningsstation

Sent mandag aften sendte det litauiske lystfartøj BARACUDA MAY-DAY fra en position vest af Gedser. Gedser redningsstation blev alarmeret og ca. 15 min. efter alarmeringen var **Gedser redningsstation** ude ved havaristen og konstaterede at denne var grundstødt på Rødsand. **Gedser redningsstation** bragte fartøjet flot og fik det ind til Gedser. BARACUDA var tidligere afgået Gedser med kurs mod Kiel og havde ikke set Rødsand i deres kort.

## Fiskekutter udsendte nodmelding

**28-29. September.** En fiskekutter fra Skagen var natten mellem tirsdag og onsdag ved at gå ned i den nordlige del af Kattegat mellem Skagen og Gøteborg. Kutteren, som var i gang med at fiske, meldte til **LYNGBY RADIO**, at den var ved at gå ned. **LYNGBY RADIO** mistede derefter radio kontakten til kutteren. Færgen **PRINCE OF SKANDINAVIA**, der var nær positionen gik til assistance der udo- over alarmerede **KGM RST SKAGEN**, som hurtigt sejlede ud mod kutteren. **SOK** alarmerede en svensk og en dansk redningshelikopter som også blev sendt mod positionen. Da hjælpen nåede frem kunne det konstateres, at fiskefartøjet havde kraftig slagside. Besætningen var ombord i god behold, og var i færd med at smide dækslast overbord, hvorved stabiliteten forbedres, og skibet blev rettet op. Kutteren kunne kort efter sejle til havn for egen kraft, fulgt af to redningsbåde.

## Kutter sunket ved Skagen

**05-06 Oktober.** For en gang skyld kom **Skagen redningsstation** ikke frem i tide. Kutter "Britta Aaen" fik en læk i skibet syd for Skagen. En kutter i nærheden "Alice Beck" tog "Britta Aaen" på slæb samt mandskabet ombord. **Skagen redningsstation** blev tilkaldt for assistance med pumper. Skont redningsstationen rykkede meget hurtigt ud sank Britta Aaen inden hjælpen nåede frem.

## Kutter med defekt læsepumpe

**07-08 Oktober.** Tidligt torsdag aften afgik 2 redningsbåde fra **Redningsstation Hvide Sande** for at yde assistance til en fiskekutter, der havde fået problemer med en læsepumpe. Det lykkedes dog for kutteren at få gang i pumperne igen. Kutteren kunne derfor sejle i havn for egen hjælp, men for alle tilfældes skyld fulgte en båd fra redningsstationen kutteren, indtil denne var i havn.

## Windsurfer i vanskeligheder

Ligeledes tidligt torsdag aften rykkede **Redningsstation Nørre Vorupor** ud med en redningsbåd. Redningsstationen havde melding om en windsurfer i vanskeligheder nogle hundrede meter fra strandkanten. windsurferen blev fundet og bragt i land i god behold af redningsbåden.

## Kutter med maskinhavari

Lidt senere torsdag aften rykkede mandskab fra **Redningsstation Hvide Sande** igen ud. En kutter havde fået maskinhavari og havde derfor brug for assistance for at komme i havn. Redningsbåden fra Hvide Sande sørgede for, at kutteren kom godt i havn.

## Grundstødt sejlbad syd for Anholt

**08-09 Oktober.** **SOK** modtog fredag aften en anmeldelse fra en observator i land, der havde set et fartøj, der sendte nødsignaler. Redningsbåde fra **RST ANHOLT** blev sendt til området, hvor man fandt en grundstødt sejlbad. Båden blev trukket fri og bugseret i havn i god behold.

## Brændende motorbåd i Lillebælt

**09-10 Oktober.** Et dykkerskib fik lørdag formiddag brand i maskinrummet. Personerne fra skibet blev hurtigt reddet op af et andet dykkerskib, som også befandt sig i Lillebælt. Ombord på det brændende dykkerskib befandt der sig trykluftflasker, som der var fare for skulle eksplodere. Derfor blev Åbenrå lods sendt til området som vagt skib. **KGM** alarmerede **MHV HOLGER DANSKE** fra

Åbenrå, som hurtigt kom af sted. Det brændende dykkerskib sank dog hurtigt p.g.a. af sine skader.

## Drivende fiskejolle i Limfjorden

**SOK** modtog lørdag middag melding om fundet af en drivende fiskejolle i Limfjorden. Ved inspektion viste det sig, at der var fiskeudstyr og årer ombord. På grund af dette blev gummibåden fra **NORDSØEN** sendt til området for eftersøgning af evt. overbord faldet person. Gummibåden har eftersøgt et stort område uden resultat. Ved yderligere inspektion af jollen viste det sig at årerne lå på deres plads og åreagerne hang på siden, hvilket indikerer at de ikke har været i brug, og at der derfor ikke har fundet en soulykke sted.

## Motorstop tæt ved havnen

Et lystfartøj på 34 fod med 6 personer ombord måtte lørdag aften anmode om assistance til at blive slæbt til Hadsund havn idet det havde fået motorstop ca. 100m fra havnen. Falck blev via Hobro politi tilkaldt og slæbte lystfartøjet til kaj i Hadsund.

## MHV kutter på barsk opgave

Lørdag aften blev **KGM** alarmeret angående et 38 fods lystfartøj der havde problemer med sit forsejl samt motoren, desuden var fartøjet heller ikke klar over hvor det befandt sig. Lystfartøjet troede de var i Kalundborg Fjord tæt på Kalundborg, men ved afsøgning af Kalundborg Red med lods båden blev det konstateret at båden ikke befandt sig der. Derefter blev **Marinehjemmeværnsfartøjet DUBHE** alarmeret, og lystfartøjet blev samtidig bedre positionsbestemt, idet Kystudkiggen på Røsnæs havde fulgt fartøjet på radar, samt efter samtale med båden kunne man nu koncentrere sig om farvandet syd for Asnæs. **DUBHE** blev dirigeret til området og fandt lystfartøjet der nu også havde fået flåset storsejlet. **DUBHE** tog det på slæb ind til Kalundborg. Vinden var ret kraftig fra vest, mellem 15 og 20 m/sek. så bugseringen tog i alt 4 timer. Godt klaret **DUBHE**.

## Igen røde raketter opskudt i Hirtshals

For anden gang i løbet af kort tid er der observeret røde raketter ved Hirtshals. Atter blev der sat en redningsaktion i gang og et område på og langs kysten blev afsøgt idet det ikke kunne udelukkes at raketterne var opsendt fra havet. Ved afsøgningen blev der ikke fundet nogen tegn på en soulykke i området.

## Igen en rød raket ved Hirtshals

**22-23. Oktober.** Sammen aften indløb der igen en observation af en rød raket ved Hirtshals. **Redningsstation Hirtshals** gik på en eftersøgning i farvandet, hvor raketten var set. Efter en eftersøgning i området kunne redningsbåden og redningsbilen fra Hirtshals ikke konstatere nogen tegn på soulykke. Sagen blev derfor afsluttet uden tegn på nogen ulykke.

## Observation af nødraketter ved Løkken

**27-28. Oktober.** Onsdag aften blev der, af flere personer, observeret en rød raket nordvest for Løkken Havn. Spejdere, der tilfældigvis befandt sig på havnemolen, pejlede raketten i en NW-lig retning, og kontaktede derefter Hjørring Polit i som kontaktede **SOK**. Der blev **PAN PAN-** melding over **Lyngby Radio**, og **KGM** alarmerede **Hirtshals Redningsstation**, som straks tog af sted med **MARGRETHE GAARDBO** og **UNIMOG'en**. Området blev gennemløbet flere gange, både til havs og langs med kysten, uden der blev observeret tegn på at en soulykke havde fundet sted.

## Kæntret jolle i Lillebælt

**28-29 Oktober.** En kajak med en person kæntrede Torsdag eftermiddag i Lillebælt, og drev hurtigt udad. Både fra Falck og Lillebælt Lodseri, motor- torpedobåden **RODSTEN**, kabelmine- læggeren **LOSSEN**, samt en helikopter fra Flyvevåbnet blev sendt til assistance. Kajakken blev fundet tom af lods båden, mens manden senere blev fundet af helikopteren - stærkt forkommen. Han blev overført til ambulance og kørt på hospitalet.

## Assistance til jægere i Nissum Bredning

**Thyborøn Redningsstation** meddelte at de var blevet kontaktet af pårørende til 2 jægere, der befandt sig i en båd ud for Humlum i Nissum Bredning. Jægerne havde mistet deres bådmotor og drev nu for vejr og vind. Redningsstationen sendte sin hurtigtgående LRB, som efter kort tid fandt de 2 jægere i god behold og slæbte dem og deres båd ind til Humlum havn.

## Marinehjemmeværnet assisterer grundstøder

Sent lørdag aften blev der observeret en rød raket i området ved Reersø i Store Bælt. **Marinehjemmeværnskutterne ASKØ** og **GEMINI** blev sendt til området for at gennemføre en eftersøgning. På vestsiden af Reersø fandt **ASKØ** en grundstødt sejlbad med en mand ombord. Havaristen havde stået på grund 3-4 timer og havde sendt 3-4 røde raketter op i løbet af natten. De 2 hjemmeværnskuttere slæbte havaristen af grunden og bugserede sejl båden til Mullerup havn. Hele aktionen varede 6 timer.

## Assistance til fisker

**03-04. November.** En fisker fik onsdag aften problemer med at læse fra sit last- rum og alarmerede derfor **RST Hvide Sande** for assistance. **RST Hvide Sande** sendte både deres **MRB** og deres **LRB** af sted mod fiskeren. **RST Hvide Sande** var hurtigt fremme og fik pumpet vandet ud af lastrummet og fik bugseret fiskeren til Hvide Sande i god behold.

## Brand ombord i Lystsejler

**07-08. November.** Et lystfartøj, der var på vej fra Bagenkop til Vordingborg, brød søndag aften i brand ved Orno Stålgrunde. Den ombordværende slog alarm over 112 og gik derefter i redningsflåden. Da den nødste ikke kunne opgive sin position særligt nøjagtigt, iværksættes en eftersøgning med deltagelse af en redningshelikopter, fiskeriministeriets inspektionsskib **VIBEN** og **MHV-kutteren CASSIOPEIA** fra Karrebæksminde. Den nødste blev fundet af redningshelikopteren, blev samlet op og bragt i land, og han var i god behold. Branden havde godt fat i lystfartøjet, som var af træ, men det lykkedes dog **CASSIOPEIA** og **VIBEN** at få slukket den åbne ild. Lystfartøjet var dog blevet så beskadiget af branden, at det, kort efter bugseringen mod Karrebæksminde var påbegyndt, sank.

## Grundstødning ved Dragør

**09-10. November.** **KGM** modtog gennem **SOK** melding om, at et ombygget fiskefartøj var grundstødt ud for Dragør. **KGM** alarmerede **Dragørs Marine Hjemmeværns Fartøj BAUNEN**, der kort tid efter afgik mod den opgivne position. **BAUNEN** kunne - da de var kommet frem - konstatere at fartøjet stod på meget lavt vand, hvorfor det ikke var muligt for **BAUNEN** at slæbe fartøjet fri. Det blev i stedet forsøgt at slæbe fartøjet fri ved hjælp af **BAUNENs** gummibåd - samtidig med at fartøjets anker blev forsøgt anvendt. Da dette efter gentagne forsøg heller ikke kunne lade sig gøre, blev fartøjet ankeret op, hvorefter dets fører (og dennes hund) blev taget om bord på **BAUNEN** sammen med diverse værdigenstande. **BAUNEN** returnerede herefter til Dragør.

## Fisker meldt savnet

**13-14. November.** En fisker blev lørdag aften, meldt savnet til politiet i Nykøbing Falster, idet pårørende i Stubberup havde ventet ham hjem inden mørkets frembrud, og han var da endnu ikke dukket op derhjemme. En eftersøgning blev iværksat med en redningsbåd og en redningsbil fra **Redningsstation Gedser**. Området, hvor fiskeren plejede at have sine ruser, blev afsøgt. Eftersøgningen blev dog besværlig gjort af dårlig sigtbarhed i området. Og på grund af tåge og dis var det ikke muligt at sende en redningshelikopter til området. Fiskeren havde tabt orienteringen i den tætte tåge, og havde derfor kastet anker for at vente på opklaring. Han "fandt" kysten et stykke tid efter, og kunne derefter sejle langs med kysten tilbage til Stubberup, hvor han kom sikkert i havn. Herefter blev eftersøgningen indstillet.

## Mørklagt Skagen kutter tæt på kollision med færge

**15-16. November.** **KGM** blev kort efter midnat kontaktet af Frederikshavn havn, der oplyste at **STENA SCANRAIL** havde været meget tæt på en kollision med et fuldstændigt mørklagt skib for sydgående ud for Frederikshavn. Det mørklagte skib gav sig ikke til kende skønt det blev kaldt på VHF kanal 16 adskillige gange. Dette fortsatte blot sin sejlads, men blev fulgt fra **KGM** med radar. **KGM** kontaktede grønlandskutteren **AGPA** der var på vej mod Frederikshavn og ville møde kutteren. **AGPA** mødte kutteren godt 4 timer senere og denne sejlede stadig fuldstændigt mørkelagt og skønt kutteren blev belyst med meget kraftig projektor sås der stadig ikke spor af aktivitet på kutteren. Forst efter at **AGPA** kom helt op på siden af kutteren lykkedes det at få kontakt med denne. Kutterens forklaring var at der havde været en ubefaren på broen i perioden, samt at der måtte have været et strømudfald ombord, desuden beklagede han meget det skete.

## Observation af rød raket i Skagerrak

**25-26. November.** Torsdag aften modtog **SOK** melding fra en fiskekutter om observation af rød raket. **Kattegats Marinedistrikt** sendte fiskeriinspektionsskibet **NORDJYLLAND** til området, hvor en anden fiskekutter også meldte at have observeret rød raket. Ved ankomst til stedet blev et norsk fiskefartøj med motorstop observeret. Fiskefartøjet blev af **NORDJYLLAND** slæbt til Skagen havn, hvor de ankom sent torsdag aften i god behold.

## Færøsk forlis ved Esbjerg

**27-28. November.** Natten mellem lørdag og søndag modtog Søværnets Operative Kommando (**SOK**) via **Lyngby Radio** melding om en færøsk fiskekutter i farvandet ud for Esbjerg, der tog vand ind og var ved at synke. De 4 personer ombord forlod omgående skibet og gik i redningsflåden. En **redningshelikopter** fra Flyvevåbnet blev via Flyveredningstjenesten alarmeret og sendt til området. Ligeledes blev **Esbjerg Redningsstation** alarmeret og en redningsbåd herfra, samt fiskeriministeriets inspektionsskib **NORDSØEN** sendt mod stedet. Et tysk fiskefartøj som var i nærheden, reddede de 4 personer, og bragte dem til Esbjerg havn, hvor havnevæsnen tog imod de 4 personer, som efter omstændighederne havde det godt. Den færøske fiskekutter er siden hen drevet på land.

## Kutter i nød

**07-08. December.** Tirsdag eftermiddag kom en kutter i nød i Langelandsbæltet. Kutteren udsendte nødsignal via **Lyngby Radio** som derefter alarmerede **Søværnets Operative Kommando**, samt opsendte nødraketter som blev set af flere personer inde på land. Kutteren tog vand ind så hurtigt, at den to mand store besætning valgte at gå i redningsflåden med det samme. Kort tid efter ankom et af Søværnets patruljefartøjer, torpedobåden **WILLEMOES**, og et fartøj fra Storebælt Trafik til positionen og fik samlet de to personer op. Den reddede besætning blev sejlet til Flådestation Korsør af **WILLEMOES**, og var i god behold ved ankomsten.

# GENERALFORSAMLING

Foreningen af Danske Redningsmænd indbyder her- ved til ordinær generalforsamling på **hotel Pejsegården i Brødstrup** lørdag den 27. maj 2000 kl. 13,00

## DAGSORDEN:

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

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

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

Med venlig hilsen

p.b.v.

Jacob Pedersen

formand

Tilmelding til generalforsamlingen bør ske senest 17. maj på telefon 9894 1306.

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

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 Klitmøller  
Weekend- og døgnragt  
Tlf. 97 96 12 77  
Fax 97 96 13 67  
Mobil 309 54 403

## PERSONALIA



### ANSÆTTELSE

**1/2 2000**

Bådmand på prøve Johnny Alexandersen, som bådmand ved redningsstation Christiansø.

Preben Nielsen, f. 11/6-58, som bådmand på prøve ved redningsstation Anholt.

**1/3 2000**

Jens P.A. Jensen, f. 23/12-60, som assisterende redningsmand ved redningsstation Christiansø.

**1/4 2000**

Assisterende redningsmand Tage Jensen, som bådmand på prøve ved redningsstation Thorsminde.

**1/5 2000**

Assisterende redningsmand Hans C.V. Jensen, som bådmand på prøve ved redningsstation Grenå.

Kaj H. Melin, f. 18/1-63, som assisterende redningsmand ved redningsstation Grenå.

Bjarne B. Christiansen, f. 31/8-59, som bådmand på prøve ved redningsstation Grenå.

## AFSKED

**30/4 2000**

Bådmand Johnny Pedersen, redningsstation Hirtshals, efter udløb af orlov.

Bådmand Jan Christiansen, redningsstation Grenå, efter eget ønske.

Bådmand Jens E. Eriksen, redningsstation Grenå, efter eget ønske.

**31/5 2000**

*På grund af nedlæggelse af redningsstation Odden Havn.*

Opsynsmand Tonny Petersen.

Bådformand Freddy Jensen.

Bådmand Johnny H. Nielsen.

Bådmand Steen Jørgensen.

*På grund af nedlæggelse af redningsstation Slettestrand.*

Opsynsmand Johnny R. Petersen.

Bådformand Ingolf Svendsen.

Bådmand Mogens Krag.

Bådmand Erik Petersen.

Bådmand Martin R. Nielsen.

Bådmand Niels A. Jensen.

*På grund af nedlæggelse af redningsstation Oksbøl.*

Opsynsmand Knud E.V. Olesen.

Bådformand Victor E. Andersen.

Bådmand Egon Knudsen.

Bådmand Kim Scharbau.

Bådmand Kurt L. Gade.

Bådmand Anton S. Jørgensen.

Bådmand Søren K. Veje.

Bådmand Poul E. Jensen.

**30/6 2000**

Bådmand Poul H. Bendtsen, redningsstation Klintholm, på grund af sygdom.

### 50 ÅR

Den 2. Juni kan bådmand ved redningsstation Hirtshals Mogens Nielsen fejre sin 50 års fødselsdag.

Den 2. Juni kan bådmand ved redningsstation Sæby Niels Ole Jensen fejre sin 50 års fødselsdag.

Den 17. Juni kan bådmand ved redningsstation Neksø Henning Anker Lund-Hansen fejre sin 50 års fødselsdag.

Den 2. Juli kan bådmand ved redningsstation Sæby Hans Erik Nielsen fejre sin 50 års fødselsdag.

Den 7. Juli kan bådmand ved redningsstation Neksø Hans Bendixen Rasmussen fejre sin 50 års fødselsdag.

### 60 ÅR

Den 25. Maj kan stationsleder ved Nørre Vorupør redningsstation Jens Baltesen fejre sin 60 års fødselsdag.

### Bestyrelsen

Jens Otto Grønne Pedersen redningsstation Hvide sande er udtrådt af bestyrelsen i hans sted er suppleanten i Region vest Jens Slot redningsstation Thyborøn indtrådt i bestyrelsen.

### Fra AU:

Heidi Nielsen fra AU har sendt følgende oversigt for året 1999 over kursus aktiviteten for redningsfolkene, der har været afholdt følgende kurser med antal personer:

§ 16 kursus - 5 personer

Duelighedsprøve i sejlads - 2 personer

Frontpage grundkursus - 1 person

LRB I - 8 personer

LRB II - 15 personer

Medicinkiste B kursus - 19 personer

ROC kursus - 28 personer

SAR kursus - 8 personer

Yachtskipper - 2 personer

Det betyder at i alt 88 personer har deltaget i diverse kurser.



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, hvalbækker og nettromler.

Alt i aluminium.

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



Dykkerservice · Brandmateriel · Wire  
Presseninger · Tovværk · Redningsudstyr

## SEAVIEW KLARSIGTRUDE



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

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



Tver C. Weillbach & Co. A/S

Toldbodgade 35  
Tlf. 33 13 59 27

1253 København K  
Fax 33 93 59 27

MOLLERUP  
&  
BROE

Kolonial og skibshandel

Thyborøn Havn  
Telefon 97 83 12 11

THORFISK  
TRADING  
A/S

THORFISK



ESBJERG  
FISKERIFORENING

AUKTIONSGADE 2 · 6700 ESBJERG · TELEFON 75 12 86 88

**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



Tidsskrift for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 3

JULI 2000

ÅRG. 67

**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.

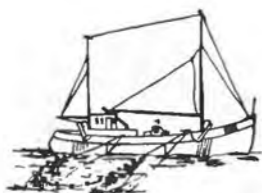


**Niels Jørgen Winther**

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



Den 12/5 udbrød der brand ombord i fiskekutteren RI.315 "Very". Den bliver her slæbt i havn af fiskekutteren RI 227 "Kyrene" efter at bl.a. redningsfolkene fra redningsstation Hvide Sande forgæves havde forsøgt at slukke ilden. LRB'en ledsagede begge både ind i havnen.



### 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 væjer 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

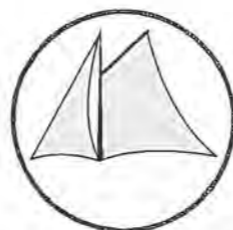
Esbjerg	Tlf. 75 12 84 78
Frederikshavn	Tlf. 98 42 11 57 - 98 42 27 23
Grenå	Tlf. 86 32 13 99
Hanstholm	Tlf. 97 96 16 90 - 97 96 13 35
Hirtshals	Tlf. 98 94 14 64 - 98 94 94 72 - 98 94 19 27
Hvide Sande	Tlf. 97 31 11 21 - 97 31 11 29
Lemvig	Tlf. 97 82 02 93
Skagen	Tlf. 98 44 55 88
Strandby	Tlf. 98 48 12 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  
ARBEJDSSTØJ  
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 elektronisk  
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:  
**GRAFISK TRYK  
LEMVIG-THYBORØN**  
Vasen 5, 7620 Lemvig  
Tlf. 97 82 15 00 · Fax 97 81 01 00

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 SLOT**  
Drejervej 17, 7680 Thyborøn  
Tlf. 97 83 17 85

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

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



## Atter er en generalforsamling overstået



Vores generalforsamling er hvor formanden fremsiger beretning, regnskaber fremlægges, og medlemmerne kan komme med deres meninger og forslag, det er også her der vælges formand.

Generalforsamlingen er noget der koster en masse ressourcer, både økonomisk og arbejdsmæssigt.

Traditionen tro kommer der normalt ikke mange aktive medlemmer til generalforsamlingerne, vores stationer kan vi ikke affolke, og vores generalforsamling ligger også for nogen i konfirmationstiden. Men.

»Det vi så i år var under lavmålet, kun ganske få aktive medlemmer var mødt frem, og magen til undskyldninger for ikke at komme er sjældent hørt.«

Med alt det der er sket de sidste 2 år har bestyrelsen lagt et stort arbejde og brugt en masse tid på at få klaring på problemerne, så er det dårligt at medlemmerne ikke bakker bestyrelsen op ved at møde frem til generalforsamlingen

De sidste par år har vi set en masse mudderkastning mellem stationerne og til bestyrelsen.

Ting og sager er sket og sagt, som ikke burde være redningsmænd værdige, flere gange har vi set at medlemmer kun har tænkt på sig selv og prøvet på at gaffe så meget til sig som mulig.

Bestyrelsens opfordring og ønske er at alle vil tage sig sammen, og se frem efter. Nu er der de næste år sat kroner og øre på både anskaffelse og drift, og hvis vi vil opføre os ansvarlige og ikke kræve mere end det der skal til for at drive en god og velfungerende station, og glemme luksus problemer, ja så kan det køre ellers kan resultatet blive at der om få år igen skal lukkes stationer.

Bestyrelsen ønsker alle en fortsat god sommer.

*Jacob Pedersen  
Formand.*

Alle handler i...

### Thorsminde Fiskernes Indkøbsforening

Vesthavnen · Thorsminde · 6990 Ulfborg  
Telefon 97 49 70 55

Specialister i garn

## 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 LYSKOLDTS EFTF. A/S**

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



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

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

Leverandør til søens folk...



**Lemvig Skibsforsikring**

Bredgade 14 · 7680 Thyborøn  
Tlf. 97 83 13 53

**Grenaa gensidige Forsikring  
for Fiskefartøjer**

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

**HIRTSHALS  
FISKEAUKTION**

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



**HVIDE SANDE  
FISKEAUKTION**

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

# Generalforsamling

Afholdt lørdag den 27-5 på hotel Pejsegården.

Som tidligere år afholdtes generalforsamlingen på hotel "Pejsegården" i Brædstrup. Tidspunktet var sat til kl. 1300, dette blev besluttet på en tidligere generalforsamling, på opfordring af redningsfolkene på Bornholm således at især folk fra øerne kunne nå frem. Da dette forslag blev vedtaget besluttedes det samtidig at folk fra øerne kunne få billetten til fastlandet betalt af foreningen, dette efter ønske fra flere medlemmer. Vi må sige at denne beslutning har givet bagslag, for siden dette er blevet vedtaget, er der næsten ingen mødt op fra øerne til den ordinære generalforsamling, undtaget Fanø, så hvad baggrunden har været for at stille dette forslag, er ikke entydigt gået op for bestyrelsen endnu.

Inden jeg begynder med selve referatet skal jeg lige gøre opmærksom på, at min trofaste følgesvend, den lille båndoptager, har svigtet mig for første gang. Nu er det sådan med teknik, at får man ikke indstillet den helt rigtig, ja så svigter det, så der er kun mig selv at give skylden, men jeg håber at referatet vil være nogenlunde dækkende alligevel.

Generalforsamlingen starter med at formanden Jacob Pedersen byder velkommen til redningsmændene, Æresmedlemmer afgående redningsmænd indbudte gæster og til vore piger. Jacob læser derpå dagens program op, medens vi holder generalforsamling skal damerne på en lille tur, denne går i år til Silkeborg søerne, hvor der er arrangeret sejltur og der står en bus klar uden for hotellet med afgang kl. 1345 og de vil blive hentet igen kl. 1600 og er tilbage ved hotellet kl. 1630. Kl. 1830 er der fællesspisning. Det fortælles at turen til Silkeborg søerne, selvom det var ret så frisk vind "Ikke var så ring endda".

Traditionen tro synger vi "Lær mig havets klitter" og lige så traditionelt læses hilsenen til Dronningen op »Til Hendes Majestæt Dronning Margrethe. Foreningen af Danske Redningsmænd, samlet til Årsmøde på Hotel Pejsegården i Brædstrup, sender hermed vore hjerteligste hilsener til Deres majestæt med alle gode ønsker og lykkelig gerning. På Foreningens vegne Jacob Pedersen Formand« denne afsendes snarest derefter til Amaalienborg, og damerne drager på tur.

Der er sat følgende dagsorden for Generalforsamlingen.



Næstformanden i Danmarks Fiskeriforening Thorikild Førbj blev valgt til dirigent.

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

## 1. Valg af ordstyrer

Her foreslår bestyrelsen at næstformanden i Dansk fiskeriforening Thorikild Førbj fra Hanstholm vælges. Dette bliver vedtaget og Thorikild Førbj takker for valget og konstaterer at generalforsamlingen på alle måder er lovlig varslet. Derpå læser Thorikild Førbj dagsordenen op, og giver derpå ordet til formanden Jacob Pedersen, for at aflægge beretning.

## 2. Formandens beretning

Der har de sidste 2 år været en kolossal turbulens inden for redningssektoren, ja egentlig tror jeg aldrig der før i redningsvæsenets historie har været så mange problemer, og magen til mudderkastning, er i hvert tilfælde ikke set.

Dette gælder både redningsmændene imellem, hvor moralen til tider har været meget dårlig, men så sandelig også inde i FRV. Inde i huset.

Det er bestyrelsens overbevisning, at balladen skyldes modstridende ønsker, forkerte eller manglende oplysninger, egne interesser, og deraf dårlige og hele tiden skiftende beslutninger fra ledelsens side.

For få år tilbage blev der en ny organisationsplan sat i gang i FRV. dette på baggrund af flere undersøgelser, undersøgelser som alle talte deres tydelige sprog, nemlig at ansvar styring og kompetencer var flydende og ubestemmeligt.

Foreningen holdt møde med den daværende direktør, og klagede vores nød, og gentog vores bud på hvorledes redningsvæsenet kunne køre, nemlig at der burde være en egen division, med chef, redningsinspektør, overkonstruktør og et par piger, og ansvar, kompetence, budget og økonomi blev lagt der

Den daværende direktør svarede at han havde læst teksten på væggen, og at han godt var klar over der skulle gøres noget. Intet skete, og vi gik igen til direktøren, og denne gang med nyt forslag til hvorledes redningssektoren kunne køre, vi var da blevet klar over at vores egen division var der ikke nogen i ledelsen der ønskede, så i forslaget pegede vi på om ikke det var muligt at komme op i division M, for vi mente at det i mange henseender var der mange af vores ting lå.

Til dette forslag svarede direktøren klart og meget bestemt, at dette kunne der under ingen omstændigheder blive tale om, Materiel afdelingen, var ikke der vi hørte hjemme, vi skulle pladses et andet sted, for afd. M. var og skulle kun være en form for konsulenter. Direktøren flyttede os så op i afdeling F, hvad vi på daværende tidspunkt ikke var særlig tilfredse med.

Den nye division skulle hedde afd. F/K, og Svend Bojesen skulle være divisionschef, derudover skulle der ansættes en redningsinspektør, en overkonstruktør og en til to piger, og i godkendelsen for planen fra Ministeriet lyder det således



Formanden Jacob Pedersen under sin oplæsning af beretningen.



**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**

vi 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



Ministeriet tilslutter sig forslaget under forudsætning af

1. Redningsinspektør ændres til en egentlig lederstilling
2. Kystredning fortsat fremstår som en selvstændig opgave med eget hovedformål og budget
3. Ændringen efter drøftelse er accepteret af Foreningen af danske Redningsmænd.

Flere fine stillings beskrivelser over Redningsinspektøren har vi også set, hvad er så resultatet? for os at se et stort gang rod, og spørgsmål som hvem har ansvar for økonomi, hvem har ansvar for materiellet, og hvem bestemmer overhovedet over det danske redningsvæsen? Et spørgsmål der stadig svæver i luften. Som det åbenbart er i dag får materiel afdelingen en stor pose penge af den sum der er sat af til Redningssektoren, og så kan de åbenbart bruge dem stort set som de vil, og er der ikkepenge nok, ja så er det Redningsinspektørens problem, og i sidst ende redningsmændenes problem, og med risiko for yderlig lukning af stationer, så derfor mener vi for det første ikke det svarer til skrivelsen fra Ministeriet, for det andet ser vi gang på gang indblanding og beslutninger fra Materiel afdelingens side indblandinger og beslutninger der er alt alt for dyre, og det faktisk uden at de kan holdes ansvarlige for deres handlinger, for ser vi de rammer Forsvarsministeren kom med her i foråret er der sat kroner og ører på hvad der kan bruges på redningsvæsenet de næste år, men der er nok ikke mange redningsmænd der tror at det kan holde, for som vi ser, bliver der efter vores mening brugt så mange penge forkert, for eks. på anskaffelse og vedligehold af materiel.

Som nævnt før kom ministeren med rammer omkring det danske redningsvæsen, rammer som efter vores overbevisning udelukkende er besluttet på forkerte eller misvisende oplysninger. Den plan for fremtidig placering og udrustning af kystredningsstationer som direktøren fremlagde ministeren, var efter hans udsagn en beslutning der var udarbejdet af en arbejdsgruppe, bestående af bl.a. medlemmer fra Foreningen af danske Redningsmænd, men efter vores mening var facittet lavet før arbejdsgruppen gik i gang. De to mand fra foreningen var Bjarke og mig, og under et af møderne meddelte vi at vi ikke følte at vi kunne deltage i arbejdsgruppen mere, da det der foregik var så modstridende foreningens ånd, fik vi den meddelelse at vi ikke sad som foreningens repræsentanter, men som medarbejder i Farvandsvæsenet, og så

fremt vi trak os ville de blot udpege 2 andre redningsmænd, dette kunne direktøren til enhver tid gøre. Så er det vi spørger (hvorledes kan direktøren så fremlægge planen for ministeren og sige at den er lavet i samarbejde med Foreningen af danske Redningsmænd). Foreningen afholdt en ekstra ordinær generalforsamling d. 20. marts 1999, hvor der blev udarbejdet og afleveret en resolution, hvor vi advarede mod planen, derudover udarbejdede foreningen selv en plan, som blev afleveret til ministeren, ministeren svarede ca. fire måneder efter at han havde modtaget vores rapport, og at han havde sendt den til farvandsdirektøren og bedt om hans udtalelse (hvad siger man så). Derudover havde foreningen også en deputation for forsvarsudvalget.

En ting er helt sikker ansvaret kan ikke lægges på Foreningen af danske redningsmænd.

I Ministerens beslutning er der sat kroner og ører på hvad der kan bruges til anskaffelse og drift.

Anskaffelses summen er nok den der nemmest holder, hvis investeringerne laves med omhu og de ønsker redningsmændene har vedr. materiel, hvorimod drift kronerne bliver vanskeligere at styre, for den måde drift og vedligehold kører i dag er der vist ingen der kan, og hvem har ansvaret derfor?

Her kunne nævnes mange alt for dyre løsninger materiel afdelingen kommer med når det drejer sig om eftersyn, dokumenter, projekteringer (går ud af huset for at få løst problemerne).

Materiel afdelingen burde være en konsulen virksomhed som vores division kunne købe eventuelle løsninger ved, resten burde ligge i et samarbejde mellem divisionen og stationerne, for det burde være dem der har den største erfaring og viden vedr. materiellet, for resten er de selv samme ord sagt af vores tidligere direktør, men noget af det sidste vi så underskrevet af ham var som så ofte før en 180 grader vending nemlig en strategi plan for Materiel afdelingen, som faktisk er modsat alt det der er lagt op til. I ministerens beslutning var der også 4 stationer der nu bliver lukket nemlig Sønderho, Oksbøl, Slettestrand og Odden, dog er der besluttet at Sønderho skal blive et år endnu. Selvfølgelig har foreningen ikke forståelse for lukning af disse, for det første var de billige, for det andet mistes der en masse lokal kendskab, noget der i værste fald kan koste menneskeliv.

Som sagt af Grete Tuxen Andersen er redningsvæsenet at betragte som en livsforsikring, og her kan tilføjes, og det en livsforsikring der ikke kun dækker de 5

millioner indbygger i Danmark, men også alle de mange andre millioner der besøger de danske Farvande og færdes ved vore kyster, og det nok til verdens mindste pris nemlig ganske få kr. pr. indbygger pr. år

Foreningen har flere gange drøftet muligheden for at komme ud af Farvandsvæsenet. De sidste 6 til 7 år har vi ført en fortumlet tilværelse i FRV.

Møder, seminarer, løfter og hvad ved vi er blevet holdt og meget er lovet og sagt, det eneste der skete var at de mennesker der til daglig havde med redningssektoren at gøre var at de gav op, nogle rejste andre blev flyttet andre steder hen, ja faktisk havde vi den opfattelse at ingen havde ansvar, men alle ville bestemme.

Derudover følte vi også at der af de penge der blev brugt i redningsvæsenets regi i mange tilfælde blev brugt forkert, bl.a. i Materiel afdelingen, hvor vi så hvor mange mennesker der blev ansat der, og hjalp det så NEJ mange af de opgaver de foretager for redningssektoren er efter vores mening alt alt for dyre, og tager alt for lang tid, og mange gange ser vi at de må bruge konsulenter uden for huset, ja selv til ganske små og for os harmløse opgaver og dyre er de bestemt også.

**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



**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

**Fiskernes  
Fiskesortering**

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



Dansk fisk  
HANSTHOLM



**Hanstholm  
Ny Samlecentral A/S**

Telefon 97 96 16 66 • 7730 Hanstholm



Deltagerne i Generalforsamlingen, et noget skuffende fremmøde af de aktive redningsfolk.

Mange gange når vi spurgte vores afdeling hvad det var der var gang i, ja så viste det sig at de slet ikke var klar over hvad der skete, og sådan er det forresten stadigvæk. Vores opfattelse er at såfremt de penge der er afsat til redningsvæsenet i de næste år skal slå til, ja så bør ansvar kompetence og dermed også økonomien ligge et sted nemlig i redningssektoren.

Men trods alle problemer og tanker om at komme ud af FRV., er bestyrelsen alligevel blevet enige om at det skal have en chance til.

Vi føler at der i F/K er mange gode kræfter der ønsker at redningssektoren skal fungerer, vi har fået en ny redningsinspektør, og har som det er sagt før den opfattelse at der er et godt samarbejde i afdelingen.

Da vi så også har fået ny direktør tror vi på at vi igen kan få redningssektoren til at fungere til alles tilfredshed, en chance mener vi det bør have, og som det er sagt til direktør Borck, at hvad der er sket før hans tid kan han ikke klandres for, så tavlen er visket ren, og lad os så se fremad.

Alt den tumult har betydet mange rejser, møder og fremstilling af rapport, og har tæret hårdt på foreningens kassebeholdning.

#### Mudderkastning mellem stationerne

Blandt medlemmerne, har der nok heller aldrig været så megen mudderkastning, og ikke sjældent har der været et medlem

i telefonen, og langt de fleste samtaler, har ikke været lige hyggelige.

Beskyldninger og trusler har flere gange været frem sagt.

Det er enormt kedelig at høre på, og kan det være rimeligt, nej selvfølgelig og skyldes det i bund og grund ikke frustrationer.

Mange af problemer er skabt af folk som har ansvar og ledelse for det danske redningsvæsen, for mange gange har der været holdt møde, og noget er sagt, og vi tager hjem, og inden det er sat på skrift, er der pludselig besluttet noget andet. Flere gange har det været således at bestyrelsen simpelt hen ikke har turde fortælle medlemmerne et eller andet, for dagen efter kunne det hele være ændret. Bestyrelsen er også klar over at der har været store kræfter i gang for at stille formanden et mistillidsvotum, bl.a. fra Hanstholm.

Bestyrelsen vil derfor i dag gerne forklare vores side af sagen vedr. Hanstholm, og dette ikke for at der ingen fra Hanstholm er mødt frem, bestyrelsen har opfordret dem til at komme og forklare deres mening i sagen, men som de sagde var de ikke interesseret i at møde frem, for foreningen gør ikke noget godt for dem.

De problemer der er blevet i Hanstholm, er nok hovedsagelig opstået af personer i Farvandsvæsenet, dette tyder de undersøgelser foreningen har lavet på. Det er rigtig at kontrakten med Hanstholm havn og Farvandsvæsenet udløber

om kort tid, men dette er ikke ensbetydende med at stationen ikke kan blive hvor den er, for efterhånden er der en del andre bygninger på Hanstholm havn der heller ikke har kunnet forny deres kontrakter. Men i UROM og ved flere lejligheder har det lige som lagt i luften at stationen skulle væk når kontrakten udløber.

Der bliver altså ved flere lejligheder nævnt at der i Hanstholm skal findes en anden placering af stationen, i hvert tilfælde om ikke før så når de skulle have en LRB. Men i de planer Farvandsdirektøren ville præsentere Forsvarsministeren for, var betingelserne for at der skulle tilføres Hanstholm en LRB., at nabostationerne skulle lukke, det til trods for at foreningen i flere år har ment at der bør være en LRB pladseret ved denne station.

Bestyrelsen var af den opfattelse at intet ville blive besluttet vedr. Hanstholm før planen var godkendt, og blev der spurgt i vores division, var de af samme mening.

På et UROM møde blev der fra materiel afdelingen side allersidst på mødet uddelt nogle papirer, som ingen havde tid til på mødet at se på.

Da vi var kommet hjem og fik set på papirerne, var det en fortegnelse over en som nogle har udtalt et nyt Christiansborg, en stationsbygning på over 400 kvadratmeter, og efter det der kunne ses var alt klart til at gå i udbyd.

Da der ikke lå en opsigelse fra Hanstholm havn, og der ikke fra ministerens



De trofaste "Piger" var som altid et lyspunkt ved Generalforsamlingen.

side lå en afgørelse om fremtidig Kystredning, og der fra direktøren var sagt at flere stationer skulle nedlægges på grund af økonomien, følte foreningen ikke mindst over for de stationer der var luknings truede, men generelt over for redningsmændene ikke at vi kunne sidde stiltiende og se at der pludselig kunne bruges så mange penge på et så stort og dyr et byggeri, og bad derfor Farvandsvæsenet om at sætte det i stå til der lå en endelig afgørelse af det danske Redningsvæsen.

#### 2 kæntringsulykker

Der er i årets løb ved 2 stationer sket kæntring med redningsbåde, den ene i Esbjerg i åbent hav, og det skete den 27 november 99 den anden ved Slette Strand i brændingen. Og det var den 6 december 99.

Begge kæntringer kostede heldigvis ikke menneske liv, og alle slap nogenlunde uden skader.

Jeg vil her nævne at efter søforhøret i Esbjerg, har undersøgelses gruppen kommet med en rapport, som roser mandskabet for deres handling, som det er sagt handlede de lige efter bogen.

#### Ny Redningsinspektør

Pr. 1. januar tiltrådte ny Redningsinspektør nemlig Mogens Rasmussen, som vi fleste efterhånden kender (lad os håbe at han ikke som de 2 forrige kører træet, og løber skrigende bort)

Han kom efter vores opfattelse hurtigt

ind i redningsvæsenets team, som i dagligdagen foruden ham består af Svend Bojesen, Michael Jensen og Betina Stålbjerg, og det er min opfattelse at de arbejder godt sammen i afdelingen, og vi må nok sige at de virkelig gør et stort arbejde for at få redningsvæsenet til at fungere, og vi håber det lykkes for dem, men nemt er det bestemt ikke, for nok har de ansvaret for bl.a. materiel, men samarbejdet med materiel afdelingen er efter vores opfattelse lig nul, for nok skulle de have ansvar for materiel og drift, men gang på gang oplever vi at de ikke aner hvor og hvornår materialafdelingen har sat et arbejde i gang eller sendt en båd på værft, eller er klar over hvad summer det render op i.

#### Direktør skifte

Ny direktør fik vi her pr. 1 marts, nemlig Knud Borck, og vil gerne benytte lejligheden til at byde ham velkommen.

Der er nok nogle der vil nikke genkendende til ham, da vi medens han var chef for SOK. har haft ham og hans kone med til generalforsamlinger.

Jeg vil da også her indrømme at foreningens repræsentant i forfremmelsesnævnet var med til at pege på Borck som ny Farvandsdirektør, og vil da også indrømme at der er blevet hentet en del oplysninger om ham, oplysninger der alle talte til hans fordel, generelt lod meldingen at han var ærlig, sømand, turde tage en beslutning og nok i flere henseender var mere for det operative end det

administrative, alt sammen noget vi redningsmænd har brug for.

Og her vil jeg gerne sige at vi håber at når der skal tages beslutninger, at han også vil lytte til redningssektoren, eventuelt aflægge divisionen et besøg en gang imellem, de er i hvert tilfælde flinke.

#### MRB

Den første i en serie af den der i daglig tale bliver kaldt type 16 blev leveret til Østerby. Efter en lang Indkørings periode med en del problemer er den operations klar (november/december 99). Bygning no. 2 er langt henne i byggefasen, og bliver leveret til Skagen først på efteråret. MRB. 34 flyttes derefter til Anholt, hvor deres gamle Nr.33 udfases.

Derefter er planen således:

År. 2001: MRB type 16 bygning No.3 til Rønne Rst.

År. 2002: No.4 Esbjerg Rst.

År. 2004: No. 5 Anholt Rst. Hvor så MRB 34 flyttes til Klintholm Rst.

År. 2004: Ny MRB. til Thorsminde Hvad det bliver for et fartøer endnu ikke besluttet.

#### LRB

Hvad LRB angår, er den sidste af de LRB'ere der var bestilt ved Mathis Værft leveret, No. 15 kom til Esbjerg, No.16 Sæby, No.17 Rønne, No.18 Nexø.

På grund af lukning af Odden Rst., blev der en af de nye LRB'ere fri, den er overflyttet til Hvide Sande, de har netop

afholdt hovedsyn, og skulle nu være klar, deres gamle og udslidte RI.28 skal formentlig udfases.

Hanstholm har i en periode hvor "Claudi" har været på værft, haft en af-erstatnings bådene af typen GTC.900 hvorledes det bliver ved vi endnu ikke, men de har ytret ønske om at måtte beholde den ved Hanstholm Rst., og har vist også fundet en løsning med havnen. Med hensyn til LRB, er der ifølge planen, således at Grenå, Hanstholm og Skagen skal have en ny LRB, men hvorledes dette ender, vides ikke helt bestemt, for egentlig er de glade for den GTC de har, og der har været ønske om at der måtte laves et forsøg med et KAMEWA Water Jet, dette er i hvert tilfælde langt den billigste løsning, og såfremt Materiel afdelingen ikke blandes for meget ind i det, mener vi der er en mulighed.

#### MOB både

Den MOB båd der var ved Oksbøl er overført til Esbjerg. Den MOB båd der var ved Slette Strand er planen den at den skal til Gedser.

#### SRB eller FRB

Som bekendt er det meningen at der ved visse stationer, skal stationeres det der kaldes FRB eller SRB.

Vi er også bekendt med at der fra flere stationer har været bemærkninger om at sådan en er de ikke interesseret i, og mener ikke den kan dække deres behov. I bund og grund skyldes den pessimisme nok at der ikke er ret mange der helt er klar over hvorledes sådan et fartøj er og ser ud. En FRB er et fartøj mellem 6 og 8,5 meter, de kan leveres med udenbords motorer, men kan også leveres med indenbords motor og Water Jet, ja flere af dem er lige så store hurtige og anvendelige som de LRB vi kender.

Der har været ført forhandlinger med Søfartsstyrelsen vedr. regler på disse

både, og det skulle være på plads. Disse både, som i dag er en hyldevarer koster ca. en fjerdedel af det den sidste LRB kostede.

#### Køretøjer

På køretøjs siden er der ikke sket det store, der er ikke tilført ny, men der er flere der er ved at være udtjente. Bilen fra Slette Strand står til opbevaring som reserve i Sæby, bilen er fra 74.

#### Uddannelser

Der har været afholdt grundkurser i genoplivning og UHM. Repetitions kurserne, har været afholdt, selv om der gik lidt kuk i det da instruktøren var i Jugoslavien.

LRB. kurser har været afholdt.

ROC. (radio) kurser er der flere der har taget.

Behandlerkursus, det er et kursus i brug af medicinkisten, har flere afholdt.

Der udover er der nogle der har taget papirer for at må sejle med MRB'erne.

Uddannelses udvalget arbejder på at der skal laves en egentlig redningsmands uddannelse.

#### Øvrigt udstyr og materiel

##### Udkalde anlæg:

Der har i flere år været problemer med OPSerne, mange gange har vi set at de ikke virker som de skal. Nye udkalds anlæg den såkaldte NIROS er kommet ud til nogle stationer, og efterhånden vil OPSen nok blive afløst af dem.

##### Medicin kister:

Efterhånden skulle det være på plads og i orden med medicin kisterne, dog er der stadig nogle der tror at den er til behandling af reddede, det er den ikke, den er til besætningen på eget fartøj, på lige fod med f.eks. fiskefartøjer.

#### Mands finder:

Der bliver i øjeblikket afprøvet det der kaldes en Mand Finder, dette er en lille sender, der er beregnet til at have i f.eks. lommen.

Når den kommer i vand begynder den efter 20 sekunder at sende, og den bliver ved mange timer. Den sender på 121,5 en frekvens som både civile og militærets fly og fartøjer lytter på. Afprøvningen sker i Thyborøn.

#### Oliefurening:

Som bekendt bruger SOK ikke os længere når der er olieforurening, til bl.a. at tage olieprøver. De mener simpelthen at vi er for dyre, selv mener vi ikke det kan være rigtig, og håber der vil blive fundet en løsning på dette.

#### PC baseret navigationsudstyr:

Endnu er der ikke afprøvet PC baseret navigationsudstyr i nogen redningsfartøj. Da dette er fremtiden, burde det snarest afprøves om ikke andet så i en af nybygningerne.

#### Bemanding

Bemanding ved de stationer der har eller får type 16, er der bestemt at disse stationer skal have 2 heltids ansatte. Der har været diskuteret meget frem og tilbage med bemandingen af disse fartøjer, og et klart ønske har været 3 mand, men er som sagt endt foreløbig med to, aftalen kører som et forsøg på Læsø i øjeblikket.

I forbindelse med ansættelse af faste folk har det også været diskuteret hvem disse skulle være, og den generelle holdning er at den ene af dem bør være stationslederen. Vi ved at hvis ikke stationslederen er en af de faste folk, kan der nemt opstå problemer, derudover er det også noget der tærer hårdt på løsummen.

#### Lønforhandlinger

Havde regnet med at der var mulighed for bedre pension til vederlagslønnede.

Da det viste sig at pensionsforbedring ikke umiddelbart kunne forbedres, det vil være en langvarig proces nemlig over 25 år før der var så mange penge at det ville ligne noget.

Til gengæld er der ved forhandlinger torsdag d. 25. maj blevet enighed om at der er åbnet mulighed for at de der er ansat på 37 timer, vil kunne føres over til overenskomstansatte, så er pension og forsikring på plads for dem.

Assisterende bådmand vil komme op og få fuld vederlag, ca. 1170 kr. om måneden Overenskomstansatte bådmand vil få et tillæg på ca. 300 kr. om måne-

den. Dette er hvad pengene er brugt til denne gang.

#### Bladet

Vores blad må vi nok sige er blevet et rigtigt flot blad med masse af god og aktuelt læsestof i, i hver tilfælde får vi en masse rosende ord både fra medlemmerne og fra de mange andre der læser det. Vi ved at Henning lægger et stort arbejde i at lave et godt blad, og det må nok siges at det lykkes, men det må ikke få vi andre til at læne os tilbage, vi er nød til at give Henning noget stof ude fra stationerne. Vores blad er ret dyrt at lave, og hvert nummer koster faktisk mange penge, og der vil vi opfordre medlemmerne til at få flere til at annoncere i bladet, og gerne få nogle til at tegne abonnement, dette koster for tiden 75. kr om året, for som det kører nu må der hvert år overføres en del penge fra foreningens kasse.

#### Diverse

Som vi er klar over har det danske redningsvæsen 150 år jubilæum år 2002. I den forbindelse har Grete Tuxen Andersen som er til stede i dag og Allan Hjort Rasmussen i lang tid været i gang med et meget stort arbejde, nemlig at lave en bog om redningsvæsenet.

Det er enormt flot at private uvildige personer går i gang med et så stort et arbejde, og det bør vi være lykkelige for. Grete og Allan har oven i købet sagt at de gør det uden beregning, men selvfølgelig koster det en hel del penge at få den trykt og udgivet.

Vi har forsøgt ved Postvæsenet om de ville udgive et frimærke i forbindelse med jubilæet, men har fået afslag.

Ellers er meningen at vi skal til at i gang med at skaffe penge til trykning og udgivelse, vi vil forsøge forskellige fonde, og håber også FRV. vil være betænkelige.

Der har været forespørgsel fra medlemmer, der står for at skulle forlade deres job som redningsmænd, om der er mulighed for fortsat at være medlem af foreningen, det er der for i vedtægterne § 2 står der at afdøde redningsmænd kan optages som passive medlemmer, dog har disse ikke stemmeret.

Til sidst vil jeg vil gerne sige tak til

bestyrelsen og afd. F/K for godt samarbejde. (Det skal for god ordens skyld bemærkes, at en enig bestyrelsen på bestyrelsesmødet dagen før, havde godkendt formandens beretning.)

Førby takker formanden for hans beretning, som jo førte langt omkring, og spørger om der er kommentarer til beretningen. Hans Fischer Fanø spørger om de 300 kr. der er til bådmand kun er til de fastansatte bådmand, og dette bekræftes af Jacob. Der bliver godt nok talt lidt mere efter formandens beretning, men dette har jeg sat under de punkter på dagsordenen, som det har relation til.

Formandens beretning godkendt.

#### 3. Regnskab fremlægges

Kassereren Ole Jacobsgaard fremlægger derpå regnskaberne for årene 98 og 99, og gennemgår hver punkt så vi kan få en fyldestgørende orientering. Egentlig siger Jacob var vi fra bestyrelsens side bange for at der var brugt rigtig mange penge, da det jo i forbindelse med den "blå plan" var afholdt det vel nok største antal bestyrelsesmøder i foreningens historie, og når folk fra alle hjørner i Danmark skal samles et sted, ja så er det naturligvis ikke helt billigt. Ligeledes havde der været udgifter i forbindelse med foreningens egen "grønne plan" som vi følte måtte på banen som et alternativ til den blå plan. Der havde der været udgifter til trykning og til arkitekten.

Angående bladet har der været ret store udgifter, egentlig vel også for store. Jeg var lidt inde omkring det på generalforsamlingen efter et spørgsmål fra Herluf Høj, der mente at jeg ikke måtte stoppe med at skrive bladet, da i det mindste Herluf mente at det var blevet ret så godt, og jeg gav også udtryk for at for bladets regnskab for 98 havde jeg ikke den store indflydelse, da jeg tog over som en nødløsning da Finn Bjørnager så pludselig døde. Som det kan ses af regnskabet for 98, så blev der indkøbt en ny fax, den gamle gik i stykker under forsendelsen fra Esbjerg til Grenå, og der blev ligeledes indkøbt to kameraer, et til bladet og et til formanden, der er ligeledes en printer på, den har jeg ikke fået, og så har jeg fået min lille båndoptager, der vel løb op i næsten 900 kr.

For 99 er jeg ansvarlig for hele regnskabet, og jeg gav også på mødet udtryk for at jeg var lidt uforstående over de tal jeg så. Naturligvis er jeg klar over at udgifterne til bladet stiger kraftigt når det udvides med mellem 8 og 12 sider pr blad. Jeg vil da gerne komme med lidt statistik i 97 var der hele året 88 sider. I 98 var der 116 sider, deraf 44 i de to sidste som jeg skrev. Og i 99 var der 168 sider, så det er næsten en fordobling fra 97, så naturligvis er det meget dyrere. Men som jeg sagde på generalforsamlingen, så holder jeg da også øje med hvad indtægter der er, især ved annoncer, og der var jeg kommet til et noget anderledes tal, havde man fået alle penge ind, så skulle der have været ca. 70 tusind i annonce indtægter, de tal der står i regnskabet passer udmærket, men så er det kun for de tre første blade, og så mangler der for de tre sidste, og angående abonnement så var der slet ingen indtægter. Der må jeg sige at der for regnskabsåret 98 var 900 kr. i abonnement, det vil sige for 12 personer, dette kan da vel ikke passe?, specielt ikke når der i 97 var over 10 tusinde kr. i indtægt på den konto, og i 99 er der slet ingen? Det er klart at der bliver et stort underskud når man ikke sørger for at få indtægterne ind, men kun betaler udgifterne. Til Herluf vil jeg lige slutte med at sige. Jo, jeg skriver bladet, indtil der er en anden der vil overtage, det kunne aldrig falde mig ind at stikke halen mellem benene og lade foreningen i stikken, dette har jeg også givet udtryk for flere gange. Men det er beskæmmende gang på gang at høre, at nu skal de nok sende noget til bladet osv., men jeg må sande med undtagelse af nogle ganske få personer »Alle taler om det, men ingen gør noget ved det« og derfor er det et kæmpe arbejde selv at skulle køre det hele. Det var så en ekstra lille kommentar.

Regnskaberne godkendes.



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

#### HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals  
Tlf. 98 94 12 27

Sejl • Presseninger • Tovværk



**THORFISK  
TRADING**  
A/S

**THORFISK**



#### 4. Indkomne forslag

Der er til dette punkt ikke indkommet nogen forslag fra medlemmerne, men bestyrelsen har tre forslag som de gerne vil have generalforsamlingen til at tage stilling til.

1. Kontingent forhøjelse.
2. Passive medlemmer.
3. Mandat til lempelse af regler for havnebaserede redningsfartøjer.

1. Jacob indleder med at fortælle at der ikke i de sidste 11 år har været en regulering af kontingentet, og når der nu er blevet lukket stationer, så vil indtægten falde fra ca. 107 tusind til 97.900 kr. Derfor vil bestyrelsen foreslå at der for overenskomst ansatte bliver tale om en forhøjelse fra nuværende 80 kr. til 100 kr. for vederlags lønnede fra 40 til 50 kr. og når de assisterende nu kommer op på samme vederlag som vederlags lønnede bør de også betale 50 kr. i kontingent. Der bliver spurgt til hvad denne kontingentforhøjelse vil indbringe. Der bliver svaret at dette vil betyde at man vil komme op på en indtægt svarende til ca. 135 tusinde. *Forslaget bliver vedtaget.*

2. I henhold til foreningens vedtægter § 2 kan afgående redningsmænd optages som passive medlemmer (passive medlemmer har ingen stemmeret) Foreningen stiller forslag om at der opkræves et kontingent på 100 kr. dette inklusive vores blad. Dette mener foreningen ikke er helt urealistisk, da bladet koster 75 kr om året i abonnement, så reelt er kontingentet 25 kr. *Forslaget vedtages.*

3. Det foreslås af bestyrelsen får generalforsamlingen mandat til sammen med Søfartsstyrelsen og Farvandsvæsenet til eventuel revurdering af havnebaserede redningsfartøjer, med henblik på en lempelse af godkendte regler. Jacob fortæller derpå lidt om hvilken tanker man har gjort sig i foreningen med hensyn til at få nogle lempelser i reglerne for redningsfartøjer, ikke at de regler vi har nu ikke har fungeret for det har de i allerhøjeste grad, de har da været medvirkende til at vi ikke har set nogen større ulykker, men vi føler bare når vi ser på vore nabolande, som også i de 15 år har bygget redningsfartøjer, at så må der nogle justeringer til, for ellers ender det med flere lukninger, da vore fartøjer er over dobbelt så dyre som de kan fremstille dem til i vore nabolande. Jeg kan ikke sige hvad det generelt er vi ønsker lempet, siger Jacob, men disse regler som er blevet til i treparts forhandlinger mellem søfartsstyrelsen, Farvandsvæsenet og Foreningen er

så stramme at vi føler at vi har håndjern på, men grundreglerne er gode nok, og derfor kan jeg heller ikke lige sige hvor det er vi ønsker de generelle lettelse, det må vi ligesom forhandle os og finde frem til. Derfor vil jeg gerne bede om generalforsamlingens accept. Førbye spørger om der er nogle kommentarer, og Jeppe degn Esbjerg spørger om man overhovedet har afprøvet type-16 ved Thorsminde. Jacob svarer dertil: Nej det har vi ikke. Jeppe mener om det ikke var bedre at afprøve fartøjet der, inden man går ind og kigger på en tredje eller fjerde type fartøj. Jacob svarer dertil at nu er Thorsminde den sidste station der skal have ny MRB, og at der både i bestyrelsen FRV og UROM er enighed om at type-16 skal afprøves ved Thorsminde under de rigtige forhold, men fra foreningens side har vi også sagt at type-20 og 23 skal afprøves der, for der er enighed om at vi ikke skal presse en løsning ned over hovedet på Thorsminde, for vi er fuldstændig klar over at Thorsminde er den mest vanskelig havn at besjle under en storm. Så derfor skal det være den type redningsbåd som folkene ved Thorsminde føler sig trygge ved, og i ministeriets oplæg er der ikke sat navn eller type på hvilken båd det er der skal til Thorsminde. *Forslaget vedtages.*

#### 5. Præsentation af bestyrelsen

Bestyrelsen består i dag af følgende. Nævnt i den rækkefølge de sad og præsenterede sig i. Henning Sørensen RST. Grenå, John Meyer RST. Klintholm, Birger Isaksen RST. Sæby, Jens Slot RST. Thyborøn, Bjarke Kristensen RST. Rømø, Claus Jacobsen RST. Nexø, og Jacob Pedersen RST. Hirtshals.



Den nye i Bestyrelsen Jens Slot redningsstation Thyborøn.

#### 6. Valg af Formand

Der var ikke opstillet andre kandidater end Jacob Pedersen Hirtshals, og Jacob genvælges til formand for en to årig periode.

#### 7. Eventuelt

Under dette punkt går formanden blandt andet ind og beretter om et forslag eller et ønske fra bestyrelsen om, at man ved redningsstation Torup Strand går ind og prøver at tage forslaget fra den "Grønne plan" og bygger en ny garage som beskrevet i denne plan, der er sat mange penge af til renovering og ville man bruge modellen fra den grønne plan, så vil udgiften ikke beløbe sig til meget mere end ved en renovering, og så har man trods alt en ny bygning, så det er et af ønskerne fra foreningen. Vi mener, siger Jacob, at bygning og fundament er i en så ringe forfatning at det simpelthen burde rives ned. Vi er godt nok blevet skudt i skoene, at disse priser ikke er realistiske, men forbeholdt dette over for arkitekten, som har lavet tegningerne og sat priserne på, så siger denne at dette er de realistiske priser. Dette siger Jacob er vores ønske at få lov til at bevise.

Derpå får KEV. Olesen Oksbøl ordet. Han starter med at ønske Jacob tillykke med valget, og giver udtryk for, at Jacob ikke er slidt op endnu, og at der er mange års arbejde tilbage i ham endnu. KEV overbringer en hilsen fra dem fra Oksbøl der ikke kunne være her, og forsætter med at fortælle at de ikke er kommet for at beklage sig over at de er blevet nedlagt, men han vil dog gerne advare andre der kunne komme i den samme situation og ligeledes FRV om, at de afdelingsberetninger der er lavet i forbindelse med nedlukning af Oksbøl er simpelthen så amatøragtig når man tænker på at det er en statslig organisation. Det vidner om at de der er sat til at lave disse ting overhovedet ikke aner hvad der ligger af aftaler imellem, i vores tilfælde, ministeriet, forsvarskommandoen, farvandsvæsenet og Oksbøl lejren. Der kommer folk ud og vil læse el af og kigge på ejendomsskatter kigge på miljø og jeg ved snart ikke hvad vandaflednings afgifter og sådan noget, ting som farvandsvæsenet i de 24 år vi har eksisteret aldrig har leveret så meget som 10 øre til. Det er ikke dem som er sendt ud for at udføre dette, de gør bare som de har fået besked på, men dem som har sendt dem sidder i en eller anden central position og aner faktisk ikke hvad det er for en station de skal lukke, det synes jeg er for dårligt. Det var så vores ønske hvis det skulle gå så galt at der var andre stationer der skal

lukkes, at man lige tager højde for det. Der er en ting jeg gerne vil have bestyrelsen til at lægge pres på FRV for, det er at når vi bliver afskediget på denne måde, der er jo nogle der så tæt på at få dette hæderstegn (25 år) de gerne vil have i stedet for de penge vi ikke længere får, vi mister nu ikke flere penge end vi kunne tjene ved at tage en avisbud plads, men når man har været ansat, den korteste ved os er 10 år, og så op til de knap 25 år der mangler kun nogle få måneder, bare får et brev fra væsenet hvori man meddeler at nu er tjenesten ophørt, det er godt nok en flad fornemmelse, for der burde godt nok være forskel på, om en redningsmand på 46 år siger op af sig selv fordi at nu har han ikke tid mere, eller han modtager den besked at nu er der ikke brug for ham mere i tjenesten. Nu var det sådan at man satte en maskinmester til at inddrage materiellet ved redningsstationen, ikke fordi at jeg vil forklejn maskinmesteren, men man siger til ham, giv dem engang biksemad og så er det farvel. Det mener jeg er for dårligt og dette mener jeg at FRV og foreningen må tage til efterretning, således at hvis det skulle ske at en anden station blev lukket, at denne blev afviklet mere værdigt.

Jacob svarer dertil, at dette jo faktisk er en beskrivelse af vores hverdag. Det der sker ude i klitrækkerne er så uhyggeligt forskelligt fra dem som sidder og tager beslutningerne. Et lysende eksempel er hvad Claus fortalte i går. De havde fra redningsstation Nexø søgt om at få en fax, der også kunne kopierer, de havde set den til en pris af 3200 kr. og var lige nøjagtig den de ønskede sig, og det er jo vedtaget at der skal en fax ud på hver redningsstation. De ringer ind og spørger om de må købe sådan en, men det må de så sandelig ikke, for der er en afdeling inde i farvandsvæsenet, der sørger for alt det der. Så de sender en rekvisition ind med fabrikat, nummer og pris, så det skulle være så nemt. Men nej sådan en skal i da ikke have, nu skal i bare se, og der ankom en kasse så det var lige før de måtte kalde de frivillige ned, for at få båret den ind på stationen. Den er så stor og nærmest ubrugelig, (den kan sikkert også snitte rødkål, men hvad skal vi bruge det til) og så kostede den godt 11000 kr. så der skal nok nogle folk på kursus for at lære og bruge den. Det fortæller bare en lille smule om, at vore behov og tankegang ude på stationerne er så vidt forskellig fra dem der sidder derinde. Jeg kan heller ikke lade være med at sige, og jeg nævnte det mange gange i min beretning, forsætter Jacob, at vi føler at vi har et godt samarbejde i FK, vi kan mærke

når vi kommer derind, i forhold til andre afdelinger, at det er søfolk. De har samme sprog som os, de forstår også vores problemer og jeg synes også mange gange de er fine til at takle dem. Til gengæld er det helt soleklart at det er vores talerør ind, men de har nul og niks at skulle have sagt når det drejer sig om reparationer, dokning indkøb af kopimaskiner eller hvad det nu end måtte være, så har de intet at skulle have sagt. Og mange gange når vi er sure på farvandsvæsenet, så er det også dem der sidder på øretævernes holdeplads derinde, og det er fordi der er nogle arbejds gange derinde som de skal følge, og du har givet nogle gode eksempler KEW, og vi er glade for at i fra Oksbøl stadig holde lillefingeren på os.

Mogens Rasmussen lover at de vil gå ind og se på det med folkene fra Oksbøl, da han faktisk er af samme mening som KEW, angående de redningsfolk der snart skulle have jubilæum.

Derpå får Farvandsdirektør K. Borck ordet: Jeg synes at jeg bør kvittere for invitationen til at jeg har fået lov at deltage i jeres generalforsamling sammen med nogle af mine nærmeste inde i Søkvæsthuset. Jeg er selvfølgelig også glad for at høre at formanden for foreningen anbefalede mig. Det er første gang jeg er gæst med min nye kasket på. Jeg må sige at formandens beretning var ret tankevækkende, en overgang var jeg lige ved at tro at det ikke var en formandsberetning fra en forening, og der blev sagt mange karske ord og historier fra det virkelige liv. Borck fortæller derpå om sine besøg rundt på redningsstationerne som han er startet på og håber at kunne fuldende i løbet af en måneds tid. Han er også glad for at høre formanden fortælle at han ikke kunne klandres for hvad der var sket før hans tid, og det er selvfølgelig også rigtigt, men på en eller anden måde følger det med i min arv, og jeg forstår at foreningen fratægger sig ethvert ansvar for

den nuværende plan. Nu mener jeg det bør dreje sig lidt om fremtiden og der står ligesom nogle hængepartier, et af dem er Sønderho som jeg for nyligt har aflagt et besøg hvor vi fik talt om mange ting, og det er klart at farvandsvæsenet vil stå med et oplæg når vi nærmer os terminen. Og ligeledes synes jeg at redningsvæsenet er i en ganske god stand, og jeg noterede mig med tilfredshed formandens ord, om at vi havde nogle meget sikre redningsbåde, vi ser jo dagligt i huset mindet om hvad der skete for år tilbage og derfor har vi disse regler. Så slog formanden nogle positive toner an og straks blev min dag noget lysere igen, og jeg vil tilføje at uanset hvor mærkværdigt det ude omkring måtte forekomme det der sker i Søkvæsthuset, så kan jeg forsikre om at alle derinde handler efter god vilje, det er ikke altid det ser hensigtsmæssig ud, men et er en anden sag og det må vi prøve at rette på. Og til allersidst selvom det ikke kommer mig så meget ved, som forening er det bedre at forhandle med en enig og stærk forening end det er at forhandle med en forening med kløfter i. (se dette var et lille vink med en vognstang om at få enighed i egne rækker).

Jacob svarer Borck at han kan garantere farvandsdirektøren for, at det materiel vore politikere stiller til vores disposition til brug når der er nogen der trænger til vores hjælp, vil blive brugt fuldt ud i de situationer vi overhovedet kan, og at vi altid vil gøre vores bedste. Og vi er fuldt ud klar over at vi ligesom alle andre her i landet skal følge de retningslinier som vores sætter ud. Det er mange år siden vi har haft en farvandsdirektør med til vores generalforsamling, vi snakke frem og tilbage om det i bestyrelsen og valgte at invitere vores farvandsdirektør, ikke måske bare i år, men vi valgte at tage ham med fordi som vi sagde, tavlen er visket ren, hvad der er sket der før kan vi ikke klandre Borck for. Vi

## 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

**Foreningen af danske Redningsmænd  
Driftsregnskab 1/1 - 31/12 1998**

Kontingent.....	105.880,00	
Salg af krus .....	340,00	
		106.220,00
Generalforsamling.....	49.581,00	
Kreds- og regionsmøder.....	6.338,00	
Bestyrelsesmøder.....	21.748,65	
Møder og forhandlinger København.....	17.512,87	
Kørsel og transport vedr. møder.....	23.250,20	
Honorar til formand og kasserer.....	12.500,00	
Vederlag til Bjarke.....	5.000,00	
Blomster og gaver.....	1.709,75	
Porto og papirvarer.....	1.244,50	
Telefon.....	2.200,00	
Nye overenskomster.....	1.141,00	
Gebyrer NVB.....	50,00	
Faglitteratur.....	450,00	142.725,97
UNDERSKUD ORD. DRIFT		= 36.505,97
Renter NVB 7536489.....		+ 93,89
- - 1027568.....		+ 277,33
- - 7000668.....		17.123,80
- - 7550704.....		102,05
UNDERSKUD		+ 19.651,34

**Tidsskrift for Redningsvæsen  
Driftsregnskab 1/1 - 31/12 1998**

Annonceindbetalinger.....	46.575,00	
Abonnementindtægter.....	900,00	
		47.475,00
Trykning af blad.....	60.012,00	
Forsendelse af blad.....	2.287,85	
Honorar redaktør.....	6.500,00	
Porto.....	1.771,75	
Telefon.....	855,74	
Papirvarer.....	8.299,20	
Kørsel.....	3.144,00	
Gebyrer.....	353,00	83.223,54
UNDERSKUD ORD. DRIFT		= 35.748,54
Ny telefax.....	1.895,00	
Ny kamera.....	2.240,00	
Ny printer.....	2.285,00	6.420,00
UNDERSKUD		+ 42.168,54

**Status pr. 1. januar 1999**

<b>AKTIVER:</b>	
Nordvestbank 7000668.....	300.000,00
"    7550704.....	8.490,00
"    3520776.....	260,89
Tilgodeh. moms.....	5.666,98
	<b>314.417,87</b>
<b>PASSIVER:</b>	
Nordvestbank 7536489.....	19.266,45
"    1027568.....	7.247,02
Skyldige omkostninger.....	14.461,00
Egenkapital.....	273.443,40
	<b>314.417,87</b>
<b>EGENKAPITAL:</b>	
Saldo pr. 1/1 1998.....	346.263,28
underskud forening.....	= 19.651,34
-    blad.....	+ 42.168,54
	284.443,40
udb. vedr. Harry Nielsens børn.....	+ 6.000,00
-    -    Erik Mouritsens død.....	+ 5.000,00
	<b>273.443,40</b>
Regnskabet revideret af:	<b>Villy Jakobsgaard - Jens Slot</b>

mente det kunne være gavnligt, vi har jo samme arbejdsplads vi arbejder i farvandsvæsenet uanset om det er direktøren redningsinspektøren eller det er redningsfolkene.

Jeg håber ikke der er for mange der er chokerede, for når jeg som formand skal lave en beretning over to år, og jeg ligesom skal prøve at samle op over de to foregående år, så vil jeg godt tro at det kan lyde lidt karsk, men egentlig mener vi selv at vi mange gange er nogle flinke fyrer. Jeg håber ikke at det bliver en beretning næste gang der minder meget om denne her, siger Jacob.

Jeppe Degn kunne godt tænke sig at høre noget om driftsøkonomien over de næste 5 år, om man har taget forbehold over for de bemandingsregler og driften af de nye både, eller om man skal hen og lukke en 5-6 stationer igen om nogle år. Godt spørgsmål, svarer Jacob, nu har vi jo fået nogle helt faste rammer der ligger i kroner og ører hvad det danske redningsvæsen må koste de næste fem år, og det er helt givet at vi ikke tror på det som det kører i øjeblikket, det vi nemmest kan styre er lønsummen, men drift kroner tror vi ikke på holder, og derfor er det vi beder generalforsamlingen om i dag, at hvis der var nogle ændringer i eksempelvis Havnebaserede kystredningsfartøjer at der var nogen steder der det kunne gøres ligeså godt, men til en billigere drift udgift. Vi ser så mange enormt dyre løsninger, jeg er faktisk ked af at skulle til det igen for jeg kan nævne fra nu af og til vi skal spise i aften, hvor der bliver brugt en masse unødige penge, vi havde jo den banale ting med en kopimaskine, men der er alligevel 20 stationer og så er der jo stor forskel på om den koster tre eller elleve tusind kroner, hvis alle stationer skulle have en. Vi kunne jo se da "Claudij" i Hanstholm skulle have ny mast hvor den lokale smed sagde at sådan og sådan kunne det gøres, der gik Materielafdelingen ud og fik konsulenter udefra, selvom den lokale smed havde en meget meget mindre pris. Ligeledes med MRB.33 en båd på 12 tons, at der skal en ingeniør fra Materielafdelingen over på Anholt, han tager et fly fra København til Tirstrup og en taxa til Grenå, tager færgen til Anholt og kan ikke komme tilbage samme dag så han måtte have en overnatning og så den samme tur tilbage, og da de så får bestemt at de nok hellere måtte bundsmøre den, så skulle det foregå i Grenå og da så redningsbåden lå i Grenå kom ingeniøren igen for at se at det nu også blev gjort ordentligt. For os der har boet og er opvokset i havnebyer, der tror jeg at de fleste knægte der er konfirmeret, kunne stå for

sådan noget, de kan da sagtens se om der er en zinkklods eller sådan noget der trænger til at blive skiftet ud eller om båden bliver skrubbet ordentligt. Ligeledes med bådhuset i Hirtshals hvor vi syntes det blev enormt dyrt, vi har så selv indhentet tilbud, jeg mener det var 4-500 tusind kroner der var afsat til projektet, og der har været et hav af ingeniører og konsulenter oppe for at se på det. Det tilbud som vi så selv indhentede ved den lokale smed, som har forstand på dette bådhus, hans tilbud lød så vidt jeg husker på 87 tusind, og vi har en fender på "Margrethe Gårdbo" der skulle have været skiftet for 4 år siden, ikke fordi der ikke har været nogen oppe og kigge på den, men der sker bare ikke noget, og derfor vil der gå så ustyrlig mange af vores drift kroner og vi har ikke den mindste mulighed for at gå ind og gøre nogen indsigelser og vores opfattelse og den er vi enige om er at vores egen afdeling inde i FRV kommer ingen vegne med det og vi fatter det ikke for vi har jo et brev fra ministeren hvor der står at redningsinspektør stillingen ændres til egentlig lederstilling og at kystredningstjenesten forsæt fremstår som selvstændig opgave med eget hovedformål og budget, men vi spørger os selv hvordan kan en ansvarlig redningschef have eget budget når han ikke har økonomien, vi har den opfattelse, og i må gerne modsige dette hvis ikke det er sandt, at i ikke har styr over hvor mange penge der bliver brugt i Materielafdelingen og at det faktisk er en blankocheck de har deroppe ud over de drift kroner der er afsat til redningsvæsenet det vil sige, jeg ved godt der er afsat en sum, og den sum skal de såmænd også nok få brugt, men når den er brugt hvor skal de så hen og hente det manglende beløb, så kommer de hen til jer igen og i har ikke en chance for at styre dette der oppe. Når jeg tænker på den daglige drift og vedligehold i de skibe vi har derude, jeg var helt ny udklækket et par og tyve år og lige fået min skippereksamen og havde haft en hyre i flere år, så kommer skipperen og siger at jeg skal have et skib at sejle med, dengang der var de berømte trusserederier, og så kommer de og siger at der ligger et rederi skib oppe i Stavanger, der havde lagt til reparation i et par måneder efter at det havde været sejlet på klipperne, så et par og tyve år gammel tager jeg op for at få orden i alle papirer, og se om det var ordentligt repareret, så i dag hvor jeg er fyldt 50 år, 28 år efter og jeg har ikke lavet andet siden, så kan jeg i dag ikke engang gå ned og skifte en harmløs skrue uden at der skal komme en ingeniør fra København for at se på det.

**Foreningen af danske Redningsmænd  
Driftsregnskab 1/1 - 31/12 1999**

Kontingent.....		106.920,00
Generalforsamling eks.ord.....	16.283,00	
Kreds- og regionsmøder.....	5.200,25	
Bestyrelsesmøder.....	9.154,00	
Kørsel og transport vedr. møder.....	52.340,00	
Fortæring og diæter vedr. møder.....	17.154,75	
Honorar til formand.....	7.500,00	
Blomster og gaver.....	7.262,38	
Porto og papirvarer.....	1.238,95	
Telefon.....	8.402,84	
Tegninger vedr. ny redningsstation.....	3.750,00	
Gebyr NVB.....	400,00	128.686,17
UNDERSKUD ORD. DRIFT		+ 21.766,17
renter NVB 1027568.....		+ 1.350,96
- - 7536489.....		+ 4.083,22
- - 7550704.....		195,41
- - 7000668.....		12.754,24
- - 7002540.....		10.767,06
UNDERSKUD I ALT		+ 3.483,64

**Tidsskrift for Redningsvæsen  
Driftsregnskab 1/1 - 31/12 1999**

Annonceindtægter.....		34.350,00
Trykning af blad.....	57.771,00	
Forsendelse af blad.....	3.576,94	
Honorar redaktør.....	5.000,00	
Porto.....	1.830,75	
Telefon.....	1.662,12	
Papirvarer og film.....	2.119,20	71.960,01
UNDERSKUD		+ 37.610,01

**Status pr. 1. januar 2000**

<b>AKTIVER:</b>	
Nordvestbank 1027568.....	2.024,66
- - 3520776.....	260,89
- - 7002540.....	223.521,30
- - 7550704.....	8.920,00
tilgodehavende moms.....	3.879,45
	<b>238.606,30</b>
<b>PASSIVER:</b>	
Nordvestbank 7536489.....	6.256,55
Egenkapital.....	232.349,75
	<b>238.606,30</b>
<b>EGENKAPITAL:</b>	
Saldo pr. 1/1 1999.....	273.443,40
Underskud forening.....	3.483,64
-    blad.....	+ 37.610,01
	<b>232.349,75</b>

Regnskabet revideret af: **Villy Jakobsgaard - Jens Slot**

Det er sådan nogle ting vi ikke rigtig fatter. Det vi ønsker er at arbejdsgangen må blive lavet anderledes at ansvar og kompetence vil ligge i tæt samarbejde med FK så tror vi at pengene kan slå til ellers er der ikke megen tiltro til at de vil slå til. Redningsinspektør Mogens Rasmussen kommenterer dette. Mener heller ikke at forretningsgangen altid er lige hen-

sigtsmæssig han mener at ved at ændre nogle arbejdsgange kan der spares op til 10% for der er ingen tvivl om at der skal spares og forsætter Mogens min plan er at på sigt skal i selv køre det de 350 dage om året og så er vi herinde en støtte funktion. Thorkild Førbye spørger om der er nogle kommentarer til dette, og der gives udtryk for at dette var helt nye toner.

Jacob kommenterer det med at han mener vi i FK er kommet på den rette hylde og at vi mener der er gode folk i den afdeling og her tænker jeg ikke kun på de fire i vores regi, men også de andre i F føler vi er flinke og behagelige og vi mener det fungerer godt. Jacob forsætter med at fortælle at det ikke kun er i huset der skal spares derfor føler vi også at det er vores opgave gang på gang at komme frem med hvor der kan spares og det var derfor jeg i min beretning sagde at moralen blandt redningsfolkene har aldrig været så dårlig som det vi har set i de sidste åringer, der er jo nogen der ikke fatter at når vi er nød til at lukke nogle stationer så er det på grund af økonomien, det er ligesom om at det flyver lige hen over hovedet på dem, vi har diskuteret det mange gange vi havde det oppe på generalforsamlingen den 20 marts 99, hvor vi faktisk gav hinanden håndslag på at nu skulle vi lade være med det mudderkastning, nu skal vi altså stå sammen, det var vi enige om alle sammen, men der gik ikke mere end højst to dage, så havde de gravet sig ned i hvert sit skyttehul, de forstod udmærket godt at de selv havde problemer, men kunne bare ikke finde ud af at der var andre der havde meget større problemer. Og det var grunden til at når

jeg sommetider fik nogle møg beskidte telefonopringninger at jeg måtte forklare at det kan da godt være du har ret, men der er bare andre der meget større problemer og trænger til opbakning fra foreningen af danske redningsmænd. Men jeg kan garantere dig for Jeppe, at hvis vi ikke begynder at se ned på hvor der kan spares, og vi har allerede sagt lidt om det med faste folk til de kommende nye både, at den ene bør være stationslederen, og det er fordi vi ved at hvis der skal ansættes to fuldtids og så en stationsleder ved siden af, og hvis stationslederen i dag med operationer, vederlag, kurser, øvelser og hvad ved jeg får 100 tusind, så ved vi også godt at i samme øjeblik han får to faste mand ansat som han egentlig skal gå og tjekke og der kommer et skib der får flere timer på bagen fordi nu er der altså kommet nyt materiel, så ved vi at aktiviteten stiger, men det gør mande timerne altså også, så er det måske ikke kun 100 tusind, men 125 eller 150 tusind vi taler om, han skal have foruden de to mand der går der, og det er det vi siger at hvis dette er ved syv stationer, så har vi sparet en million der hvis den ene ansatte er stationslederen. Derfor Jeppe er vi nød til allerede nu at komme med sådanne udspil og folkene på stationerne er nød til

at se på hvad det er de har behov for og ikke kun hvad de ønsker sig.

Birger giver Jeppe fuldstændig ret, og fortæller at for deres vedkommende er udgifterne for stationen steget fra 300 til 700 tusinde efter de har fået ny båd og der er som sagt 29 millioner at gøre godt med og det er hvad vi får fremover, så der tre muligheder, et at fyre nogle flere folk. Det andet er at bede M om at holde fingrene ude af kagekassen og den tredje er at Borck går ind og siger at dette kan ikke køre og så få nogle flere penge. Det er naivt at tro at dette kan køre på nogen som helst måde for de 29 millioner kroner. (Her vil jeg gerne for egen regning tilføje at i 99 blev der, uden investeringer, brugt 29,8 million, dette taget ud fra FRV årsregnskab, så når der skal ansættes flere folk i faste stillinger osv. så kan folk jo selv gøre deres regnestykke, men det ville være rart at måtte granske dette nøjere).

Henning supplerer med at sige, at med den udvikling og fart der er på, så ender vi med at have verdens bedste redningsvæsen, desværre består dette så nok kun af to stationer.

Ordstyrer Thorkild Førby får derpå ordet og som næstformand i Danmarks Fiskeriforening fortæller han om at bered-

skabet med redningsskibene i Nordsøen er ned justeret og at han derfor ser med bekymring, som fiskeriets repræsentant, på de nedskæringer der foregår i kystredningstjenesten. Vi må sige at han giver os stor opbakning.

Til sidst tager Grete Tuxen Andersen ordet og fortæller om det arbejde Alan Hjort og hende selv har lagt og ligger i deres projekt vedrørende jubilæumsbogen vedrørende kystredningstjenestens 150 års jubilæum i 2002. Grete efterlyser materiale specielt fra 73 og op til i dag. Det sådan lidt ældre stof kan de finde i Rigsarkivet, men materiale fra kystredningstjenesten i 73 blev sammenlagt med FRV, da mangler de materiale om hvad der er sket. Så vi må på det kraftigste opfordre folk til at sende nogle oplysninger til dem, det fortjener de i allerhøjeste grad.

Jacob slutter generalforsamlingen af med en stor tak til Thorkild Førby og til dem som var mødt op.

Klokken 1830 er der spisning og der er ca. 40 fremmødte. Der bliver serveret en stor flot menu og traditionen tro læses hilsenen fra Hendes Majestæt Dronningen op og vi synger "Der er et yndigt land" derpå er der alt hvad hjertet kan begære og imellem nogle af retterne tager Harald Bachmann ordet. Han indleder med at viderebringe en hilsen fra Åskov Pedersen og fortæller om en pudsig episode der indtraf for mange år siden, dengang der endnu var bundpropper i red-

ningsbådene, og fortæller om den gang de kom ud i en aktion hvor de havde glemt at sætte dem i. Denne historie var foranlediget af at vi på stationen i Grenå har sat skiltet med teksten "Husk bundpropperne" op. Dette fandt vi i det gamle redningshus. Ellers er det en lystig og munter aften hvor der bliver snakket om løst og fast og ind imellem er der da også under kaffen tid til en svingom.

Det var så den positive del af generalforsamlingen, men jeg bliver nød til her til sidst at beklage det dårlige fremmøde af aktive redningsfolk. Det er lidt besværligt at der foruden bestyrelsen og kasserer kun kommer ni aktive redningsfolk. Så jeg tror at jeg vil nævne alle deltagere ved navn bortset fra bestyrelsen og kasserer.

Fra FRV deltog Farvandsdirektør K Borck med frue, Redningsinspektør Mogens Rasmussen, Overkonstruktør Michael Jensen.

Æresmedlemmer Robert Iversen med frue, Herluf Høj med frue, Harald Bachmann med frue og Ewald Harbo med frue. Ligeledes Grete Tuxen Andersen.

Af redningsfolk deltog Willy Jacobsgaard Thyborøn, Chr Mose Sørensen Hvide Sande, Brian Bennetsen Gedser, Jeppe Degn Esbjerg, KEV og Anton Sørensen Oksbøl, Hans og Poul Sønderho samt Kim Rulle Østerby. Så er alle nævnt og de fleste af redningsfolkene havde da heldigvis også taget deres koner med.

HS.

## Udvalgsposter i Foreningen af Danske Redningsmænd. 2000

### UROM:

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

### HSU:

Bjarke Kristensen, suppl. Birger Isaksen.

### Teknologiudvalg:

Claus Jacobsen.

### Personaleudvalg:

Birger Isaksen.

### Referencegruppen:

Henning Sørensen, suppl. Jens Slot.

### LSU:

Jacob Pedersen, Birger Isaksen, Jens Slot.

### Lønudvalg:

Jacob Pedersen, Bjarke Kristensen, Claus Jacobsen.

### LRB udvalg:

Jacob Pedersen, Jens Slot.

### Uddannelsesudvalg:

Claus Jacobsen, John Meyer, Birger Isaksen.

### MRB udvalg:

Bjarke Kristensen, suppl. John Meyer.

### Regeludvalg:

Jacob Pedersen, Bjarke Kristensen, suppl. John Meyer.

### Tøjudvalg:

Jens Slot.

### Forfremmelsesnævn:

Jacob Pedersen.

### Sikkerhedsudvalg:

Åge Venø Jensen.

### Legater:

Jacob Pedersen, Robert Iversen, Ewald Harbo, Henning Sørensen.

### Bestyrelsens sammensætning:

Formand Jacob Pedersen  
Næstformand Bjarke Kristensen  
Bestyrelsesmedlem Henning Sørensen  
Bestyrelsesmedlem Claus Jacobsen  
Bestyrelsesmedlem Birger Isaksen  
Bestyrelsesmedlem John Meyer  
Bestyrelsesmedlem Jens slot

# MATHIS VÆRFT A/S

Bådbyggervej 7 · Ålborg · Tlf. 98 12 05 50





## ESBJERG FISKERIFORENING

AUKTIONSGADE 2 · 6700 ESBJERG · TELEFON 75 12 86 88



## 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

# Hurtig aktion reddede liv

Farvandsvæsenets redningschef fik ved et tilfælde anskueligheds undervisning i redningsarbejde. Da Fanø redningsfolk gik i aktion fandt de sikkert frem til en mand, der havde ligget halvanden time i vandet.

Han kunne se båden forsvinde hurtigt væk fra ham. "Dette er godt nok noget skidt", tænkte 39 årige Flemming Pedersen. Han var faldet i vandet i Knudedyb syd for Fanø. Roret på båden var gået i stykker. Strømmen tog både båden og ham. Man forestiller sig ikke, der sker noget, men som tiden går, bliver man lidt bekymret. Vandet var jo ikke for varmt. Og jeg blev koldere og koldere. Minutterne sneglede sig at sted. Minutter blev til en time, til halvanden time. Flemming Pedersen havde svømmevest på, den holdt ham oppe. Tankerne for igennem hovedet på ham.

## Kunne se hjælpen

At de leder efter ham kunne han se, men de kunne ikke se ham. En redningshelikopter fløj lavt over ham. Så ham ikke. Det var sidst på dagen fredag i sidste uge (d. 16 juni). Kirsten og Ole Hvidberg var på vej fra Nordby til Kammerslusen i deres motorbåd "Fie". En sejlbåd lå på lavt vandet med blafrende sejl. Noget var galt. I kikkerten så Ole Hvidberg, at der kun var en mand ombord. *Der skal være to* sagde Kirsten Hvidberg, der havde set sejlbåden stå ud fra Nordby tidligere på dagen.

De fik sig manøvreret ind til sejlbåden. Og fik af Thomas Hejn beskeden: "Jeg har tabt Flemming". Med "Fie" forsøgte de at finde ham. Det lykkedes ikke. De kaldte Lyngby Radio om hjælp. Inde i Sønderho sad et par at de frivillige redningsfolk på stationen sammen med Mogens Rasmussen, redningschef i Far-

vandsvæsenet. Han var på besøg for at se på Redningsstationens fremtid. Den skulle have været lukket 1. april, har politikerne besluttet. Den har fået et års udsettelse så det kan undersøges, om forholdene i Vadehavet er så specielle, som blandt andet de lokale redningsfolk hævder »gør det uansvarligt at lukke stationen«.

De havde sejlet området tyndt hele eftermiddagen i RI22 redningsbåden og sad nu og snakkede om dagens oplevelser da de hen ad 17-tidenden hørte på Lyngby Radio, at noget var galt derude. De tøvede ikke et øjeblik. Meddelte SOK (Søværnets Operative Kommando) at de gik ud.

## Kender strømmen

De afgang klokken 17 med Farvandsvæsenets redningschef ombord. En halv time senere var de ved sejlbåden. Fem minutter senere kom også redningshelikopteren. Fanø redningsfolkene fik af Thomas Hejn i sejlbåden at vide, hvornår Flemming Pedersen var faldet i vandet og cirka hvor. Vores redningsbåd gik derefter nærmest stik modsat, 160 grader. Det gjorde de, fordi de med kendskab til strømforholdene kunne regne ud, hvor han kunnet være drevet hen, fortæller redningsstationens chef Hans Fischer-Nielsen. 5-600 meter fra sejlbåden sejlede RI22 lige ind i Flemming Pedersen. Han kunne dog ryste på hovedet da vi spurgte om han havde brug for hurtig transport med helikopteren til læge. Men han var godt nok stærkt forkommen, si-

ger Hans Fischer-Nielsen

I stedet blev Flemming Pedersen bragt ombord i "Fie" med forfrysninger i fødderne, men ikke værre end at han dagen efter kunne gå på arbejde som kirkegårdsgartner i Nordby.

*Jeg håber godt nok ikke, den redningsstation bliver lukket, siger Flemming Pedersen*

Sådan Cirka 250.000 Kroner årligt vil Forsvarsministeriets farvandsvæsen spare ved at lukke redningsstationen i Sønderho. En af dem, som har indflydelse på om stationen lukkes om ni måneder er netop den redningschef, Mogens Rasmussen, der ved et tilfælde kom med på redningsaktionen. Det er jo i sidste ende en politisk afgørelse, siger Mogens Rasmussen. Men jeg må indrømme, at jeg den dag på Fanø, fik en anskueligheds undervisning i redningsarbejde. »Det var en helt enestående oplevelse af faglig dygtighed« slutter Mogens Rasmussen.

## Kommentar

Dette har heldigvis ført til en del avis-skriveri igen angående den horrible og uansvarlige politiske beslutning om at lukke redningsstationer, hvor man som jeg tidligere har sagt, og gerne vil gentage igen, spiller poker med menneskeliv som indsats. Heldigvis var der dog nogle politikere med lidt sund fornuft i behold der midlertidig fik forpurret lukningen af Sønderho redningsstation. Ellers må det siges, at sandsynligheden for at den første kiste havde været på vej til kirkegården, grundet denne politiske uansvarlighed, havde været overordentlig stor.

HS

## Uden hjælp var sejler druknet

Redningsstationen på Fanø lever på lånt tid. Nu rejser nyt politisk krav om dens overlevelse. Forleden reddede stationen en sejler, der havde ligget halvanden time i vandet.

Han lever og har det godt. Flemming Pedersen blev forleden efter halvanden time i vandet fundet og reddet af folkene fra redningsstationen på Fanø. Stationen skulle have været lukket 1. april. Var den blevet det, er det ikke sikkert, Flemming Pedersen var blevet reddet. Redningsstationen lever på lånt tid. Nu rejser sagen igen politisk. Sikkerheden må ikke blive forringet, fastslår Venstres politiske ordfører Ulla Tørnæs, og Fanøs konservative

borgmester, Kjeld Nielsen.

Forsvarsminister Hans Hækkerup og Folketingets Forsvarsudvalg står bag beslutningen om at lukke en række redningsstationer. Oksbøl er væk. Og meningen var også at lukke stationen i Sønderho på Fanø.

Lokale redningsfolk og flere politikere gjorde tidligere i år opmærksom på, at sikkerheden ville blive voldsomt forringet for badegæster, lystsejlere og fiskere, hvis det store område fremover kun skal betjenes af redningsstationerne i Esbjerg og på Rømø. Specielt omkring Fanø er redningsarbejdet meget afhængig af loka-

le folks kendskab til strøm og revler. Derfor besluttede ministeren at give Fanø stationen et år mere, inden der træffes endelig beslutning om dens fremtid.

Ved redningsaktionen fredag i sidste uge fløj en redningshelikopter direkte hen over Flemming Pedersen uden at få øje på ham. Da RI22-redningsbåden fra Fanø en halv time efter alarmen nåede frem til den drivende sejlbåd, Flemming Pedersen var faldet overbord fra, tog det kun få minutter at finde ham. Redningsfolkene vidste med deres kendskab til strømforholdene præcis, hvor de skulle sejle hen. Da havde Flemming Pedersen ligget i

vandet i halvanden time. Der ville have gået yderligere en times tid, hvis hjælpen skulle være kommet fra Esbjerg eller Rømø.

På baggrund af denne episode vil jeg nu spørge forsvarsministeren, om han stadig mener, sikkerheden vil være den samme, hvis man lukker redningsstationen på Fanø, siger Ulla Tørnæs.

»Vi troede, der skulle lig på bordet for at redde stationen. Men den her episode dokumenterer sådan set endnu bedre, hvor nødvendig stationen er« siger Fanøs borgmester Kjeld Nielsen.

## Lidt fra Stationerne

### RST- Rønne

#### Fund af tom overlevelsedragt.

Onsdag d. 26/4-2000. En fisker på Nexø-kutteren R 84 "Concordia" gjorde store øjne, da han så en mand drive forbi i vandet mens han trak fiskegarn ind i farvandet syd for Dueodde.

Det var tåget, så da fiskeren havde kappet sine garn og søgte efter manden igen, kunne han ikke finde ham. Da var klokken 9.05 og fiskeren slog alarm. BHM. satte en redningsaktion i gang, og sendte Leopold Rosenfeldt, orlogskutteren Drejø og Redningsbåden fra Rønne til området. De var alle fremme efter en times tid og Rønne Redningsbåd fandt her en tom overlevelsedragt drivende i vandet. Der havde tilsyneladende ikke været nogen person i dragten.

Fiskeren kunne bekræfte, at det var den dragt han havde set. dragten menes at have polsk afstamning.

### Kutter blev reddet.

Torsdag d. 27/4-2000. Kutteren R 25 "Karoline" fik natten til torsdag en læk efter en grundstødning ved Hammeren. Skipperen sejlede resolut sin kutter ind i Hammer Havn, og op på en sandbanke i havnen, for at rede sin kutter for at gå ned. Vi bliver ringet op, af forsikringen om vi kunne komme til Hammer Havn med en pumpe, da R 25 Karoline var fuld af vand i forskibet og skipperen var bange for at kutteren ville ligge sig på siden. Vi fik pumpen ombord i R 25 "Karoline" og fik den pumpet så meget ned, at vi kunne komme ned og se skaden i forskibet. Vi fik stoppet så meget for vandet, at det var forsvarligt at kutteren kunne sejle til Tejn og komme på land. Før afgang til

Tejn fik vi en reserve pumpe ombord, og forsikringen blev kontaktet for at give grønt lys.

### RST- Hvide Sande

#### Brand i fiskekutter.

Den 12-5 får vi klokken 1520 melding fra KGM at der er brand i en fiskekutter ca.6-8 sømil VSV af Hvide Sande og at besætningen går i flåden. Vi afgår med LRB'eren med en transportabel brandpumpe om bord. Da LRB'eren kommer frem står flammerne op fra maskinrummet og styrehuset er begyndt at synke sammen. Besætningen tages ombord på RI.227 "Kyrene" og LRB'en begynder at slukke ilden, dette måtte hurtigt opgives, da der er fire gasflasker på forenden af

kutteren og det skønnes at ilden er ved at brede sig derop. Der kommer en slæbebåd og en supleyerbåd til hjælp, men de kan heller ikke komme tæt nok på til at gøre noget effektivt. LRB'en kommer så tæt på at de kan se at ilden ikke har fat på fordækket og der tages en hurtig beslutning om, at forsøge at slæbe den i havn. LRB'en får sat en trosse i stævnen på båden og skabt forbindelse til RI.227, hvorefter det går mod havn. Det lykkedes at få båden i havn og brandvæsenet får hurtigt ilden under kontrol. Hele styrehuset og spanter og planker i maskinrummet er stort set brændt væk. Da ilden er slukket og vi har pumpet det meste af vandet ud, slæbes på værft og aktionen afblæses.

Jens Otto, Hvide Sande



Sønderho redningsbåd. En flot indsats af redningsfolkene, der her viste hvad lokalkendskab betyder.



Den udrændte kutter slæbes på værft.

# Drukneulykke

11 årig dreng druknet ved Gudhjem.

For øjnene af sine hjælpeløse kammerater faldt en 11 årig dreng d. 1-5 om eftermiddagen i havet fra nogle klipper uden for Gudhjem på Bornholm. Drengen der snart ville have været fyldt 12 år, var om morgenen ankommet til Bornholm med natfærgen fra København, han skulle på lejrskole på øen med sine 22 forventningsfulde kammerater og to lærere fra en lille by i nærheden af Frederiksværk på Nordsjælland. Om eftermiddagen tog en kvindelig lærer på udflugt med en del af børnene til klippekysten mellem Gudhjem og Melsted, mens resten af klassen blev tilbage med den anden lærer på vandrehjemmet i Gudhjem.

Nær Sletten camping sad læreren og seks elever og kiggede på den såkaldte "Lyseklippe" nogle særlige formationer i stenene. Imens gik andre børn rundt ganske få meter derfra og studerede den fremmedartede Bornholmske natur. Under omstændigheder, som endnu ikke er helt klarlagt, er den 11 årige gledet på stenene eller har forsøgt at række ud efter en sten, og på den måde mistet balancen så han faldt i vandet. Han faldt i vandet mens flere kammerater så på. På tidspunktet for ulykken var det hårdt vejr ved kysten, med kraftig vind og bølger på ca. fem meters højde.

Der blev sat et større redningsarbejde i gang. Politiet sendte Falck til stedet, der

modte op med lægehold og ambulance ligeledes havde de dykkere med, men områdeleder William Kock fra Falck oplyser at man vurderede at det var umuligt at sætte dykkere i vandet da det simpelthen var livsfarligt på grund af vejret. William Kock siger blandt andet »Jeg mener ikke der kan sættes en finger på den kvindelige lærers indsats. Hun havde børnene under forsvarligt opsyn hele tiden, men vi har klipper på Bornholm der kan være glatte og man kan glide. Var hun sprunget i vandet for at forsøge at redde drengen, ville hun formentlig selv været omkommet. I stedet gjorde hun det eneste rigtige, nemlig at løbe til nærmeste telefon og slå alarm.«

Ligeledes sendte politiet to mand til stedet. Marinedistriktet blev kontaktet og Beredskabscenter Bornholm sendte både mandskab og centres nye gummibåd til Gudhjem. Bornholms Marinedistrikt sørgede for at indsætte eftersøgnings fartøjer, ligesom der blev rekvireret helikopter assistance. Alarmen indløb netop som en af flyvevåbnets helikoptere var på vej mod Rønne for at flyve en akut patient til København fra det lokale sygehus, maskinen blev straks omdirigeret og befandt sig over Gudhjem få minutter senere.

Chefen for Bornholms Marinedistrikt, Kommandørkaptajn Carsten Schmidt fortæller, at da alarmen indløb blev "Leo-

pold Rosenfeldt" sendt afsted fra Nexø og den lette LRB.17 fra Rønne, også fiskeriministeriets kontrol- og redningsskib "Havørnen" satte kurs mod området. Endelig deltog også patrulje fartøjet "Gribben" i eftersøgningen. Carsten Schmidt fortæller »Vi vidste godt at det var en stakket frist med helikopteren for den skulle tanke brændstof i Rønne, og videre med patienttransporten. Derfor rekvirerede vi med det samme en helikopter mere fra Skrydstrup. "Havørnen" sendte yderligere sit bordingfartøj i vandet, så det kunne søge inden for skærene i samarbejde med beredskabscentres båd og den lette redningsbåd fra Rønne.«

I første omgang koncentrerede man eftersøgningen lige omkring ulykkesstedet, men området blev langsomt udvidet længere op mod Gudhjem. På grund af brænding og brod var vandet meget uklart, og det var ikke helt ufarligt at søge i farvandet langs klipperne i det oprørte hav, så ved 21,30 tiden, da mørket faldt på, blev eftersøgningen indstillet uden resultat. Der havde i øvrigt også været anvendt infrarødt udstyr i eftersøgningen.

Tirsdag morgen vendte en Lynx-helikopter tilbage og genoptog eftersøgningen, ligeledes var der på skift hele tirsdagen i alt ca. atten professionelle dykkere i vandet, men de fandt ikke drengen, og det frygtes at hans lig kan være flydt ind i en af områdets klippegrotter.

Onsdag formiddag fandt nogle sportsdykkeren drengens lig nede for klipperne i en spalte på fire meter vand.

# Besøg i Norge

I bestræbelserne på at finde frem til en Fast Rescue båd, som beskrevet i ministerens bekendtgørelse og som ligeledes omtales i indstillingen vedrørende den "Blå Plan", har fem mand været en tur i Norge for at se på seriefremstillede og typegodkendte Fast Rescue både. Turen indledtes med at vi tager natfærgen fra Hirtshals til Kristianssand søndag aften den 4 juni. Vel ankommet til Norge går turen derefter i bil til Arandal, hvor vi besøger Norsafe A/S, der er anerkendt for deres produktion og fremstilling af disse både, samt fremstilling af Fritfalds redningsbåde, der specielt anvendes på store skibe og på boreplatforme.

Vi bliver modtaget af brøderne Geir og Bjarte Skaala som ejede bådværftet, de havde videre ført deres fars arbejde som siden 1903 havde påbegyndt udviklingen af redningsfartøjer eller redningsbåde. De havde i dag 3 værfter for disse både, samt et i Kina, hvorfra man producerede 300 både om året til sammen, dette fordelt over seks til syv forskellige hovedtyper. De mest efterspurgte Fast Rescue både var typen mellem 5 til 7,5 meter, man byggede ligeledes en 10 meter, men der var der lidt problematik med at få den anerkendt som fast Rescue i henhold til International standard (IMO), dog var der et mere eller mindre anerkendt klassifikations selskab som anerkendte den som fast Rescue, jeg mener det var tysk, uden dog at ville garantere for det. Den båd der var mest solgt, til specielt færger, var en reduceret udgave af 7,5 meteren der var på 6,5 meter, men af disse to typer blev der solgt omkring 150 både om året. 7,5 meteren fandtes i to versioner hvor den ene version hed Magnum. Vi får en gennemgang af disse både og hvilke motortyper de anvender mest, deres mest brugte fabrikat af motorer er Yanmar, dette ud fra deres erfaringer med diverse fabrikater, og det er heller ikke sådan siger de to brødre, at vi ligger os fast på et bestemt motorfabrikat, men vi fortæller bare hvad vi har bedst erfaring med, folk kan naturligvis selv bestemme hvilken motor de vil have i. Vi ser derpå en video med bådene under sejlads, samt diverse test af bådene herunder krængningsprøver og belastningsprøver, vi ser hvordan de under belastningsprøven svinger båden ind i kajen med en kran, det ser ret voldsomt ud, men båden tog ingen skade, hvad der naturligvis også var formålet med denne prøve.

Derpå er der rundvisning på værftet, hvor vi ser hele proceduren fra startfasen med at støbe bådene og til de kommer færdig monteret ud, det er specielt både af typen 6,5 til 7,5, samt reparationer man laver på selve værftet. Vi er også i en nærliggende produktionshal, hvor man fremstiller 10 meteren og nogle kæmpe store Fritfaldsbåde med plads til op imod 180 personer, så det var nogle imponerende typer at se på. Men for lige at vende tilbage til det vi var kommet for at se på, så er det tid til at prøve de to typer vi specielt er interes-

serede i 6,5 og 7,5 meteren, det skal lige for en ordens skyld pointeres at det ikke lyder af alverden med 6,5 eller 7,5 meter, men man bør lige tænke på at de GTC vi har nu, er godt 9 meter lange inklusiv Waterjet og bøjle, så der kan man trække mindst en meter fra. Det er nemlig sådan at den type vi ser på deroppe der sidder jettet næsten plan med agterspejlet, så reelt er der kun tale om ca.50 centimeters forskel i længden fra de gamle GTC.

Dernæst er der så prøvesejlads i de to typer både i 7,5 meteren er der en 220 Hk og i 6,5 meteren er der 170 Hk bådene er meget manøvredegtige og farten er omkring 30 knob for begge bådtyper. Naturligvis bliver farten højere såfremt der sættes større maskiner i. →



Norsafe, et blik ud over en af produktionshallerne.



Henriksen. Fartøjet som vi prøvede, der var bygget til den Norske marine.



**HVIDE SANDE  
FISKERIFORENING**

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



LRB.17 fra Rønne deltog i eftersøgningen. Her fotograferet ved afleveringen på Bornholm.



På vej ud til afprøvning af de to bådtyper 6,5 MAKO (tv.) og 7,5 MAGNUM

De mest interessante data:

**NORSAFE MAGNUM 750 JET**

**Special:**

L x B x H 7,50 x 2,90 x 2,05 m  
Besætning 3 personer  
Vægt med udrustning 2200-2600 Kg.  
Distance under køl til løftepunkt 1,90 m  
Motor (indenbords) 200- 400 Hk  
Fremdrift Waterjet  
Fart med besætning 3 prs. 28- 40 knob.

**NORSAFE MAGNUM 750 JET:**

L x B x H 7,50 x 2,90 x 2,05 m  
Besætning 3 personer  
Vægt med udrustning 2000 Kg.  
Distance under køl til løftepunkt 1,90 m  
Kapacitet med fuld tank. 4 timer fuld speed  
Motor (indenbords) 220 Hk  
Fremdrift Waterjet  
Fart med besætning 3 prs. 32 knob  
Det var denne båd vi afprøvede 220 Hk.

**NORSAFE MAKO 6,55**

L x B x H 6,95 x 2,70 x 2,23 m  
Besætning 3 personer  
Vægt med udrustning 1700 Kg.  
Distance under køl til løftepunkt 2,01 m  
Aktionsradius 100 Nautiske mil  
Tank kapacitet 150 L  
Motor (indenbords) 140-220 Hk

**Fremdrift Waterjet**

Fart med besætning 3 prs. 25- 35 knob.  
Det var denne båd vi afprøvede 170 Hk.  
Det lidt specielle ved MAKO 6,55 var at i bøjlen agter var der fyldt opdriftsmiddel i, således at den ikke behøvede en opretter ballon/blærer. Alle tre typer som her beskrevet er alle internationalt godkendte typer, som diverse papirer angående godkendelse var i orden på. Og så lige lidt om priserne, type Magnum 750 kostede 650 tusinde kroner og type Mako 655 kostede 500 tusind kr.  
Efter prøveturen får vi igen en snak med brødrene og et af de spørgsmål der bliver stillet er, om de eventuelt har en specifik opgørelse over vedligeholdelsesudgifter over f.eks. en fem årig periode. Dette havde de ikke, specielt det kom jo også an på om der skete nogle havarier og lignende. Men alt i alt en positiv oplevelse.  
Derpå går turen næste morgen til Tønsberg for at besøge H. Henriksen Mek. Værksted A/S som har fremstillet den type GTC.900 som vi har nu og som flere af os er yderst glade for. Det lykkes os også at finde Værkstedet efter en meget elegant "Hockenheim vending" og vi bliver modtaget af H. Henriksen selv. Vi får derpå en gennemgang af diverse produkter som de fremstiller på værkstedet, det

er lige fra rensningsanlæg til harpuner til hvalfangst og de patenterede hejsekroge. Man kan godt ved en rundgang på værkstedet se at de engang i fordums tid havde været storleverandør af udstyr til hvalfangst. Vi får også på foto og pjecer at se hvilke typer både CTC.550- 700 og 900 og de lidt videre udviklede både af denne type HS 1000 2VD og HS 1200 2VD de har fremstillet på værkstedet. Vi får også nogle andre typer og modeller at se som de har udviklet til den Norske marine og kystvagt. Nogen egentlig serieproduktion må vel siges at der ikke forefindes, men bådene bliver bygget efter bestilling og efter hvilke specielle ønsker man måtte have. Så nogen egentlig prototype godkendte både, serie fremstillede de ikke. Vi tager derpå en tur ned til Fjorden hvor vi afventer at der skal komme en båd fra den norske marine, bygget af Henriksen, som vi skal have en prøvetur i. Dette får vi og båden er som sådan også en god båd, men om det lige var en sådan lukket båd vi havde forestillet os at få til Danmark er nok et andet spørgsmål, og dagen efter er vi også ude at se på et par både mere, som vel egentlig er mere beregnet som arbejdsbåde end som redningsfartøjer. De to store typer HS 1000 og HS 1200 vi havde ønske om at se var alt for langt væk fra Tønsberg, de blev brugt af den Norske Kystvagt langt væk, så dem så vi kun fotos og tegninger af. Derpå bliver vi kørt ud til et uddannelsescenter hvor de har en GTC.700 som de bruger der, og der ser vi en form for falddavid som er yderst anvendelig. Efter en kop kaffe lidt før middag, går turen op til Oslo hvorfra vi tager båden til København med ankomst næste morgen kl 0915, og derfra køres direkte til UROM møde inde i huset. De fem personer der var med på turen, var Mogens Rasmussen, Michael Jensen, Jacob Pedersen, Jeppe Degn og Henning.

HS



6,5 MAKO under afprøvningen på vandet ved Arandal.



7,5 MAGNUM i fuld fart henover fjorden.

# Sælsomme og dog trods alt makabre aktioner

Sommerens varme giver de mærkeligste aktioner.

**Modtaget fra redningsstation Rønne**

Onsdag d. 21/6-00 kl. 18.10 bliver vi kontakket af Rønne Havn, at en Tysk lystbåd havde ror problemer nord af Rønne, da vi kommer ud til lystbåden, ligger den inde på Hvide Odde rev og har været oppe og ride på nogle store sten, så rorstammen var slået skæv, vi får uden problemer en tamp i lystbåden og får den slæbt til Rønne Havn.  
Vel ankommet tilbage på stationen går vi i gang med, at klargøre båden. Da vi næsten er færdig kl. ca. 19.30 kommer der en mand på cykel ud til stationen han ville snakke med Niels Ole, det er vigtigt siger han, vi kikker på hinanden, har vi kommet til at lave noget vi ikke skulle da vi kom ind med lystbåden, men nej han ville blot fortælle, at han troede at der var en mand der var faldet overbord fra en lystbåd, da han vist ikke var helt klar, efter en hel dag i sommer varmen ( de grønne flasker ) kørte 2 mand straks hen til lystbåden for at få nogle oplysninger, jeg kontakter straks BHM over telefonen for at give de oplysninger vi havde fået og de kunne kontakte Hjemmeværns-kutteren som lige var sejlet fra Rønne på øvelses tur, båden bliver klargjort igen så vi er klar, til de to andre kommer tilbage hvis det nu var sandt hvad der var blevet

sagt. De to mand kommer tilbage i fuld fart, den var god nok der manglede en mand fra lystbåden, han skulle være faldet ud ca. 300 m fra kysten oppe ved Vang (ca. 12 sm. Nord af Rønne), BHM og Rønne politi bliver kontakket igen, så der kunne blive sat en efter søgning i gang, personsøgeren bliver udløst så bilen også kan komme Nord på.  
Båden afgår mod Vang, der får vi kontakt med Hjemmeværns-kutteren og vi kan begynde en efter søgning, kl. ca. 20.45 få vi melding fra BHM at manden er kommet i land i god behold ca. 5 sm. Nord af Rønne og efter søgningen var hermed afblæst.

Sten. RST Rønne.

I omtalen i en Bornholmsk avis er følgende at læse.

**ULYKKE**

Det var en sælsom historie, der udspillede sig onsdag aften (d.21-6) da tre mand i en båd blev til to, Heldigvis klarede den 33-årige mand, som røg over bord, at komme i land ved hjælp af egne svømmetag.  
Vi satte den helt store eftersøgning i gang oppe ved Vang kl 1930, for det var en ret mærkelig anmeldelse om at en mand var faldet overbord, forklarer vagthavende



Rønne redningsstations Unimog måtte også i aktion.

hos Bornholms Marinedistrikt. Ud over at redningsfolk på land også blev sendt til Vang, så blev marinehjemmeværns-kutteren også sendt afsted. Det samme blev marinefartøjet "Rømø" og Rønnes lette redningsbåd.

Der var også tale om at få en helikopter ind i eftersøgningen via Søværnets Operative Kommando.

Lige for helikopteren blev sat ind omkring kl. 2045 så ringede den 33-årige til politiet og sagde, at han var kommet i land.

Der var sket dét, at selskabet var sejlet fra Rønne mod Hammeren tidligere på dagen i motorbåden. De var så på vej hjem og havde åbenbart drukket sig en brændert til ombord

Politiet formoder; at den 33 årige skulle lade vandet og at han derfor rejste sig op. Han fik overbalance og røg overbord.

Nu forsøgte den 33-årige at råbe, men de to andre i båden reagerede ikke En af dem havde ellers set, at han røg i, *men nåh, hva?* Så der blev først slået alarm, da de to i båden nåede Rønne

Imens blev den 33-årige om end ikke pinligt ædru, så dog så frisk, at han begyndte at svømme imod land. Han har fortalt til politiet, at han svømmede i to og en halv time, før det lykkedes at komme i land.

Den 33 årige valgte at svømme efter det røde toplys på den gamle NATO mast ved Blykobbe Plantage.

**Spritsejlds**

Sejlturen var våd på mere end én vis. Også mere end politiet tillader. Den 54-årige fører af den lille motorbåd blev naturligvis kontakket at politiet for at give en forklaring, bl.a. på at der først var slået alarm, da båden kørte til Rønne. Her viste det sig at bådføreren var »Rivende fuld«. Han havde med andre ord sejlet spritsejlds. Blev anholdt og taget med, og derfor kan han nu vente et efterspil i sagen Politiet oplyser at den 33-årige på flere måder var heldig For søværnet har oplyst at var uheldet sket lidt nordligere så er der en strøm i vandet som fører ud og væk på ca. 1 knob i timen, på dette sted kunne manden derfor have svømmet og svømmet uden at komme ind, tvært imod Men nu nåede han altså land om en på mange måder alt for våd tur.

**Redningsstation Grenå**

Helikoptere og skibe søgte efter lystsejler på gal kurs.  
Fra dagbladet Djursland.  
En 39-årig kvinde og en 43-årig mand, begge fra Kalundborg, blev første pinse-



LRB'en fra Grenå måtte afsted to gange.

dag fundet og ledsaget til Grenå i god behold, omend noget slukerede, efter en langvarig eftersøgning i et stort område af Kattegat. De var i deres fartøj kommet meget ud af kurs, og derfor tog det redningsmandskabet lang tid at finde frem til båden.

En redningshelikopter opdagede midt på formiddagen søndag deres skib, der da sejlede mod nordvest cirka 13 sømil, omkring 23 kilometer, sydøst for Grenaa. Selv troede parret, at deres fartøj havde retning mod Kalundborg.

To redningshelikoptere, orlogskutteren "Farø" og redningsbåden "Anna E Rørbye" samt den lette redningsbåd i to omgange fra Grenå, deltog blandt andet i den langvarige eftersøgning, der var startet allerede ved 2000-tiden lørdag aften. Da havde parret selv via en mobiltelefon meddelt, at skibet var grundstødt i Kattegat, hvor det var på vej fra Køge til Kalundborg.

Meldingen lød på, at skibet var grundstødt ud for Ballen på Samsø.

Orlogskutteren "Farø" afgik mod positio-

nen, men fandt ingen grundstødt båd. Sammen med redningsbåden "Anna E Rørbye" afsøgte "Farø" efterfølgende farvandet øst og nord for Samsø uden at finde lystbåden, oplyser Søværnets Operative Kommando SOK i Aarhus.

Da forsøg på at komme i kontakt med båden desuden mislykkedes, iværksatte SOK en eftersøgning, hvori blandt andet to redningshelikoptere og "Anna E Rørbye" deltog.

SOK's eftersøgning varede i fem timer og et minut.

Parret havde tilsyneladende kun en mobiltelefon ombord, og via den var myndighederne periodevis i kontakt med båden. I løbet af natten tog man kontakt til tele Danmark hvor man fandt ud af at signalet fra mobiltelefonen var modtaget af en sendemast ved Ebeltoft i en pejling mellem 90 og 120 grader og det ledte redningsmandskabet på sporet af, at skibet kunne være i farvandet nær Grenaa.

Klokken godt 11 søndag formiddag observerede den ene helikopter lystbåden sejlede nordvest over i. det sydlige Kat-

tegat cirka 13 sømil sydøst for Grenaa og langt fra den opgivne position for grundstødningen.

Lystbåden var tilsyneladende kommet fri ved egen hjælp uden at dette var meldt til omverdenen. Båden blev derefter eskorteret til Grenaa Havn af "Anna E Rørbye", Eskorten skyldtes ikke mindst, at føreren af lystbåden stadig troede, han havde kurs mod Kalundborg.

#### Afhørt af politiet

De havde ikke forstand nok på at sejle, når de åbenbart ikke kunne kende forskel på Djursland og Kalundborg, siger den vagthavende hos Søværnets Operative Kommando til avisen.

På havnen i Grenå stod Grenaa Politi klar og afhørte de uheldige lystsejlere, der forklarede, at der havde været noget galt med deres kompas.

Grenaa Politi har nu skrevet en rapport om hændelsen, og nu skal det vurderes hvorvidt sejlturen skal have et efterspil, og hvorvidt de to sejlere har overholdt reglerne og haft den fornøden uddannelse til at sejle i det 19,7 tons tunge skib.

Det kan tilføjes at de to personer havde lidt forskellig opfattelse af hvad der egentlig foregik. Til en start fortalte de at de var på vej fra Køge til Kalundborg. Derpå at de havde været i Hov syd for Århus og endelig at de var sejlet fra Helsingør for to dage siden. Så det var ikke nemt at forholde sig til hvad der stod til troende.



# Besøg i Sverige

Den 29. juni tog en delegation på seks personer, Mogens Rasmussen og Michael Jensen fra Huset, samt de fire redningsfolk Jacob, Åge, Jeppe og Henning afsted i to biler fra Huset og via Helsingør Helsingborg overfarten til Skillinge i Sydsverige, hvortil vi var inviteret af det Svenske Sjøredningsselskabet, for at se på deres både. Vel ankommen til Skillinge bliver vi der modtaget af den lokale stationsleder og redningsskipper (en af de 9 fastansatte redningsfolk i det Svenske Redningsvæsen) Mattias Nyman. Han går nede ved den båd som vi netop er kommet for at se på, den netop afleverede og knap nok helt færdig monterede båd 12-11, der manglede nogle ganske få detaljer endnu, inden den var som de ville have den.

Der var fra Svensk side lavet et meget meget flot arrangement for vores besøg. Redningsinspektør Anders Jönsson kom sejlede til Skillinge i redningsbåden "Elsa Johansson" (16 meter klassen) som er hjemmehørende i Sølvesborg og ligeledes deltog fra Svensk side teknisk konstruktør Per Egon Persson. Efter at have lagt "Elsa Johansson" til kaj i Skillinge, byder Anders J. os velkommen og vi hilser på den øvrige besætning inden vi går på den lokale "Krog" hvor der var bestilt frokost/middag til os alle. Anders fortæller at de har planlagt vores dag således, at efter middagen går vi ned til 12-11 og får en gennemgang af denne, derpå sejles der med tre personer og en skipper ad gangen, imens kan de andre drikke kaffe på "Elsa Johansson" når de så har sejlet et stykke tid byttes der besætning og når andet hold har været ude, vil de sejle ud og tage dem ombord på "Elsa Johansson" og 12-11 sejler til Skillinge mens vi andre sejler mod Sølvesborg, hvor deres 8 meters båd "Edna Bengtsson" vil komme sejlede imod os, og dem som har lyst får stige ombord i denne. Efter en god Svensk middag spadserer vi alle ned på havnen til 12-11 for at få en nærmere instruktion og præsentation af denne båd, og naturligvis det vi alle ventede på, en prøvetur. Nede ved båden fortæller redningsinspektør Anders Jönsson blandt andet: At man i bestræbelserne på at udvikle en redningsbåd havde haft kontakt med næsten alle redningsselskaber i verden, og efter mange møder osv. fandt man frem til denne type båd, som har løst alle de opgaver den endnu havde været sat på. Anders Jönsson fortæller også at

man har taget udgangspunkt i den hollandske Valentin klasse. Man har prøvet sig frem ved bygningen af denne bådtype, og ved de to første prototyper havde man alt for meget udstyr ombord. Man gjorde sig så overvejelser om hvad der egentlig var brug for og man analyserede de redningsforetagende bådene, og redningsselskabet havde deltaget i, og hvad der havde været brugt af udstyr, således at man nu var endt ved denne type som har det udstyr der er brug for og det ud fra de behov vi har, fastslår Anders Jön-

son. Vi får derpå, af deres tekniske chef Per-Egon Persson, en gennemgang af 12-11 og der er virkelig gjort alt for at udnytte den mindste plads til noget fornuftigt, det må siges at der ikke er en tomme spildt plads, alt er udnyttet. Eksempelvis han nævnes at når man sidder i redningsrummet for, så kan ryglæne slås op og de er så anvendelige som køjer, eller til patienter, der var således plads til fem liggende patienter. Bag ved begge disse ryglæne er alt det elektriske sat ind, i den ene side 24 V og den anden 220 V, ganske snedigt. Bordet som man ved første øjesyn nok synes ser lidt mystisk ud er der også en, ja yderst smart grund til, man kan med en lille manøvre få bordet gjort til en bære, der kan træk-



Per-Egon Persson og Jeppe iført headset med Intercom, en virkelig god ting.



Åge, Jacob og Michael ved det opslåede agterdæk, hvor Redningsinspektør Anders Jönsson står på det nedslåede agterspejl, og Stationsleder ved Skillinge redningsstation Mattias Nyman står på platformen, med lemnen ned til waterjettene åbnet.



## 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



De danske og Svenske redningsfolk samlet lige før middagen på "Krogen"



Michael Jensen manøvrerer 12-11 op til "Elsa Johansson" fra øverste styreplads.

kes ud, og den mærkelige kant kan forskydes op til et hak i nødudgangen, der bliver det sat fast og kanten bruges nu som skinne til at trække båren op på dækket, det var så snildt at man faktisk skal se dette for at man ikke skal foranledige til at tro at det er løgn, ganske genialt. På 12-11er der simpelthen alt hvad der forefindes af moderne teknik, og skulle det beskrives ville det tage alt for megen plads, men en af de ting som vi alle syntes var helt eminent var deres Intercom, når man nu aldrig har prøvet sådan noget, ja så var det bare eventyrligt dejligt, vi sad i nogle virkelig gode affjedrede stole, tog headsettet på og du hørte ikke en lyd, kun når nogen af de ombordværende talte. Dette system kunne også bruges, af redningsfolkene ude på dækket, via en lille påkoplet sender, og ligeledes kunne det sættes til ved den uønskede manøvreplads, ved et tryk på en knap kunne det bruges som VHF anlæg også. Der var ligeledes trimtanke på båden som man kunne fylde efter hvordan man ville have stigningen på båden, når man nu kører frem med et par og tredivemil, så vil næsen jo ganske naturligt løfte sig, men så trykkede man bare på en knap ved siden af sig og fyldte vand i den forreste trimtank, og næsen gik straks et

godt stykke ned, dette betød naturligvis at farten blev noget reduceret, men alligevel en god ting. Nu skal dette jo ikke være nogen doktorafhandling, så vi lader det lidt mere specifikke tekniske ligge. En af de ting der også var godt var det gode udsyn man havde, ruderne var lavet af et materiale der var betydelig stærkere end ruderne i en flyvemaskine. Imens første hold er ude at sejle går de resterende ombord på deres 16 meter "Elsa Johansson" for at drikke kaffe, og naturligvis tage denne båd i øjesyn også, den båd var også udrustet med det mest moderne udstyr, hvad der vel egentlig ikke overraskede os, men det der nok overraskede os mest, var den helt enorme plads der var alle steder, ja selv i maskinrummet kunne en snes mand tage en vals, så megen plads var der, og der var dog immervæk to maskiner på hver 675 HK, men sikken en balsal ud fra de forhold vi normalt trives under. Nu skal det naturligvis med, at den ikke er bygget ud fra danske krav, men naturligvis ud fra de svenske hvad der jo naturligt er ganske indlysende når det nu er en svensk båd, men alligevel. Det med hvad krav bådene er bygget efter gælder også for 12 meteren at den er bygget efter Svenske Sjøværkets krav, det vil sige at båden er selvoprettende hele

vejen rundt. Dog ikke som vi talte om, at de danske krav var, at den skulle være selv oprettende, selvom den var total fyldt med vand og med så og så megen overisning, det var den ikke i disse konditioner, men den var så til gengæld synkefri og ville så lægge sig på siden. Det med hvilke krav der var og hvorfor fik vi en mindre snak om, og fra svensk side var de tilfredse med de krav de havde til deres både, og der havde da heller ikke været nogen ulykker, der som i Danmark, kunne være medvirkende til at skærpe disse krav.

Vel ude på havet, efter at have skiftet besætning, bliver vi mødt af den svenske LRB, (8 meter klassen) "Edna Bengtsson" som er hjemmehørende i Hørvik, ikke langt fra Sølvborg. Det er noget der ser voldsomt ud når sådan en mindre båd kommer flyvende med 40 mils fart, og det skærper lysten til at prøve en tur i denne båd, så der bliver byttet med den ene af de to mænd i 8 meteren, og man sætter sig over i de lidt høje Ulmann stole, tager headsettet på (der var naturligvis også Intercom) og så går det bare derud af. Denne båd havde et lidt anderledes udseende end de vanlige 8 meter, men det var lavet ud fra de ønsker redningsfolkene i Hørvik selv var frem-



"Edna Bengtsson" 8 m, ved afgang fra Hørvik, der er også Intercom ombord.



Teknisk chef og konstruktør Per-Egon Persson

kommet med, og man sad godt i læ og i nogenlunde tørvejr. Den skulle tages i nøjere eftersyn den følgende dag. Da vi er ankommet til Sølvborg med "Elsa Johansson" får vi en længere snak inde i styrehuset, det stod ned i stænger der var lige akkurat en tordenbyge der kom på det tidspunkt, så der bliver snakket om løst og fast, og da det bliver nogenlunde tørvejr går vi op til vores biler, som nogle af de frivillige svenske redningsfolk havde kørt fra Skillinge til Sølvborg, således at vi kunne få den sejltur, og kører til hotellet som vi skulle spise og overnatte på. Under maden får vi en snak om forskellige ting vedrørende redningsvæsnerne i de to lande, og vi er inde omkring mange ting bl.a. tøj, forsikringer og Trossen, og vi kommer naturligvis også ind på løn og her fortæller Anders Jønsson at den svenske redningsmand nærmest ikke modtager nogen form for løn, og som min gode bekendte Bert-Ola, ansat ved stationen i Hørvik, fortæller, så er det entusiasme, lysten og glæden ved at kunne hjælpe folk i nød, eller redde dem fra druknedøden, der driver værket, Bert-Ola kom til hotellet, da han fik fri fra arbejde, og det glædede mig meget at hilse på ham igen. Det må vel også betragtes som et svensk an-

liggende hvordan deres folk aflønnes. Næste dags morgen havde vi aftalt med Anders Jønsson og Per-Egon Persson at de hentede os ved hotellet kl 0830 og så ville vi køre de 6-7 km til Hørvik for at se på deres 8 meters båd. Det var et ret trist vejr den morgen, det regnede stadigvæk, men som aftalt så gjort. Vi kører til Hørvik og tager "Edna Bengtsson" i nærmere øjesyn: Denne båd (8 meter klassen) er 8,70 lang og 2,70 bred og har 300 HK. Den hænger under et halvtag ved siden af deres lille stationsbygning. Vi får den firet i vandet og tre mand tager en tur i den, den har ikke noget rat, men et motorcykel styr må det vel betegnes som. Det er ret frisk vind så vi var noget spændte på hvordan den smalle båd ville opføre sig, men vi må sande at den var bedre end vi havde forventet, så de fik en længere tur i den. Inde i deres stationsbygning er der en indsamlingsbøsse, sådan vil jeg betegne denne ramme, som de samler ind i, således at de kan holde en lille fest når året er omme. Inden nogen begynder at få nogle mærkelige tanker, jow vi lagde noget i. Derpå går turen til Sølvborg hvor Anders Jønsson har sit kontor, som vi lige skal besøge inden turen går mod Danmark igen. Under kontoret der ligger på første sal er der indret-

et et værksted hvor der går en mand og reparerer diverse ting til redningsvæsenet, og der er ligeledes en ret stor lagerhal. Oppe på kontoret fortæller Anders Jønsson bl.a. at de har modtaget en donation, målrettet til bygningen af en større redningsbåd, og derfor havde man tegningerne på en 18 og en 20 meters båd under udførelse, disse tegninger fik vi en kopi af, så dette projekt bliver spændende at følge. Anders J fortæller ligeledes at man forventer at bygge 20 stk. af 12 meter klassen.

Inden jeg får lavet en hel føljeton ud af denne rejse, vil jeg slutte med at sige at alt langt fra er kommet med, men sådan en mindre gennemgang af hvad vi foretog os. Der skal også lyde en stor tak til vore svenske værter, for det store arrangement de havde sat på benene for os.

Til sidst lige en lille bemærkning til det nye tiltag der var lavet på den nye 12 meter. Agterdækket kunne slås op, således at der nedenunder var en platform hvor man kunne stå, og ligeledes kunne agterspejlet slås ned så man kunne stå der og samle eventuelle folk i vandet op. Der var også på dette en lem der kunne åbnes, som man kunne rense waterjettet igennem.

HS

**MARITEK**  
marine electronics

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

**Hanstholm Skibradio**  
Maritim elektronik & El-systemer

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

LOSNING AF  DØGNET RUNDT

Stort kolerum til opbevaring af fisk Døgnvagt 97 96 18 88  
Telefax 97 96 10 05

 **Thorkild Grøn's Samlecentral**  
Auktionsgade 23 - 7730 Hanstholm

 **Thorsminde Revisionskontor** 

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

**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 • Tilførselsmulighed for kran



 **Havnens EL-forretning** a/s

Nordhavnsvej 11 · 8500 Grenaa · 86 32 50 66

**HSR Skibselektronik**

97 31 12 57

Otto Pedersvej 3 6960 Hvide Sande

Nybygning, ophaling og reparation af fiske- & specialfartjer

 **A/S Hvide Sande**   
Skibs- & Baadebyggeri

Beddingsvej 2 Tlf.: +45 9731 2511  
6960 Hvide Sande Fax.: +45 9731 1204  
Denmark E-mail: skibe@hssb.dk



# Test af Svensk 12 M i England

De sidste rapporter fra testen.

**Visioner om hvordan en redningsbåd skal se ud.**

Poole 6/5

Det første glade hold er taget tilbage til deres stationer, med nye visioner om hvordan en søredningsbåd skal se ud. Eller som en af dem sagde: "Den her båd, kan erstatte alle engelske redningsbåde, fra Arun-klassen og nedefter, foruden D-klassen" (de mindste gummibåde). For øvrigt ville de komme til Fjällbacka og hilse på til sommer, måske kigge på Ivan Holmberg, få sig en tur med "Tanum" (16 m klassen) og siden bare have det godt. Gustaf fungerer som den skal og er klar til at tage imod et nyt hold på søndag den 7:e, for at blive sejlet over til Eastbourne den 10:e, være der i to uger og siden tilbage til Poole for afsluttende tester. Solen skinner, havet ligger blankt og termometret står på 20-streger. Okay, alt vel og næste rapport kommer om tre dage!

Hilsen Bengt.T

**Bedre PR-mand kan man ikke få.**

Poole 9/5

Hej med jer hjemme i Svedala. Tirsdag aften og det er begyndt at blive maj måned og den niende dag. Det sidste hold som har været ombord og testet vores båd, var som alle andre, overvældede over de egenskaber som denne båd har. I dag havde vi studiebesøg fra et af de største konstruktører af både i England og vor gæst-coxwain's berettede om sine erfaringer ombord. Vi kunne ikke have fået bedre PR-mand.

Under vore tre testdage har vi endvidere aflagt et besøg i Yarmouth og Southampton. Rejsen gik over et spejlblankt hav og var en virkelig nydelse i solskinnet. Desuden har vi øvet med hostes til og fra helikopter to gange. Den ene øvelse udførtes med 25 knop!! "Gustaf B. Thordén" ligger nu fortojet ved broen i Poole og skal have en vask inden afrejsen i morgen til Eastbourne, hvor nye "coxar" venter på oplevelsen om at være ombord i denne "Boat of future". Vi høres ved igen på lørdag. Ved tangenterne: *Bengt T*

**Alarm: Sportsbåd savnet, 4 pers ombord**

God dag igen, i sommervarmen!

Det er blevet lørdag 13:e maj og mit sidste hold har netop forladt "Gustaf B. Thordén", efter tre dage ombord for ud-

forskning af Svensk bådteknologi. Alle var meget imponerede, som sædvanligt og spørgsmålet stillede faktisk til distriktsinstruktøren for RNLI South-East Division, hvorfor de (RNLI) ikke kunne købe svenske 12 meteren i stedet for de engelske både som savnede vores ekstreme manøvre egenskaber.

I øvrigt har vi deltaget i en sørednings operation samman med syv andre enheder og Coast-Guard helikopter. Alarmen gjaldt en savnet 5-meters sportsbåd med udenbords motor og 4 pers. ombord. Ingen veste eller anden redningsudrustning. Desuden formodet kun lidt brændstof ombord. Vejret var blevet dårligere og ingen havde set noget til dem i flere timer. Efter fem timer, efter mørkets frembrud afblæses eftersøgningen, da alle fire var truffet i land ved et gardenparty.

Nu skal Gustaf vaskes og pudses inden næste gruppe som kommer på mandag og de bliver guidet af Martin som kommer i aften og jeg vender tilbage til Fjällbacka. *Hilsen Bengt.T*

**En færge hvert 15. minut døgnet rundt.**

Eastbourne 18/5-00

Hej med jer, håber alt er vel derhjemme i forårssolen. "Gustaf B Thorden" og jeg er ledige og ligger fortojet i marinaen i dag. Vi afsluttede en tre dages udfordrings sejlads i går. To af skipperne kom fra en såkaldt ILB-station (inshore lifeboat) sædvanligvis RIB både. Den største klasse af dem der har ILB bådene er Atlantic 75 (7.5m, 2x70 hk, selvrettende med en besætning på 3-5 man topfart 32kn). Over 60% af alle sørednings alarmer rundt Storbritanniens kyster udføres af RIB både. ILB skipperne lærer sig vores båd vældigt hurtigt at kende og anvender håndtagene betydeligt aktivere. Dag nr.1 gennemførtes grundlæggende manøvrerings øvelser lidt øst for Eastbourne samt i universitetsstaden Brightons havnebassin. Vi fik også tilfældigt lov at øve bordings manøvre med en Engelsk trawler.

Dag nr. 2 sejlede vi op til Dover og de flotte hvide klipper. Hvert 15 min sejler der en færge fra Dover, døgnet rundt, året rundt. På turen op til Dover besøgte vi to stationer, Rye (ILB station) samt Dungeness som egentlig kun består af en sandstrand, trods dette er Dungeness en aktiv "fiskerihavn". Det så ret lystigt ud med et flertal af 30 tons trawlere kørt op på

stranden. Ved i og optagning anvendes store spil samt bulldozer og givetvis tidevandstabeller.

Dag nr.3 anvendtes den ydre styreplads og øvelse i bl.a. Mand over Bord, brand, bugsering alt gennemførtes med godt resultat. Nu er der bare to hold tilbage, siden er det dags at sætte fart mod Vestkyst metropolten Fjällbacka. Hav det så godt.

*Mvh Martin*

**Manøvrerings øvelser i Eastbourne.**

Eastbourne 21/5-00

Hej med jer. Atter engang er en vellykket tredages testrunde til ende.

1:a dagen tilbragte vi udenfor Eastbourne hvor vi gennemførte manøvrerings øvelser selvom Eastbournes fine marina kunne anvendes til dette formål.

Dag nr. 2 gik vi vestover og passerede de spektakulære hvide klipper ved Beachy head på vor rejse til Littlehaption, vejret var perfekt, svage vinde og stor sol. På vor rejse tilbage stoppede vi i Brighton for lunch. Brighton er kendt for sine universitet og deres mange studenter.

3:e dagen anvendes som altid til at sætte skippernes manøvrerings kundskaber om i et praktisk sammenhæng. Til dette anvendtes Eastbourne livbåd (Mersey klassen), vi gennemførte bugsering MOB. samt bordings manøvrer.

Tre imponerede skipperne vender i dag tilbage til deres stationer og selv jeg har fået lidt ny erfaring i rygsækken. Samtlige skipperne den her gang var fiskere, meget dygtige folk. TV var nede i dag og filmede, intressen er stadigvæk overvældende stor. *MVH Martin*

**Sidste dag med engelske skipperne.**

Eastbourne 25/5-00

Hej! Sidste dagen med engelske skipperne ombord er til ende.

Bengt og jeg har nu tilsammen haft ca. 70 ALB (all wheather lifeboat) skipperne ombord samt RIB skipperne, besætningsmænd, diverse teknikere, bådebyggere osv. Vi har været rundt og besøgt et stort antal stationer og truffet mange interessante mennesker.

Sidste hold bestod af uddannede Mersey-skipperne. Under de sidste dage besøgte vi Dover en gang til, men største delen af tiden tilbragte vi udenfor Eastbourne pga. vejret. Som altid var reaktionerne positive og skipperne er meget imponerede og tilfredse med testerne. I løbet af mor-

gendagen bliver båden sejlet til Poole for videre ordre. Alt godt. *MVH Martin.*

**Samtlige tester færdige - RNLI yderst tilfredse**

Poole 2/6-00 kl:1700

Hej. Håber alt er vel derhjemme. Samtlige tester er nu færdige og RNLI er meget tilfredse

Den sidste uge tilbragte vi på Isle of White, (også kaldet "Ale of Whight".) På nordsiden af denne ø ligger staden Cowes, som jeg berettede om tidligere. Her lykkedes det os i løbet af to dages tester at køre 14 stk. RIB skipperne og instruktører igennem. Det var meget værdsat og vores båd håndteredes på strålende vis.

De sidste to dage har teknikere og konstruktører synet båden ned til mindste detalje. Reaktionen var også her meget positive og mange var imponerede af de enkle, men geniale løsninger ombord. Om ca. 2 timer afgår den svenske besætning for hjemturen. Vi vil gå via Holland, Tyskland (Østfrisiske øer) og den danske vestkyst hvis vejret tillader det. Det bliver en rejse på ca.650 M

Afgang er planlagt til i morgen kl 1000 lokal tid, og første stop bliver bunkring i Dover. Vi vil forsøge at sende rapporter under rejsen og holde jer informeret om livet ombord. Tak for udvist interesse under vores ture rundt Englands kyster, for dejlige e-maile og telefonsamtaler. *MVH Martin.*

**Gustaf stævner hjem til Sverige.**

Helgoland 4/6-00 kl:2035

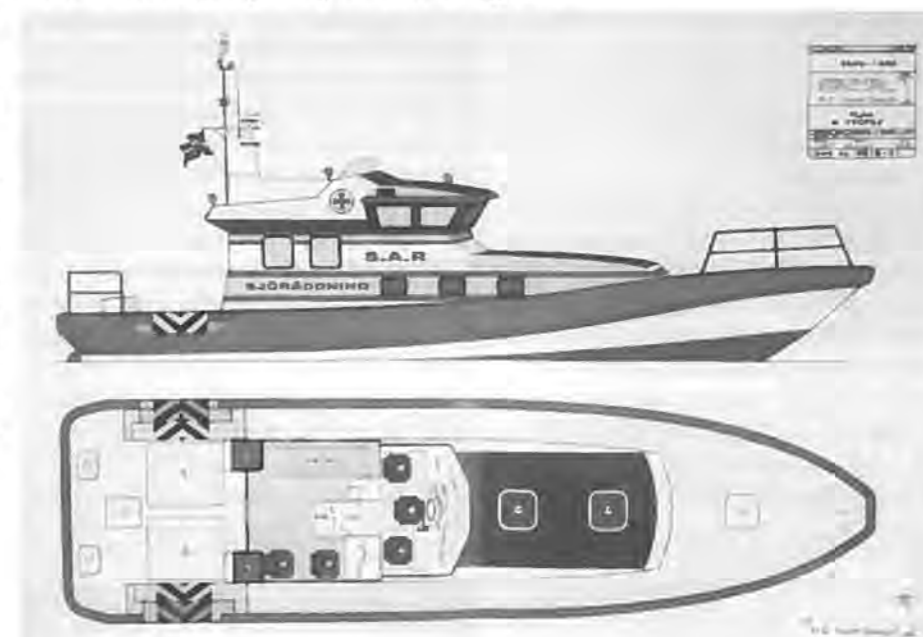
Hej med jer. Befinder os nu på den flotte ø Helgoland i Tyske bugten. Rejsen er indtil nu gået vældig godt. Vi afgik fra Poole i går morges kl:0930 og lagde til i Dover for bunkring. Rejsen tog os videre til Ijmuiden (Holland) hvor vi spiste og sov godt på søredningens hovedkontor.

I morges afgik vi efter Vlieland ca. 60M nord for Ijmuiden, der modtages vi af livbåds besætningerne på West Tershillingen samt Vlielands livbåd en 15 meters RIB samt en 19 meters. Efter bunkring forsætter rejsen mod Sverige via den danske vestkyst. Totalt har vi sejlet ca. 470M vejret har været strålende og båden går godt. *Mange hilsener. Kristian, Klas, Magnus, Martin.*

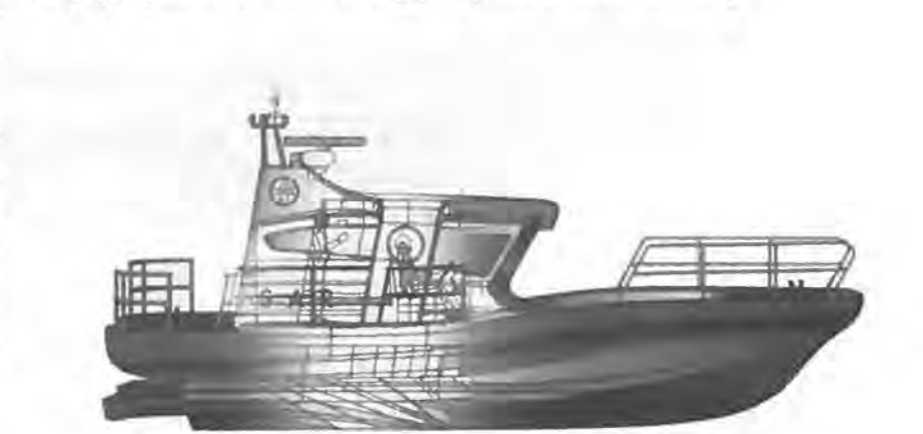
Jeg vil her på falderebet gerne sige tak til det Svenske Søredningsselskabet at jeg fik lov til at bruge deres rapporter fra afprøvningen af deres båd i England i "Tidsskrift for Redningsvæsen" det er altid interessant at følge andre landes bestræbelser på at udvikle nye redningsfartøjer. *Henning*



Victoriaklassen (12 m) har afsluttet test i England.



Planprofil af deres nye 18 m redningsfartøj, som er under udvikling.



**Rettelse:**

I sidste nummer 2-2000 var der i artiklen om SSRS skippermøde i Frederikshavn desværre indtruffet en fejl. På side 24 var der ved billedet med teksten "Rescue 1100 fremtidens redningskatamaran" desværre indsat et forkert billede, dette vil jeg naturligvis råde bod på ved at indsætte det rigtige billede her. Jeg skal ikke komme med diverse begrundelser og undskyldninger om hvordan dette er gået til, men fejlen skulle hermed være rettet. *HS.*

# Mareridt på Ringkøbing Fjord

To tyske drenge troede, at de skulle fryse ihjel, da de drev til søs uden overtøj i en glasfiberbåd på Ringkøbing Fjord.

To tyske drenge oplevede deres livs værste mareridt, da en kraftig vind onsdag den 26 april om eftermiddag blæste dem længere og længere ud på Ringkøbing Fjord i en mindre glasfiberbåd, kun udstyret med pagajer. Et vidne fulgte drengene i en kikkert, da de forsvandt ud over fjorden i retning mod Haurvig kirke, på det tidspunkt var vinden i ØSØ så man koncentrerede eftersøgningen om den sydlige del af fjorden. Det drejede sig om 14-årige Markus Latzko fra Dortmund og den 17 årige Mareo Samuel fra Bad Essen. Begge blev dog fundet i god behold torsdag morgen efter en storstilet redningsaktion med både fra RST- Hvide Sande og med helikopter. Vi var meget bange begge to. På et tidspunkt troede jeg, at vi ville fryse ihjel. Det regnede og vinden var bidende kold, fortalte en træt Mareo Samuel, efter at redningsstationens båd havde reddet dem.

Sammen bor de omkring 10 personer fra tre familier i et lejet sommerhus på Rævekrogen i Skuldbøl. Her indlogerede de sig i lørdags og har siden brugt tiden på at slappe af i det naturskønne område ud til fjorden. Det gik også godt indtil onsdag ved 16 tiden. På det tidspunkt ville drengene sejle en lille tur op langs stranden. Men ude på fjorden mistede de unge evnen til at manøvrere båden, der udelukkende er beregnet til motorsejlad. Der kom pludselig en meget kraftig vind, og vi padlede helt vildt for at komme ind til land, men strømmen blev bare stærkere og stærkere,

fortæller Mareo, mens Markus nikker bekræftende. Mens drengene drev til søs anede deres forældre ikke uråd. De hyggede sig i sommerhuset indtil ved 19,30 tiden, hvor børnenes fravær gav anledning til bekymring. Kort tid efter da de barske realiteter var gået op for forældrene ringede de til alarmcentralen, og redningsstationen i Hvide Sande blev alarmeret kl 2040, de sendte både deres LRB samt Landrover med gummiåb ned i den sydlige del af fjorden, men på det tidspunkt var båden med de to drenge forsvundet som en prik i horisonten. Men da der stadig ikke var spor efter dem sent onsdag aften, bad politiet om assistance fra en af søværnets helikoptere. Den var flere timer på rotorbladene over Tipperne, hvor man blandt andet ledte efter drengene med varmesøgende udstyr, men ved et tidspunkt måtte helikopteren indstille eftersøgningen på grund af brændstoffmangel.

Vi har ikke lukket et øje i nat. En voksen passede på de tilbageværende børn i sommerhuset, mens alle andre ledte langs kysterne. Det har været en frygtelig nat, fastslår Willy Latzko far til 14-årige Markus.

## Over fjorden

Sammen med de to uheldige unge sejlere, hentede han i går glasfiberbåden i Årgab

en kilometer syd for Hvide Sande, motorbåden fulgte med i lejemålet af sommerhuset. Det skete på stedet, hvor drengene i morges blev opdaget af en dame, som da morgentågen lettede ringede til Redningsstationen i Hvide Sande. På det tidspunkt sad drengene i båden og padlede for at komme ind til kysten omkring 500 meter ude. De var i nattens løb drevet tværs over fjorden fra Skuldbøl til Hvide Sande en strækning på omkring 25 kilometer. Vi var helt færdige og drivvåde af regnen. Vi havde sovet en times tid, indtil vi blev vækket af lyden fra helikopteren, denne var netop på vej tilbage for at lede efter drengene, men den var alligevel meget langt væk, lyder meldingen fra de to drenge.

På grund af det gode vejr onsdag aften var drengene kun sparsomt påklædt, og derfor blev det en temmelig barsk natlig sejlad hvor temperaturen dog heldigvis holdt sig oppe på omkring 10 grader. Efter at være blevet samlet op af redningsfolkene fra Hvide Sande blev Markus og Mareo kørt med ambulance til Ringkøbing Sygehus. Her fik de taget deres temperatur, som viste, at de kun var en smule underkølede. Kort tid efter blev de genforenet med deres forældre. Og de var naturligvis lykkelige for gensynet med deres børn efter mødet med det lunefulde danske vejr langs kysterne. Turen har givet os noget at tænke over. Jeg har lært at man aldrig skal tage ud at sejle uden at fortælle det til andre. En anden gang skal jeg kun afsted, hvis det er med en motorbåd, tilføjer Mareo. Folkene ved Redningsstationen i Hvide Sande kunne klokken 0850 gå hjem med god samvittighed efter en lang nat på fjorden, med en lykkelig udgang.



Hvide Sande LRB måtte atter engang i aktion på Fjorden.

# Aktioner fra KGM

Oplysninger fra Kattegats Marinedistrikt.

## Storstilet eftersøgning ved Stevns.

14-15. December. KGM modtog tirsdag eftermiddag fra SOK melding om at en person var blevet samlet op fra en redningsflåde S.Ø. for Stevns. Personen havde været ombord på en kutter sammen med yderligere en person, da deres kutter pludselig begyndte at synke. Manden fra flåden kunne oplyse, at den anden mand havde været ved at iføre sig overlevelseshjælp, da kutteren sank, men han var ikke klar over, om den anden havde nået at få denne dragt på. KGM alarmerede Orlogskutteren BARSØ, der befandt sig i København, samt Farvandsværnets JENS SØRENSEN og fiskeridirektoratets kontrolskib HAVØRNEN, der begge befandt sig i området. Ydermere blev Marinehjemmeværnets fartøj KUREREN fra Køge alarmeret, og i løbet af blot en halv time havde Flotillen stablet en besætning på benene og var på vej afsted mod positionen - MEGET flot af en besætning, der består af frivillige, hvoraf en del oven i købet stadig var på arbejde, da de blev alarmeret. Fra svensk side deltog Kystbevogtningen med skibet ØSTHAMMER, der var først fremme ved positionen og som derfor blev udnævnt til On-Scene-Commander, hvilket vil sige, at ØSTHAMMER var ansvarlig for udførelsen og kontrollen af selve eftersøgningen på stedet. Senere kom yderligere et par mindre enheder fra svensk kystbevogtning. Ud over de allerede nævnte enheder deltog også en del fiskeskibe og handelsskibe i eftersøgningen, ligesom der fra den svenske Kystbevogtning blev afsendt et eftersøgningsfly og en helikopter fra den svenske hær. Begge disse luftbårne enheder var udstyret med varmesøgende eftersøgningsudstyr. Trods de mange enheder der deltog blev den savnede ikke fundet, og eftersøgningen blev indstillet kl. 00:30 den 15 dec.

## Eftersøgning Nissum Bredning Limfjorden.

KGM blev tirsdag aften 22:30 alarmeret efter at der fra Thyholm i retning mod Lemvig var observeret 2 røde raketter. Thyborøn Redningsstation blev alarmeret og sendte både motorredningsbåden Martha Lerche og den lette redningsbåd afsted til afsøgning af området. Området blev afsøgt i over 4 timer uden at finde tegn på en indtruffen søulykke, hvorfor eftersøgningen blev indstillet 03:00.

## Svensk kutter sprunget læk 15 sømil fra Grenå

16-17. Januar. Kattegats Marinedistrikt (KGM) blev søndag nat d. 17 jan. 2000 alarmeret af Søværnets Operative Kommando (SOK) ang. et svensk fiskefartøj

**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

*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**

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

DONALDO, med 2 mand ombord, som var sprunget læk på en pos. 14 sømil øst af Grenå. Vejret var dårligt med kuling fra nordvest. Vagthavende officer ved KGM alarmerede Grenå Redningsstation som 19 min. senere var på vej til havaristen med redningsskibet Anne. E. Rorbye. Redningsskibet havde en pumpe med. Flyvevåbenets redningshelikopter, det civile skib færgeren "Stena Nautica" samt lodsen fra Grenå deltog også i aktionen. Stena Nautica skaffede så meget læ til havaristen og redningsskibet Anne E. Rorbye, at det var muligt at få en mand samt pumpen ombord på havaristen. Pumpen kunne lige følge med det indtrængende vand så det blev besluttet at fremskaffe endnu en pumpe som lodsen i Grenå sejlede ud til havaristen. Nu var der så meget pumpekapaцитet at det var muligt at begynde langsoms forlægnings mod Grenå. Ca. 6 sømil fra Grenå måtte havaristen imidlertid opgive at fortsætte for egen kraft, og blev taget på slæb af Anne E. Rorbye det sidste stykke vej ind til Grenå. 5 timer og 12 min. efter alarmeren var lyd ankom Anne E. Rorbye til Grenå med havaristen i god behold. Aktionen var et godt eksempel på fint samarbejde mellem de deltagende myndigheder og enheder.

## Røde raketter observeret ved Guldborgsund

22-23. Januar. Lordag eftermiddag observeredes røde raketter i området nord for Guldborgbroen. To personer havde kontakten Nykøbing Falster politi i f.m. observationen af disse røde raketter. Politiet gav meldingen videre til Søværnet. En eftersøgning i Guldborgsund blev iværksat. Redningsstation Gedser deltog med to fartøjer og en redningsbil. Også Marinehjemmeværns-kutteren, MHV81, ASKØ var i området og deltog i efterforskningen. Herudover stillede politiet en patruljevogn, der assisterede ved eftersøgningen. Efter en grundig eftersøgning kunne der ikke konstateres nogen tegn på en indtruffen søulykke, hvorefter eftersøgningen blev indstillet.

## Observation af rød raket i Øresund

23-24. Januar. Søndag aften modtog SOK anmeldelse fra Helsingør politi om observation af en rød raket i Øresund syd for Helsingør. En patruljevogn fra Helsingør politi blev dirigeret til området ligesom trafikken på Øresund blev kontakten. Der blev ikke fundet tegn på, at en søulykke havde fundet sted.

## Observation af nødraketter i Køge bugt.

24-25. Januar. Anmeldelser om observation af formodet nødraketter, indgik mandag eftermiddag til Køge politi, fra flere af hinanden uafhængige vidner. Ved en efterfølgende undersøgelse af det pågældende område blev der ikke fundet nogen tegn på indtruffen søulykke, men det blev konstateret, at lysene fra startende og landende fly i Kastrup kunne ses klart og tydeligt fra hvor observatørene befandt sig. Disse lys er antagelig blevet forvekslet med nødrakettere.

Sidste frist for indlevering af materiale til næste blad er den 20. august

**MOLLERUP & BROE**

Kolonial og skibshandel

Thyborøn Havn  
Telefon 97 83 12 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

*Vort speciale er fisk af god kvalitet til en høj pris*

# Referat fra UROM

Møde nr. 2/2000, den 8. juni 2000.

## Til stede:

Divisionschef Svend Bojesen, formand  
Skibsinspektør Mogens Rasmussen  
Overkonstruktør Michael Jensen  
Afdelingsingeniør Omar Frits Eriksson  
Ingeniør Per Siert  
Ingeniør Henning Littau  
Overkonstruktør Søren Lange  
Stationsleder Jacob Pedersen  
Stationsleder Henning Sørensen  
Opsynsmand Jeppe Abrahamsen  
Opsynsmand Bjarke Kristensen

## Referat:

Kontorchef Bent Davidsen

## Fraværende:

Bådmand Claus Jacobsen.

## Dagsorden:

1. Godkendelse af dagsorden
2. Placering af MOB fra Slettestrand
3. Placering af bil fra Slettestrand
4. Erstatning for Deccakæden
5. Crew saver på redningsdragter
6. FRB regler; norske fartøjer
7. Køretøjer: Unimog til Rømø, landrover til Thyborøn
8. Placering af LRB 13 i Hvide Sande
9. Kranarrangement, Hvide Sande
10. Offentlige personsøgere
11. Waterjet LRB 11, Thyborøn
12. Flåder til Morten Stage, Østerby
13. Luftspjæld på Morten Stage, Østerby
14. Status for Type 16, nybygning nr.2 og 3
15. Bygning: Status for bygningsopgaver
16. Eventuelt
17. Dato for næste møde

## Ad 1. Godkendelse af dagsorden

Ovennævnte dagsorden blev vedtaget.

## Ad 2. Placering af MOB fra Slettestrand.

Svend Bojesen oplyste, at spørgsmålet om ny placering var blevet drøftet med den operative konklusion, at fartøjet bør stationeres ved RST Gedser, hvis gamle båd kondemneres.

*Der var enighed herom.*

## Ad 3. Placering af bil fra Slettestrand.

Svend Bojesen oplyste, at det havde været drøftet, om bilen skulle bruges som reserve fremover, idet der havde været udtrykt ønske herom. Afdelingen finder imidlertid, at der intet operativt behov ses for det. Bilen vil derfor blive solgt.

*Der var enighed herom.*

## Ad 4. Erstatning for Deccakæden.

Det blev oplyst, at de store redningsfartøjer oprindeligt blev forsynet med 2 Decca modtager af backup hensyn. Den ene Decca blev senere udskiftet med en GPS med plotter. Da Decca systemet nu er slukket, er det foreslået at anskaffe endnu en GPS modtager (uden plotter) som backup.

*Der var enighed herom.*

## Ad 5. Crew saver på redningsdragter.

Det blev oplyst, at en elektronisk "Crew saver" har været afprøvet i Thyborøn med succes. Systemet vil nu blive fast installeret i Thyborøn som pilotprojekt. Det blev oplyst, at systemet kører på frekvenser, som benyttes af alle relevante redningsmyndigheder m.fl.

*Der var ikke bemærkninger hertil.*

## Ad 6. FRB regler; norske fartøjer.

Det blev oplyst, at Søfartsstyrelsen har accepteret, at der kan købes fartøjer efter FRB (Fast Rescue Boat)-reglerne fremover. Det blev også oplyst, at disse regler nu er på vej til "EU-notifikation" og forventes færdigbehandlet i juli 2000.

Det blev oplyst, at der har været aflagt besøg hos 2 norske fabrikker, hvor man har set på fartøjer af hhv. 6,5 og 7,5 meters længde, der er godkendt i henhold til alle relevante regler. Hos et af firmaerne bygges sådanne fartøjer i serier, der dog tilpasses brugernes behov, medens det andet firma for tiden arbejder på mere individuel basis. Prisen på et sådant fartøj forventes at andrage mellem 0,5 og 1 mio. kr. I forbindelse med de foreløbige sonderinger er man blevet klar over, at der er flere muligheder på markedet. Der vil derfor blive set på flere fartøjer, bl.a. i Sverige. Der blev gjort opmærksom på, at man også burde overveje danske og måske engelske muligheder. Mogens Rasmussen oplyste, at han forventede at kunne være færdig med de indledende overvejelser inden udgangen af juli 2000. Svend Bojesen slog fast, at man efter hans opfattelse bør begrænse sig til 4 - 6 modeller og at han forestiller sig, at der indledningsvis indkøbes ét fartøj som pilotprojekt. Omar Frits Eriksson erindrede i den forbindelse om, at man - bl.a. på grund af udbudsreglerne skal huske at lave en ordentlig kravs specifikation, før man forelsker sig i et bestemt fartøj og tilføjede, at kunsten ved sightseeing hos leverandører er at beskrive de parametre,

som man senere vil lægge vægt på. Per Siert henlede opmærksomheden på, at der er krav, som jo allerede er kendt, og som man jo lige så godt kan tage i betragtning fra begyndelsen. Det gælder f.eks. krav til skrog styrke, når man ved, at fartøjet skal bruges som "strandredningsbåd". Dette synspunkt var Michael I. Jensen var uenig i Per Sierts opfattelse med hensyn til skrog styrke, da de fartøjer, der er tale om at anskaffe, alle vil være i besiddelse af internationale certifikater, som tillader anvendelsen af disse i Kystredningstjenesten. Det var efter Michael I. Jensens opfattelse unødvendigt internt i Farvandsvæsenet at opfinde nye regler og krav, som ingen vil have gavn af. Svend Bojesen konkluderede, at der skal laves et grundigt forarbejde, både operativt og teknisk, hvorefter der træffes beslutning om anskaffelse af et pilotfartøj.

*Der var enighed herom.*

## Ad 7. UNIMOG til Rømø, Landrover til Thyborøn.

Det blev oplyst, at der er tale om erstatningsanskaffelser. Mogens Rasmussen blev pålagt at sørge for, at der udarbejdes brugerkrav inden genanskaffelse finder sted.

*Der var ikke bemærkninger hertil.*

## Ad 8 og 9. Placering af LRB 13 og kranarrangement i Hvide Sande.

LRB 13 er nu fast stationeret i Hvide Sande. Henning Littau oplyste, at fartøjet er operativt pr. dags dato, men at det ikke kan tages i anvendelse, før kranarrangementet er i orden. Arbejdet hermed forventes at blive udbudt tirsdag den 13. juni 2000. Datoen for færdiggørelse kan dog ikke fastlægges, før tilbud er kommet ind og accepteret.

*Der var ikke bemærkninger hertil.*

## Ad 10. Offentlige Personsøgere.

Henning Littau beskrev problemerne, som drejer sig om, at der ikke længere er så stor interesse i at holde det offentlige personsøgesystem kørende, idet markedet er stagnerende som følge af mobiltelefonens fremmarch. Dette giver Farvandsvæsenet problemer:

Der kan ikke anskaffes nye OPS modtagere

Farvandsvæsenet må derfor ved nogle redningsstationer retablere "Niros systemet", som er baseret på eget VHF net. (Niros Pager er blevet mindre og mere robust). Det blev besluttet, at vi efterhånden skifter de offentlige personsøgere ud med NIROS, men at dette ikke skal afholde Farvandsvæsenet fra at udforske

fremtiden, herunder vurdere det (måske) kommende TETRA system.

*Der var ikke bemærkninger hertil.*

## Ad 11. Waterjet LRB II Thyborøn.

Der var intet at oplyse til dette punkt på dagsordenen.

## Ad 12. Flåder til Morten Stage Østerby.

Det blev oplyst, at Morten Stage, som alle nye fartøjstyper, har lidt af børnesygdomme. Størstedelen er kureret, men der er konstateret en fejl på sækken til flåden, idet den er utæt. Fejlen er fundet og der arbejdes intenst på at få den udbedret.

*Der var ingen bemærkninger hertil.*

## Ad 13. Luftspjæld på Morten Stage, Østerby

Der blev på et tidspunkt konstateret et trykfald om bord, som efter et konsulentbesøg kunne klares ved en justering af overtryksventilerne. Efterhånden som sådanne problemer konstateres og løses, bliver der indført rutiner i vedligeholdelsessystemet (RAST) så det ikke bliver nødvendigt at tilkalde konsulenter for at afdække problemerne. Afslutningsvis blev det slået fast, at arbejdet med afhjælpning af børnesygdommene fortsat er under behandling i MRB gruppen.

*Der var ikke yderligere bemærkninger.*

## Ad 14. Status for Type 16 - nybygning nr. 2 og 3.

Det blev oplyst at tidsplanen for nr. 2 følges med levering i september. Masten er blevet kortere end på Morten Stage på grund af fjernelse af en pejler. Det blev oplyst, at der er kommet nye støjgrænser for MRB'er, og at der i den anledning er foretaget undersøgelser af støjen på Morten Stage. Endelig rapport er endnu ikke modtaget. Bjarke Kristensen gjorde opmærksom på, at det formentlig vil være yderst vanskeligt at nå ned på de nye støjgrænser, der er fastsat af Søfartsstyrelsen, hvorfor det kan være nødvendigt at søge dispensation. Per Siert forespurgte, om UROM er indstillet på at frafalde kravet om vendeprøve ved fartøj nr.2. Søfartsstyrelsen kan tiltræde, at vendeprøve undlades, idet der er tale om et søsterskib til Morten Stage.

Svend Bojesen udtrykte betænkelighed, dels på grund af de ændringer der er foretaget i forhold til Morten Stage dels på grund af tidligere beslutninger i UROM om, at vendeprøver skal foretages. Det blev konkluderet, at der foretages vendeprøve på nybygning nr. 2, medens det fortsat overvejes om den skal undlades på nr.3, hvis redningsmændenes repræsen-

tanter i UROM kan tiltræde det.

*Med bemærkning om, at det vil være nødvendigt for redningsmændene at få godkendelse i baglandet, var der enighed om konklusionen.*

Det blev oplyst, at bygning af skib nr.3 er gået i gang med levering i sidste halvdel af juli 2001.

*Der var ikke bemærkninger hertil.*

## Ad 15. Bygning: Status for bygningsopgaver.

Søren Lange redegjorde for bygningsarbejderne således:

**Anholt Redningsstation** Der er indhentet tilbud på arbejder for udbedring af stormskaderne fra december stormen, samt isolering af bådhal og garage. Ø - afdelingen har skrevet kontrakt med den entreprenør der var billigst. Arbejdet er sat til at være færdigt medio august. Stationen er orienteret. Der er opsat rækværk på landgangsbroen. 1 års garanti eftersyn er afholdt på ombygningen af stationen, der er forskellige små fejl som skal rettes.

## Grenå Redningsstation.

Arbejder vedrørende AT- krav for kraner er udført.

## Esbjerg Redningsstation.

Rep. arbejderne efter december stormen er færdig udført, der rester den økonomiske opgørelse fra Statshavns administrationen.

## Hanstholm Redningsstation.

Vinduer og vinduesbeslag er under istandsættelse.

## Hirtshals Redningsstation.

Projektansøgning til FM er udfærdiget vedrørende projektet med at forbedre flydeevnen på bådhuset. Når pengene kommer fra FM er der klart til at gå i udbud.

## Hvide Sande Redningsstation.

Projekt vedrørende udskiftning af kran er under udførelse (HLI har orienteret).

## Neksø Redningsstation.

Maler arbejdet af gulv i bådhal er under udførelse.

Der er kommet forslag til afskærmning af kæde trækker til udskyder bjælken på kranen, dette undersøges så det kan udføres, på de 2 andre kraner, der også har dette system.

## Nr. Vorupør Redningsstation

Rep. af "anløbsbro" efter stormskader er udført.

## Oksbøl Redningsstation.

Der har været afholdt flyttesyn på stationsbygningen, synet blev afholdt sammen med kaserne forvalteren.

## Rønne Redningsstation.

Rep. af taget efter stormen er udført, loftet i vagtrum er ved at blive udskiftet som følge af vandskade pga. stormskaden

på taget.

## Sæby Redningsstation.

Bygningen er ved at blive maler behandlet udvendigt, dvs. port, træværk og vinduer.

## Torup Strand Redningsstation

Der har været afholdt bygningssyn, og indhentet overslagspriser på malerarbejder samt udskiftning af sten og rep. af fuger på den gamle bygning. Der arbejdes med en løsning til montering af dragttørre i bygningen.

## V. Agger Redningsstation.

Der har været bygningssyn på, der er en del udvendige arbejder der godt kunne trænge til at blive udført, bl.a. udskiftning af frostsprængte sten, omfugning af facader, sætningsskader o.lign. Det er aftalt med Henrik Gade, at der indhentes underhåndsbud for at se hvad det evt. vil koste at sætte bygningen i stand og derefter tager stilling til hvad der skal ske.

Jeppe Abrahamsen oplyste, at RST Esbjerg har tilsvarende problemer som RST Hirtshals med hensyn til det flydende bådhus. Omar Frits svarede, at Materielafdelingen er opmærksom på problemet.

*Der var ikke yderligere bemærkninger.*

## Ad 16. Eventuelt

Svend Bojesen oplyste, at han har haft kontakt med Hanstholm Havn og orienteret om den fremtidige udrustning af redningsstationen, herunder om ny LRB i 2003. Det er udgangspunktet, at den nye LRB skal stationeres ved den nuværende redningsstation, hvor Farvandsvæsenet i øvrigt har tænkt sig at blive!

*Der var ingen bemærkninger hertil.*

Svend Bojesen fandt, at Farvandsvæsenets investeringsplan, der er et arbejdsplan i forbindelse med allokering af ressourcer, og som hyppigt ændres er et internt dokument, som ikke egner sig til at blive rund sendt. Han tilføjede, at der naturligvis vil blive orienteret om kommende planer i forbindelse med Stationsledermøde, møder i UROM o.l.

*Der var ingen bemærkninger hertil.*

Søren Lange spurgte, om der var truffet beslutning om afhændelse af overflødiggjorte redningsstationer. Bent Davidsen kunne oplyse, at der kan ventes beslutning i den nærmeste fremtid efter drøftelser med Forsvarets Bygningstjeneste.

## Ad 17. Dato for næste møde.

Næste møde blev aftalt til den 14. september 2000 kl 1300 i Søkvæsthuset.

## PERSONALIA



### ANSÆTTELSE

1/4 2000

Bådmand på prøve Karsten Thomsen, som bådmand ved Nørre Vorupør redningsstation

Bådmand på prøve Michael Mørk, som bådmand ved Nørre Vorupør redningsstation

Bådmand på prøve Roald B. Kristensen, som bådmand ved Thorsminde redningsstation

Bådmand på prøve Martin R. Pedersen, som bådmand ved Hirtshals redningsstation

1/5 2000

Assisterende redningsmand Jørgen P.B. Michelsen, som bådmand ved Sønderho redningsstation

Niels Fischer-Nielsen, f. 10/2-68 som assisterende redningsmand ved Sønderho redningsstation

1/6 2000

Niels C. Carlsen, f. 5/11-77, som bådmand på prøve ved Hirtshals redningsstation

Jannik W. Mikkelsen, f. 22/12-73, som bådmand på prøve ved Anholt redningsstation

15/6 2000

Jens P.B. Andersen, f. 23/12/54, ansættelse midlertidig som bådfører ved Hanstholm redningsstation

1/7 2000

Assisterende redningsmand Erik Lorentzen, som bådmand på prøve ved Klint-

holm Havn redningsstation

Johnny W. Christensen, f. 22/1-63, som assisterende redningsmand ved Klintholm Havn redningsstation.

Gregers J. Glensdorf, f. 23/11-54, som fuldtidsbeskæftiget bådmand ved Gedser redningsstation

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

### AFSKED

31/5 2000

Bådmand Ejvind Petersen, Sønderho redningsstation, på grund af alder

9/6 2000

Bådformand Henrik K. Larsen, Skagen redningsstation, efter ansøgning

30/6 2000

Bådmand Erik E. Karlsson, Anholt redningsstation, efter ansøgning

31/8 2000

Bådmand Frits B. Nielsen, Thorsminde redningsstation, på grund af sygdom  
Stationsleder Kristen M. Sørensen, Hvide Sande redningsstation, på grund af alder  
Bådmand Anders Nielsen, Gedser redningsstation, på grund af sygdom

### 50 ÅR

Den 5. August kan bådmand ved redningsstation Gedser Thorvald Steen Pedersen fejre sin 50 års fødselsdag.

Den 12. September kan bådmand ved redningsstation Torup Strand Kern Ove Kristensen fejre sin 50 års fødselsdag.

### 60 ÅR

Den 13. September kan bådformand ved redningsstation Anholt Svend Hesse Thomsen fejre sin 60 års fødselsdag.

### DØDSFALD

Forh. redningsmand ved redningsstation Agger Marius Peter Jensen, Blåbjergvej 8, Verstervig er afgået ved døden, 93 år gammel.

### Fru Martha Kirstine Lerches Legat

Ved bestyrelsesmødet i Holstebro besluttede bestyrelsen, ud over at tildele enker og børn efter omkomne redningsfolk, at mandskaberne ved redningsstationerne Slettestrand og Esbjerg hver skulle tildeles en Legatportion. Dette i henhold til Fundatsens ordlyd "Til redningsfolk der har sat livet på spil ved redningsaktioner på Vesterhavet, for at redde andre". Med følgende begrundelse for RST Slettestrand: Under henvisning til farefuldt redningsforetagende den 6/12 '99 hvor redningsbåden kæntrade, da man forsøgte at hjælpe en fiskekutter der var sprunget læk, og flere folk med livet som indsats endte i vandet, har legatbestyrelsen efter indstilling tildelt de ansatte ved redningsstation SLETTESTRAND hver en legatportion.

Med følgende begrundelse for RST Esbjerg: Med henvisning til særdels farefuldt redningsforetagende, hvor redningsbåden om natten den 27/11-'99 kæntrade, og fem mand endte i vandet med fare for deres liv, nogen kom under båden, da man gik den Færøske trawler "Havsøki" til undsætning, har legatbestyrelsen efter indstilling tildelt de ansatte ved redningsstation ESBJERG hver en legatportion.



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:  
Styrehus, hvalbakker og netromler.

Allt i aluminium.

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



**H.H.S. H. Hoffmann & Sønner as**  
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



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

Dykkerservice • Brandmateriel • Wire  
Pressenninger • Tovværk • Redningsudstyr

## SEAVIEW KLARSIGTRUDE



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

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



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

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

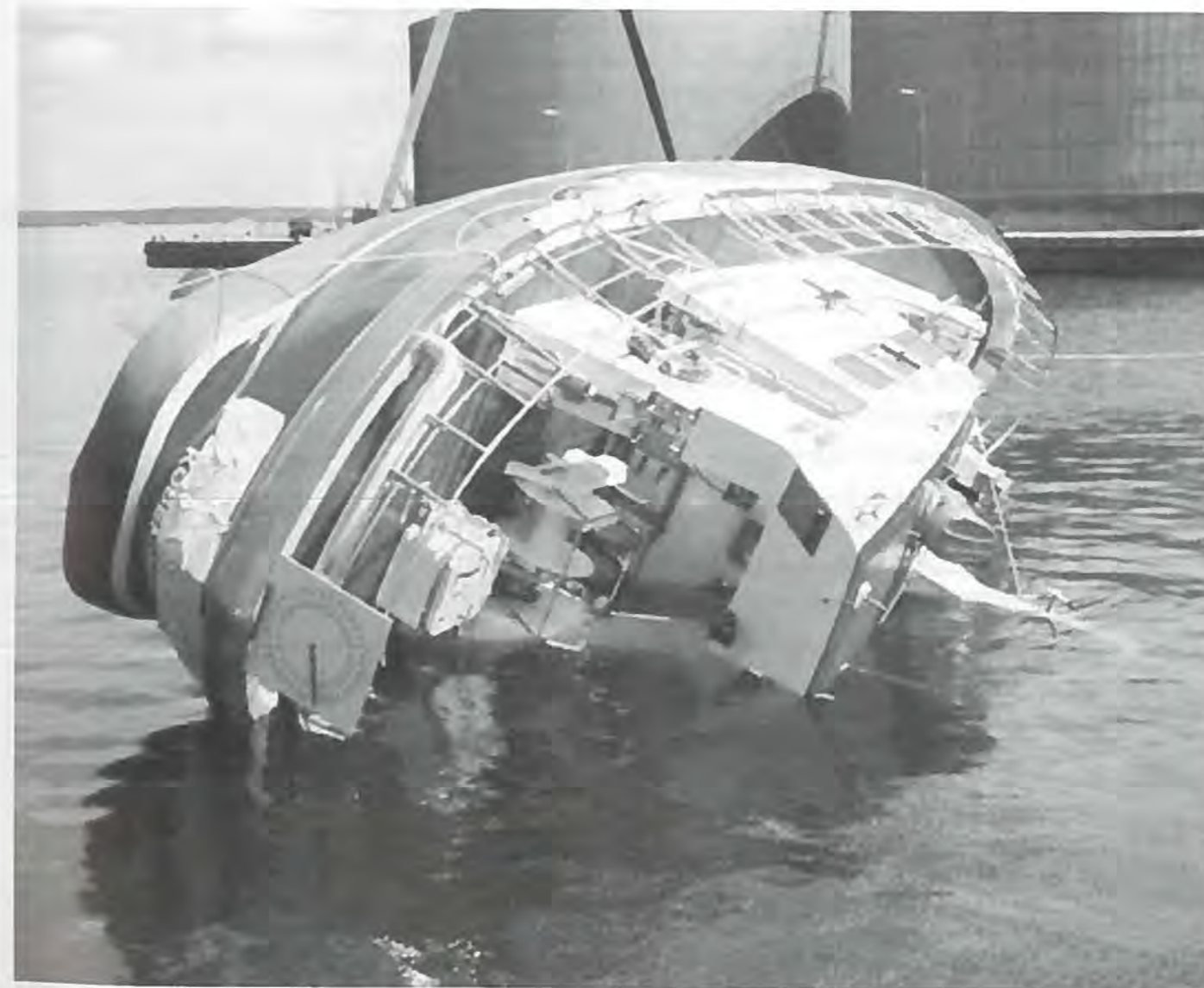


Tidsskrift for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 4

SEPTEMBER 2000

ÅRG. 67



MRB.37. Her under vendeprøven den 20. juli ved Mathis Værft i Ålborg. Båden forventes leveret til redningsstation Skagen i nærmeste fremtid, måske allerede inden bladet når frem. Båden der er søsterskib til "Morten Stage" er nummer to i en foreløbig serie på fire både, der er bestilt ved Værftet.

**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.

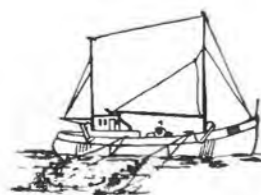


**Niels Jørgen Winther**

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



### 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

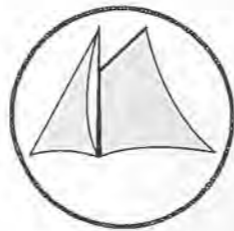
Esbjerg	Tlf. 75 12 84 78
Frederikshavn	Tlf. 98 42 11 57 - 98 42 27 23
Grenå	Tlf. 86 32 13 99
Hanstholm	Tlf. 97 96 16 90 - 97 96 13 35
Hirtshals	Tlf. 98 94 14 64 - 98 94 94 72 - 98 94 19 27
Hvide Sande	Tlf. 97 31 11 21 - 97 31 11 29
Lemvig	Tlf. 97 82 02 93
Skagen	Tlf. 98 44 11 00
Strandby	Tlf. 98 48 12 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)  
TOVVÆRK  
BLOKKE  
BESLAG  
VANTSKRUER  
RIGNING  
PRESENNINGER  
BÅDKALECHER  
SPRAYHOOD  
BOMTELTE

FRTIDSTØJ  
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 skibslæg



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 Romø  
Tlf. 74 75 52 76

Ekspedition og tryk:  
**GRAFISK TRYK  
LEMVIG-THYBORØN**  
Vasen 5, 7620 Lemvig  
Tlf. 97 82 15 00 · Fax 97 81 01 00

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, Romø  
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 SLOT**  
Drejervej 17, 7680 Thyborøn  
Tlf. 97 83 17 85

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

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



## Vis omtanke

At der skal spares er da noget alle ved, og selvfølgelig også redningsmænd.

MEN dette må bare ikke gælde for den station vi hver især er tilknyttet, men gælder det for de andre, Ja så er det da i orden.

Ja sådan ser billedet desværre ud mange steder inden for redningstvæsenet.

Vi ved at der pr. år er afsat en sum på godt 29 millioner til løn og drift. Spørgsmålet er om pengene så kan slå til, bestyrelsen mener det bør kunne lade sig gøre, hvis pengene bliver brugt rigtig.

Vi har set på hvorledes pengene bliver brugt, og en ting er helt sikker, at der inde i FRV bliver brugt rigtig mange unødvendig penge på den måde blandt andet dokninger, indkøb og reparationer kører på, ja mange gange skulle man tro, at det simpelthen skal laves så dyrt og kompliceret som overhovedet mulig.

Men ser vi i egne rækker, ja så er der mange steder at moralen ikke er bedre. Mange af de små stationer hører vi intet fra og mange af dem er åbenbart glade hvis de bare kan få lov at bestå derimod ser det modsat ud ved andre stationer og særdeles ved stationer med faste folk.

Det ser desværre ud til, at ved flere stationer hvor der er fastansatte folk, bliver der krævet ind til den store guldmedalje, alt skal helst være så stort og flot, og mange gange tænker man på hvad det skal bruges til?

Mange gange ser det ud til at de glemmer at stationen er en arbejdsplads, hvor de kun skal være i arbejdstiden. Selvfølgelig skal der være det der skal til, for at vi kan udføre vores arbejde, som jo er at redde menneskeliv, og den morale ser vi heldigvis også på mange stationer, særdeles på mange af dem der er bemanded med frivillige redningsmænd, og så er det man spørger sig selv om, er det fordi at de frivillige gør deres arbejde fordi de har lyst til det, for mange gange ser det ud til at en del af de fastansatte udelukkende gør det for pengenes skyld, eller er det måske fordi de ikke har været frivillig redningsmand, men er kommet direkte fra kajen og ind som fastansat?

Så skal vores penge til løn og drift slå til, så skal der i forretningsgangen inde i FRV laves meget anderledes, men der skal også en holdningsændring til ude blandt flere af redningsmændene.

Så mit ønske er at de store stationer der er bemanded med faste folk tænker sig om når de kræver ind, glemmer luksus problemer, og tager deres arbejde alvorligt, for ellers er der om få år ikke penge til at drive de mindre helt uundværlige stationer der er bemanded med frivillige folk, og husk at flere af de små stationer endnu ikke er moderniseret, og halter langt bagefter med det der forventes til en tidssvarende station.

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 skibsinstallationer...



**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



**HIRTSHALS  
EL-MOTORSERVICE ApS**

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

- Skibsinstallationer
- EL-Service
- Elektromekanisk værksted

**Hanstholm  
Havns  
Fiskeriforening**

Fibigersgade 2,  
7730 Hanstholm

Tlf. 97 96 13 99  
Fax 97 96 23 46

Daglig kontortid fra kl. 0800 til kl. 1600

## Uhyggelig bådulykke ved Frederikshavn

To blev dræbt da speedbåd ramte Rev.

En speedbåd med tre personer ombord, ramte på et endnu ikke helt nøjagtigt bestemt tidspunkt, om det var sent aften eller tidlig om morgenen, revet Hjellen. Men en 22 årig mand fra Frederikshavn blev tidligt om morgenen fredag den 18 august reddet, om end meget hårdt kvæstet, fra den uhyggelige speedbåds ulykke. Ulykken kostede en 17 årig pige og en 25 årig mand livet, da speedbåden som de tre befandt sig i, ramte stenrevet Hjellen ud for Frederikshavn. Speedbåden skulle efter sigende havet ramt en stor sten i kanten af revet, og været fløjet en 20-30 meter igennem luften, samtidig med at den slog en saltomortale og drejede en gang rundt om sig selv, inden den landede på stenrevet. De to personer som blev dræbt ved den tragiske ulykke, blev slynget ud af båden, mens den overlevende, men meget hårdt kvæstede mand lå i båden da han blev fundet. Jeg skal undlade at fortælle, hvad der er blevet mig fortalt om hvordan det så ud på ulykkesstedet, da enhver jo kan forestille sig hvad der sker, når man med stor fart bliver slynget ind i stenene på revet.

Hændelsesforløbet ved ulykken skulle efter hvad Tidsskriftet har fået fortalt, at ved syv tiden fredag morgen blev politiet i Frederikshavn kontaktet af en person, som havde set den forulykkede båd. Inden politi og redningsfartøjer nåede frem, sejlede anmelderen selv til speedbåden og kunne konstatere at der lå en kvæstet person i båden.

Falck sendte en gummibåd ud til speedbåden samt tilkaldte en helikopter fra helikopter tjenesten i Karup, og noget senere ankommer redningsbåden fra Sæby. Redningsbåden fra Sæby fragtede først den kvæstede til land og senere de to omkomne samt den havarerede speedbåd ind til Flådestation Frederikshavn. Den hårdt kvæstede 22 årige unge mand blev under udrykning kørt til Sygehuset i Frederikshavn.

De tre personer sejlede i en speedbåd af typen Champion Chace 190 med 200 HK. Det er en ca. 6 meter lang og yderst hurtig båd, der kan trække tre vandskiløbere efter sig. Den skyder en fart på 50 til 60 knob.

Den ramponerede speedbåd er bragt på land ved Flådestation Frederikshavn og skal nu undersøges nærmere i forsoget på



Redningsfolkene fra stationen i Sæby havde en ubehagelig oplevelse.

at klarlægge årsagen til den tragiske ulykke.

Revet Hjellen ligger få hundrede meter fra Frederikshavns nordre mole, som en stenforhøjning, der er synlig, og man skal have god lokalkendskab for at færdes i dette område. Men selv om revet har forårsaget af både tidligere, er det den første dødsulykke i mands minde.

Fra redningsstationen i Sæby fortælles her en halv snes dage senere, at der i aviserne i Nordjylland har været en hel del debat om, at det menes at redningsstationen i Sæby var blevet alarmeret for sent. Der bliver givet som grundlag i debatten at meldingen var indløbet ca. en time før at redningsstationen bliver alarmeret. Birger Isaksen fortæller, at han var blevet ringet op fra avisen, der spurgte ham om hvad normal kutyme var i sådanne situationer. Birger fortæller at det naturligvis kommer an på hvad meldingen lyder på, hvis det nu var en drivende båd, og dem har vi måske tyve af om året her i farvandet ud for Vendsyssel, og dette er ikke nok til at sætte det helt store alarmberedskab i gang, da er det sådan set helt ok at man lader marinefartøjer der er i farvandet hente disse tomme både. Men hvis der står en båd oppe på revet og man også har melding om dette, så mener jeg det er en fejl at der ikke er sat mere i gang. Så dette fik de lavet en helt stor historie ud af, hvor det nærmest lød som det var mig

der var utilfreds med det hele, og der var det jo sådan set ikke. De havde spurgt generelt og så svarede jeg på deres spørgsmål, så jeg måtte til at skrive et læserbrev hvor jeg tog afstand fra den konklusion der var i avisen. Vi blev alarmeret klokken ca. halv ni, så det var en god times tid senere efter at meldingen var indløbet, fortæller Birger.

Da det var et ret uhyggeligt syn der mødte redningsfolkene, kontaktede man fra redningsstation Sæby, da det efterhånden var blevet fredag eftermiddag, Farvandsvæsenet for at høre hvordan det var med Psykolog hjælp, og hvordan man fra redningsfolkernes side skulle forholde sig, da man jo ikke vidste hvordan man ville reagere på den uhyggelige oplevelse, men fortæller Birger, vi fik det snakket godt igennem, og havde ikke brug for psykolog hjælp. Dog fik vi telefonnummeret på en Psykolog på Sjælland, som skulle komme uanset tidspunktet. Men generelt er det sådan fortalte Michael Jensen lidt efter til Birger Isaksen, at *han brug for Psykolog hjælp så kontakter man det lokale Beredskabscenter som har Psykologer.*

Til sidst fortæller Birger, at han som overlevede ulykken er blevet afhørt af politiet, men at han intet kan huske om ulykken.

HS



**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

**HANSTHOLM  
BUGSERSERVICE A/S**



- BUGSERING
- REDSERVICE
- HAVNEASS.
- ANDRE SPEC. OPG.

R/S GORM - B/B SVEND - B/B THOR

Kai Lindbergsgade 59 · 7730 Hanstholm

Døgnvagt på tlf. **97 96 29 99**

Telefax 97 96 29 97

E-mail: nj@tugdk.com

Website: www.tugdk.com

**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 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



**Hanstholm  
Ny Samlecentral A/s**

Telefon 97 96 16 66 · 7730 Hanstholm

**International Maritime Carneval  
Kolobrzeg 2000 i Polen**

Det var hvad Redningsstation Nexø blev inviteret til. Vi enedes om at tage af sted med 5 mand ombord på L. Rosenfeldt, således at vi kunne repræsentere stationen og FRV på behørig vis i Polen. Da redningsstationen i Kolobrzeg's redningsbåd er en af dem vi vil få et samarbejde med i den sydlige del af Østersøen i forbindelse med eftersøgninger og redninger.

Vi sejlede fra Nexø den 3. juli om eftermiddagen. Vi blev modtaget af redningsstationens mandskab ude på reden med redningsbåden "Szkwal" – en hollandsk type bygget på licens i Polen - for at blive eskorteret ind i havnen, samt af fest udsmykkede vikinge - og sørøverskibe. Langs med kajerne var der masser af mennesker, gøgl og markedspladser, der blev vinket til os som hjemvendte krigere – det var imponerende.

Da vi havde fundet plads ved redningsstationen, blev vi inviteret til grill på stationens grønne område. Derefter var vi over på en plads fra Napoleon tiden hvor der var lidt tilbage fra et fort, der var der polsk maritim folkemusik, som blev nydt i fulde drag.

Den 4. juli skulle vi deltage i søredningsdemonstration sammen med vore polske kollegaer ud for Kolobrzeg's riviera, der blev bl.a. vist forskellige opsamlings metoder af personer i vandet.



"Leopold Rosenfeldt" og den Polske redningsbåd "Szkwal" ved siden af hinanden.

Også dette faldt heldigt ud, desuden blev vi inviteret over på "Szkwal" for at prøve at sejle den, den har gode manøvre egenskaber og især deres "Intercom" kommunikations anlæg er godt da det tager alt støjen i styrehuset og man kan høre hvad der bliver sagt i VHF'en! Den har desuden waterjet.

Vi havde "åbent skib" om eftermiddagen ved redningsstationen. Det var noget af en prøvelse da flere af gæsterne ikke talte engelsk, så måtte vi klare os med

finger metoden, men alt i alt – til glæde for såvel gæster som mandskabet fra Rst. Nexø.

Da dette var overstået var vi på en sightseeing i byen guidet af mandskabet, det var især den gamle bydel der var spændende, der var også en del nybyggeri. Her kan man se mere om byen: <http://www.kolobrzeg.pl> og om karnevalet på: <http://www.arkcharter.pro.onet.pl> det er en smuk by som vi gerne vil dele med dem som har mulighed for at se det på Internettet, det er også på engelsk.

Den 5. juli blev så afskedens dag vi havde nu lært vore kollegaer i syd at kende, vi var også blevet kendt da polsk tv, polske aviser samt radio dækkede vores besøg med stor overvågenhed. Så vi må med tilfredshed konstatere at det var en god tur som vi har lært noget af.

Finn. Kofoed RST-Nexø



Redningsstationen i den Polske by Kolobrzeg.

**THORFISK  
TRADING  
A/S**

**THORFISK**



# Ung pige reddet fra at drukne

Et par 12 årige bornholmske piger var den 17 juni om aftenen taget ud for at bade sammen, og svømme i havet ud for Hasle Camping. Badeturen var ved at ende med en tragedie. Pigerne havde svært ved at komme i land igen efter badeturen på grund af bølger og strøm. Det lykkedes dog for den ene af pigerne at kæmpe sig ind til land, i mens den anden blev ført længere ud.

Politiet fik flere henvendelser fra folk på campingpladsen, hvor mange slog alarm på samme tid. De meddelte at den 12 årige pige var i havsnød. I stedet blev pigens ført rundt i brændingen, af strøm og høje bølger, på et rev ud for kysten.

Efter at der var ringet efter hjælp, løb en 43 årig tysk mand resolut hen til en redningspost på stranden og rev redningskransen ud, desværre var livlinen til kransen væk. Han tog alligevel kransen og svømmede ud til den 12 årige pige for at holde hende oppe, med fare for sit eget liv, for nu var den tyske redningsmand selv i samme situation. Nu blev der sendt bud til lystbådehavnen i Hasle og slået alarm så hurtigt som det kunne lade sig gøre.

Her kappede tre mand i lystfartøjet "Nille" hurtigt fortøjningerne og sejlede ud i stor fart. De lavede en perfekt "mand over bord manøvre" fortæller vagthavende ved Rønne politi. Den tyske redningsmand, der i øvrigt hedder Andreas Brandt, var efterhånden så udmattet efter kampen i bølgerne, at han selv sagde til politiet at det bare var et spørgsmål om minutter inden hans kræfter var sluppet op, bare fem minutter længere og han havde ikke haft kræfter til at holde pigens oppe længere.

Politiet havde rekvireret hjælp fra både marinen Falck med dykkervogn. Da vi

ankom nede ved campingpladsen med ambulance og dykkervogn, så jeg en stor motorbåd ligge inde i brændingen omkring 10 meter fra kysten. Jeg vil tro at det var en båd på næsten 40 fod, fortæller udrykningsleder Jørgen Lind fra Falck.

Hans første tanke var om det var en grundstødning, de var meget tæt på revet, men så fik han øje på de to personer i vandet, den hvoraf den ene havde redningsvest på. Personerne i vandet lå og baksede, da sejlerne kastede en redningskrans i vandet fra båden. Det viser sig så at det er den tyske mand, som så får fat i redningskransen, og ganske langsomt arbejder folkene i båden med at hale de to i vandet ind til sig. Det stykke arbejde folkene ombord i "Nille" der var fra Egå ved Århus laver, er bare et flot stykke arbejde, siger Falcks udrykningsleder.

Han talte senere med folkene ombord på "Nille" de fortalte at de var blevet alarmeret ved, at en person kom kørende ned på havnen og fortalte, at der var nogle der var ved at drukne. Og det sejlerne lavede var med til at give det hele en lykkelig udgang. For tyskeren var totalt udmattet da de fik dem samlet op. Jeg vil tro at det drejede sig om ganske få minutter så kunne han ikke have holdt pigens oppe længere. »Så det var en virkelig flot indsats folkene i båden "Nille" lavede, selvom de sejlede så hurtigt ud af havnen at folk blev skruptosset, men de vidste jo heller ikke hvad båden sejlede efter med denne fart« fortæller udrykningsleder Jørgen Lind. Han har lige så rosende ord til overs for den tyske redningsmand, der kun tænkte på at redde den 12 årige pige. Ved fælles hjælp, så lykkedes det, så sagen fik en lykkelig udgang. Derfor har politiet også kun ros til overs for de private og initiativrige redningsmænd.

Der opstod til gengæld et mindre heldigt intermezzo, da den selvudnævnte redningsbåd kom ind i Hasle havn igen foran den officielle redningsbåd. Nogle mennesker på havnen troede at den selvudnævnte redningsbåd sejlede i vejen for den officielle redningsbåd og søgte at få dem til at vige med barske tilråb, de kunne jo ikke vide at de reddede personer var ombord i den uofficielle redningsbåd.

NB. Ved en improviseret højtidelighed på politigården i Rønne kunne vicepolitimester Bjørn Klyver overrække den tyske redningsmand Andreas Brandt og de fire personer i motorbåden "Nille" Tove Leth, Peter Leth, Peter Brink og Jan Pedersen en belønning. Hver af de fire ombord i "Nille" fik en belønning på 500 Kr. hver og stor ros for deres indsats. Vicepolitimesteren rettede en speciel tak Andreas Brandt, fordi han så stærkt havde ønsket at redde den 12 årige pige, at han satte sit eget liv på spil, han modtog en belønning på 1000.kr. Desuden indstiller politiet Andreas Brandt til en belønning fra Carnegie Fonden.

## Rapport:

Fredag d. 18/8-00 blev vi kontaktet af Rønne Havn om vi kunne tage ud og slæbe R 410 Marlene af Nexø i land da Marlene havde problemer med sit gear så han kunne ikke selv komme i land. LRB afgår fra stationen og får fat i Marlene der ligger ca. 2 sømil fra havnen og får slæbt den i havn uden problemer.

Steen-Erik  
Redningsstation Rønne

# Status for bygning af MRB nr. 2 ved Mathis Værft A/S i Aalborg

Torsdag den 20. juli 2000 blev der udført en vendeprøve på det andet redningsfartøj i serien på 4 stk. af typen "MRB type 16", som er under bygning på Mathis Værft A/S i Aalborg.

Vendeprøven skulle vise, om fartøjet ved alle krængningsvinkler fra 0 til 180 grader var i stand til at rette sig selv op. Prøven blev gennemført ved at lade en kran vende fartøjet til henholdsvis styrbord og bagbord side. En vægt (dynamometer) var placeret i krankrogen og en vinkelmåler var placeret på fartøjet. Herved kunne bådens selvoprettede kraft aflæses ved de forskellige krængningsvinkler.

Prøven forløb tilfredsstillende og sammenholdt med den efterfølgende krængningsprøve og vejning, der blev udført den

23.08.00, har det vist sig, at MRB nr. 2 er små 200 kg lettere end "Morten Stage", og at tyngdepunktet er 4,2 cm lavere. Det lavere tyngdepunkt medfører, at MRB nr. 2 er i besiddelse af en endnu bedre stabilitet end "Morten Stage".

Den ændrede vægt og det ændrede tyngdepunkt er en følge af de ændringer/forbedringer, der er udført i forhold til "Morten Stage".

Afprøvnings af fartøjet er nu i fuld gang. Desværre har der været konstateret en for høj temperatur på styrbord gear, hvilket vil bevirke, at båden vil blive forsinket. Det forventes, at fartøjet, hvis alt går efter planerne, kan afleveres fra værftet ultimo september.

Per Siert.



## 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

# Wild West tilstande i Redningstjenesten?

Artikel fra Beredskabs forbundets blad "beredskab".

Vi har vist alle hørt om det Vilde Vestens cowboys, der havde ord for at skyde først og spørge bagefter.

Jeg spekulerer på, om nogle af vore politikere og deres embedsmænd prøver at gøre disse præriens muntre svende kusten efter. Noget kunne tyde på det:

**Den første april i år skulle bl.a. redningsstationen i Sønderho have været lukket.**

Da protesterne var mange og havde en karakter, man ikke kunne tillade sig at sidde overhørig, fik redningsstationen "udsættelse" i et år, så man kunne undersøge, om forholdene i Vadehavet nu også er så specielle, som bl.a. lokale redningsfolk har hævdet.

Den undersøgelse kunne man med rette have forventet var foretaget før beslutningen blev truffet, om ikke andet så af hensyn til de mennesker, der bliver berørt af beslutningen. Nå, men i forbindelse med disse undersøgelser havde redningsstationen besøg af en redningschef fra Farvandsvæsenet. Under sit besøg kom han ved et tilfælde til at deltage i en redningsaktion, der til fulde viste, at de lokales udsagn om Vadehavets specielle forhold var rigtige.

Tænk! De mennesker, der lever, bor og arbejder på stedet, ved åbenbart hvad de taler om. Ja, men er det ikke fantastisk!! Nå, men man kan så håbe, at denne an-

skuelsesundervisning kan føre til, at redningsstationen i Sønderho ikke bliver lukket.

**Politikerne har besluttet, at den helikopter redningstjeneste, der hidtil har ligget i Skrydstrup, skal flyttes til Karup.**

Efterfølgende har det vist sig, at den forøgede ventetid i forhold til befolkningen i det Syd og Sønderjyske åbenbart bliver dobbelt så lang, som angivet af Forsvarsministeriet og Forsvarskommandoen, nemlig 34 minutter i stedet for 17 minutter. Og et er jo ikke helt lige meget! Så nu må man til at undersøge, hvilke oplysninger der er rigtige, for som en politiker er citeret for at have sagt "De tal har jeg fået af ministeriet. Hvis de er forkerte, er det selvfølgelig et problem" Ja det er det. Specielt for de mennesker som skal vente på helikopter hjælp.

**Det seneste skud på stammen er beslutningen om at flytte statens rednings-skib fra Esbjerg til Frederikshavn.**

Det sker, ifølge Fiskeridirektoratets direktør Jørgen Langsted, af "praktiske grunde, ikke af økonomiske grunde" (selvom Fiskeridirektoratet er blevet pålagt at spare 6,4 mio. kr. allerede i år.)

Om det praktiske består i, at man får samlet statens tre store jyske redningsskibe i Skagen, Frederikshavn og Thyborøn

og lader befolkningen langs den øvrige del af den jyske vestkyst skytte sig selv, ved jeg ikke, men det virker besynderligt at flytte et redningsskib fra regionens største fiskerihavn, hvor det i øvrigt har været hjemmehørende i 75 år.

Og redningsskibet skal fremover ligge stille 10 dage om måneden, fordi den ene besætning af tre er skåret væk! En fantasifuld opfyldelse af sparekravet må man sige, hvis den del af beslutningen er "af økonomiske grunde".

Nej! Det er ikke et eventyr af den fantasifulde baron von Münchhausen. Det er ganske vist!!

Da beslutningen ikke just har været omgærdet af megen offentlighed, vides det ej heller, hvordan man har tænkt sig at administrere denne besynderlige ordning. Man er jo nødt til at advisere eventuelle brugere om, hvornår de kan påregne hjælp fra redningstjenesten, og hvornår man må henvise dem til at håbe på alternative redningsmuligheder!

Den beslutning er så vanvittig og så uetisk, at man, også selvom der ikke var indløbet kvalificerede indvendinger fra lokale borgere og politikere, bliver nødt til at ændre den.

Jeg er desværre bange for, at ovennævnte tre eksempler ikke er de eneste eksempler på, at embedsmænd, politikere og andre beslutningstagere vælger at bruge tid, penge og kræfter på at undersøge forholdene ordentligt, når beslutningen er truffet, i stedet for før den bliver truffet. Det er en hån imod de mennesker, der bliver berørt af beslutningen, og de ressourcer der efterfølgende skal bruges på at undersøge sagen ordentligt, må vanskeliggøre opnåelsen af de forudsatte ønskede sparemaal. Derfor vil jeg sige til alle jer, der har noget at skulle have sagt:

Husk at de beslutninger I træffer, er der rigtig levende mennesker, der gerne skulle kunne leve med. Så lav jeres forarbejde ordentligt. Og lad bare de gamle cowboys være alene om at skyde først og spørge bagefter

Af landschef Nina Lindhardt

Artiklerne fra bladet "Beredskab" er villigt stillet til rådighed af Informationschef i Beredskabs forbundet Karin Bjerte.

# Hård natlig tårn for RST. Anholt

Dårlig forbindelse via mobiltelefon, skabte forvirring, da to lystfartøjer slog alarm næsten samtidig.

Redningsfolkene fra redningsstationen på Anholt oplevede en forvirret nat i stiv kuling i farvandet omkring øen i forbindelse med redningsopgaver til søs natten til torsdag. Det viste sig nemlig i nattens og morgenens løb, at der ikke blot var tale om ét, men hele to svenske fartøjer i nød.

I første omgang blev øens redningsmandskab alarmeret onsdag aften, den 12 Juli kl. 2115. En svensk familie bestående af forældrene og tre børn havde undervejs mellem Læsø og Anholt mistet orienteringen i den hårde vind og ringede via mobiltelefon til alarmcentralen på 112. Herfra gik meldingen videre til Sø-

værnets Operative Kommando, der rekvirerede de to redningsfartøjer på Anholt til opgaven. Meldingen lød på. At den svenske lystsejler befandt sig 12-13 sømil nordvest for øen.

Både den lette redningsbåd, og motorredningsbåden MRB.33 stak til havs, men da fartøjerne nåede positionen et par timer senere, var der ikke nogen nedstede at finde, oplyser lederen af Redningsstationen på Anholt, Bjarne Carlsen. Da vi nåede frem, fik vi imidlertid melding om at der var set nødblus syd for Anholt havn, og derfor sendte vi den lette redningsbåd tilbage, mens vi holdt standby

med MRB 33 på den nordlige position.

Da LRB'en nåede frem til fartøjet syd for øen kunne redningsfolkene konstatere, at der her var et midaldrende svensk ægtepar ombord, uden børn, og det blev således klart, at der måtte være to fartøjer i nød.

Ægteparret med børnene havde i mellemtiden givet lyd fra sig igen via den ustabile mobiltelefonforbindelse, og derfor blev torpedobåden "Sehested" der lå i Grenaa nu rekvireret.

Efter fem timers eftersøgning lykkedes det at finde den svenske familie, der var drevet til en position tæt på kysten ved Bønnerup Strand. De fem om bord var forkomne og trætte, men i god behold, og "Sehested" kunne bjærge deres fartøj til Bønnerup.

Ved Anholt var det svenske ægtepar ligeledes bragt i sikkerhed. Anholts lette redningsfartøj fik assistance fra Grenaa Varberg færger "Stena Nautica", der skabte læ for vinden mens redningsfolkene fik en mand og en slæbe trosse om bord, oplyser Bjarne Carlsen.

Ægteparret havde ligesom børnefamilien Anholt som mål, da de fik motorstop og måtte affyre nødraketter. En stor del af forvirringen i forbindelse med disse redningsaktioner blev skabt af, at de nedstede benyttede sig af mobiltelefoner. Det er langt fra en sikker form for kommunikation, fordi de ikke rækker langt. Samtaler bliver afbrudt, og man får ofte ikke lejlighed til at få fastslået en position, siger Bjarne Carlsen, der gerne havde set, at VHF var en obligatorisk del af et lystfartøjs udstyr. Jeg har oveni købet en fornemmelse af, at der på det ene af de to svenske lystfartøjer blev benyttet hele to mobiltelefoner af to forskellige om bord, og der kom forskellige meldinger ud af det. Så er det ikke altid nemt at være på søredning, tilføjer Bjarne Carlsen.

**Mobiltelefoner sparer redningsaktioner.**

»Mobiltelefonen er kommet for at blive som kommunikationsmiddel for sejlerfolket, men det gælder om at gøre sig dens begrænsninger klart, hvis ikke den skal skabe falsk tryghed,« siger Divisionschef Svend Bojesen fra Kystredningstjenesten.

At mobiltelefonien ikke er nogen sikker og stabil kommunikation til søs blev illustreret natten til. torsdag, da to svenske lystsejlere omtrent samtidigt kom i



En redningsmand ombord på sejl båden der havarerede d.4/8. I baggrunden MRB.33.



Sejl båden fik en hård medfart ved grundstødningen.

## HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals  
Tlf. 98 94 12 27

Sejl · Presseninger · Tovværk



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

havsød ved Anholt. Begge lystsejlere var udstyret med mobiltelefoner, hvis forbindelser var svigtende på grund af manglende dækning. Signalerne er maste baserede, og derfor er dækningen på havet meget ringe.

»Men når det er sagt, er det vores erfaring at mobiltelefonerne har betydet mange sparede redningsaktioner. Det hænger sammen med, at mange af de lystsejlere som tidligere ikke var udstyret med VHF, i dag har mobiltelefon. De har derfor mulighed for at ringe hjem og fortælle at de eksempelvis er forsinkede. Det var netop i den situation, at vi tidligere blev alarmeret til mange redningsopgaver, som blot viste sig at være ingenting,« siger Svend Bojesen. Derfor har mobiltelefonen været med til at lette redningsarbejdet og er, når alt kommer til alt, en udmærket ting, mener Svend Bojesen.

Der er i dag ikke krav om, at mindre lystfartøjer skal være udstyret med en VHF, og Svend Bojesen vil ikke gøre sig til talsmand for en skærpelse af dette krav. Vi skal også passe på, at alting ikke bliver så gennem reguleret, at vi ingenting kan foretage os, slutter Svend Bojesen.

Uddrag af artikel i Dagbladet Djursland.

Et par rapporter mere.

#### Dødsfald.

Den 20-7 klokken 2000 melder fyrpasser Ejnar Boyesen at en mand med dårligt hjerte behøver hurtig hjælp. Der er en læge på stedet som siger at hvis der ikke

kommer hurtig hjælp, så dør patienten. Jeg kontakter SOK. Hurtigt derefter kontakter helikopter tjenesten mig og meddeler mig at de kan være fremme ved Anholt klokken 2120.

Jeg kalder to mand på personsøger til at køre til fyret, både for at hjælpe med patienten og også sørge for at helikopteren lander det rigtige sted. Da helikopteren er landet erklæres manden for død. Det viser sig meget vanskeligt at få manden ned fra toppen af fyret. Da den døde er kommet i helikopteren flyves der ind til flyvepladsen, hvor den afdødes kone kommer ombord. Begge flyves til Grenå Sygehus.

Efter at Landroveren er ankommet til redningsstationen rengøres alt materiel til sygekørsel.

Fra alle sider bliver Redningsstationen rost for deres professionelle måde at udføre arbejdet på.

#### Redningsforetagende.

Folk på havnen og KGM melder den 4-8 klokken 2300 at der er observeret røde raketter N af havnen. Da mandskabet møder på stationen er de to personer der var på lystfartøjet bjærget ind over molen. Lystfartøjet står strandet N af havnen og der kan vades ud til det. Redningsfolk går ombord i fartøjet og konstaterer at bjærgning på nuværende er umuligt. Redningsfolkene går ombord i fartøjet og hjælper med at få så meget som muligt bjærget af besætningens ejendele. Kølen er revnet i bagbords side og fartøjet er fyldt med vand. Fartøjet ligger på styrbords side, Der sørges for besætningen

der bliver indlogeret hos venner i et andet lystfartøj. Vesten vind ca.10 m/sek.

NB. Redningsstationen hjælper dagen efter besætningen med praktiske ting og har kontakt med fartøjets forsikring.

#### Eftersøgning.

Klokken 0900 den 6-8 melder havnefogeden at han er i kontakt på mobiltelefonen med et lystfartøj som ligger med knækket mast og ror ca.7 sømil af Anholt Havn. Jeg kontakter SOK og kalder på personsøger. Da folkene er mødt har lystfartøjet kontaktet Anholt havn igen, der er meget dårlig forbindelse men det menes at fartøjet er SV af havnen.

Grenå RST kontakter Anholt RST og meddeler at havnefogeden i Grenå også har haft kontakt med fartøjet som mener at de ligger 7 sømil SV af Anholt Havn. Anna E Rørbye og LRB .7 afgår fra Grenå, og samtidig meddeler fiskerikontrollen at de går med i eftersøgningen

Klokken 1015 bestemmes at MRB.33 bliver områdeleder, sporbredde 5 sømil. Klokken 1015 meddeles det at lystfartøjet er under bugsering af et andet lystfartøj. Anholt RST kontakter lystfartøjet der meddeler at alt er under kontrol og at de ikke ønsker hjælp. Alle fartøjer returnerer til deres respektive hjemhavne. Vind VSV 11 m/sek.

Pr.22-8 har vi haft ca.35 sygekørsler og indsendt i alt 59 indberetninger. For tiden er vi ved at få lagt nyt tag efter december stormen, der bliver samtidig isoleret.

Bjarne Carlsen RST. Anholt

## Kai Espen var med da "Borgøygutt" forliste

Imens sne, is og vind piskede omkring dem klamrede de sig fast til boven på den næsten sunkne fiskebåd. Så opdagede de at en redningsskøyt var på vej, og Kai Espen håbede at han snart var reddet.

Tidsskriftet har modtaget denne beretning fra det Norske redningsblad "Redningsskøyt" tekst og foto af Vette Houg.

I fjor reddede redningsskøytene 166 personer fra døden på havet. Kai Espen Hersdal (17) var en af dem. Og hans kollega Rune Eide (26) kan takke Kai Espen for at han er i live. Nu, et år senere dukker minderne stadig fra den dramatiske ulykkesnat frem, men Kai Espen har aldrig tænkt på at opgive fiskekarrieren.

Inderst i Yrkeifjorden, en sidefjord til Boknafjorden i Rogaland, bor Kai Espen Hersdal. Det tager nogle timer at komme til havs, men det har ikke hindret Kai Espen i at vælge fiskerierhvervet. Allede før han var konfirmeret havde han sin første lille fiskebåd.

Det sidste år på ungdomsskolen var et slid. Jeg var sikkert blevet skoletræt. Da var det meget bedre at være ude og fiske, fortæller Kai Espen. Det var derfor en befrielse at mønstre på "Borgøygutt" som var ejet af en slægtning. Først var det rejtrawl, senere riggede de om for at deltage i sildefiskeriet. Og Kai Espen blev bogstavelig talt kastet ud i det, ud for Lødingen.

Vi havde et uheld tidligt på vinteren også. Jeg var ude i ledebåden og slæbte i notet. Det var hektisk på fiskefeltet, og en anden båd sejlede ret over slæberen og jeg blev kastet i vandet. Det var mørkt og jeg havde ikke overlevelsesdragt på. Heldigvis opdagede de hvad som hændte på det andet skib og fik halet mig hurtigt op.

Det gik godt den gang, men uheldet ved Lødingen var bare et forvarsel om hvad som skulle ske natten til den 16. januar. «Borgøygutt» var på vej mod fiskefeltet, men de ble forsinket, og vejrmeldingen var dårlig. Skipper Egil Johannes Østbøvik satte kursen mod havnen i Bodø. Det blæste en halv storm og temperaturen var sunket til +10 gr. Kai Espen tømte ind kl 20. Ved midnatstid vågnede han ved at båden havde slagside.

Jeg tændte lyset og vækkede de andre. Jeg gik ned i maskinrummet, men det var



Kai Espen Hersdal (17) fra Yrke i Rogaland var en af de 166 personer som redningsskøytene reddede fra at omkomme på havet. Kai Espen reddede selv sin kollega, da fiskekutteren de arbejdede på forliste uden for Bodø.

ikke kommet noget vand der på det tidspunkt. Derefter tog jeg overlevelsesdragten på og gik ud på dækket. Der prøvede jeg at lukke en lænseport som var åben, og som det kom meget vand ind igen, men klarede det ikke.

#### Ned iset redningsflåde

Kai Espen mente at det snart ville gå galt, og prøvede så på at løsne redningsflåden. Men den var helt ned iset, og ikke mulig at frigøre. Agterenden af "Borgøygutt" begyndte nu at synke, og Kai Espen Hersdal, Rune Eide og Kristoffer Eide tog sig frem mod boven. De andre tre om bord så de ikke siden. Kai Espen havde været oppe i styrehuset og set at Egil kaldte på hjælp. Men han havde ikke fundet overlevelsesdragten frem.

Fra boven på den synkende "Borgøygutt" kunne de se bådene komme ud fra Bodø havn. De mente at redningen var på vej. Men ville den nå frem tids nok?

Båden havde nu så stor slagside at masten var i vandet. Vi holdt os derfor fast på læsiden og efter hver sø var der bare en lille del af boven over vandet igen. Vi blev enige om at slænge os ud i vandet når redningsskøyt kom nærmere. Men så blev Rune skyllet i havet af en brodsø, og Kristoffer og jeg måtte bare hoppe efter. Jeg fik tag i Rune igen, men Kristoffer forsvandt fra mig.

#### Vand i overlevelsesdragten

Kai Espen holdt hele tiden fat i kammerat linen på overlevelsesdragten til Rune. Lidt efter blev de to opdaget af mandskabet på redningsskøyt "Skuld". Kai Espen bad om at de skulle tage Rune op først, for han havde næsten mistet bevidstheden, og havde fået meget vand i overlevelsesdragten. Men Kai Espen blev først hejst om bord. Derefter klarede de, med megen besvær, at få Rune om bord og i sikkerhed.

Jeg gik ret ind i kabinen, og der så jeg heldigvis Kristoffer også.

Men på trods af glæden over at have bjærget livet, tre arbejdskolleger og slægtninge var ikke med, havde Kai Espen troet, lige siden opholdet på boven, at de andre var omkommet.

Kai Espen tog sikkerhedskursus for fiskere allerede i 8. klasse. Han var fortrolig med brugen af overlevelsesdragt. Det er et kursus jeg ikke ville være foruden. Det er forfærdelig dumt at myndighederne nu sløjfer den økonomiske støtte til dette kursus.

De to andre overlevende fra ulykken er ikke taget til søs igen. Kai Espen Hersdal ville aldrig opgive sit fiskeri erhverv. Han er rastløs hjemme og drømmer om at komme med på hvalfangst, og vil gerne kaste en lille harpun efter en Greenpeace gummibåd også.

**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

**H.H. Hoffmann & Sønner as**  
 Entreprenører/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

*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

Men jeg tjekker nok overlevelsedragten ekstra godt nu. Jeg ved hvad den er god for, siger Kai Espen Hersdal.

#### Skipper Alf Sivertsen på redningsskøya "Skuld" fortæller.

Da vi fik tredjemanden om bord, så var det i sidste sekund. Han havde ikke overlevet mange minutter til. De tre var overlevende fra forliset fra fiskefartøjet "Borgøygutt". De tre andre af mandskabet omkom.

Klokken var 0130 natten til den 16. januar da nødmeldingen kom på radioen: "Borgøygutt" var gået på grund fire nautiske mil nord for Bodø og var ved at synke. Mandskabet på RS "Skuld" var oppe af køjerne i løbet af få minutter og satte ud fra havnen. Det blæste en halv storm, og kulde kombineret med kraftig søgang gjorde at det isede kraftig på redningsskøyten

#### Vanskelige forhold

Vi kom frem 25 minutter efter at nødmeldingen var sendt. Notbåden "Nordfisk" var også kommet til, og ved hjælp af kraftige lyskastere kunne vi at se reflekserne fra en redningsflåde. Da vi kom nærmere så vi to mand i boven på havari-sten, en tredje lå i vandet. To opblæste

redningsflåder lå i nærheden, tomme. Vi kunne ikke gå helt ind til dem, for der lå gam og andet tovværk i havet, og det var vældig grundt vand, oplyser skipper Alf Sivertsen. Foruden Sivertsen, var styrmand Odd Inge Ruber og maskinist Oddmund Aune om bord.

Da de tre opdagede redningsskøya sprang de i havet og lod sig drive mod redningen. Alt var til iset, selv vore egne lyskastere. Da vi kom tæt nok kastede vi liner ud til dem. Den første fik vi halet ind ganske hurtigt, men med de to andre var det vanskeligere. Den ene havde ligget længe i vandet og var nær ved at omkomme, hans overlevelsedragt var fyldt med vand, hans kammerat holdt ham fast og klarede at få fat i linen, så de begge kunne blive halet ind. Med vand i overlevelsedragten var det ekstra tungt at få ham ombord. Det var i sidste øjeblik, og havde det bare været et par minutter senere så var han omkommet, fastslår Sivertsen.

#### Tre omkom

Om bord på "Nordfisk" havde de opdaget to andre personer med overlevelsedragter i vandet, men det blev hurtigt klart at de ikke var i live. RS "Skuld" satte derfor kursen ind mod land igen for at få de

overlevende på sygehuset så hurtigt som muligt. To var i god tilstand, mens tredjemanden var nedkølet og havde vand i lungerne. En redningshelikopter var nu kommet frem, og redningsmændene derfra, samlede de to omkomne op. Ti timer senere blev sidstemanden ombord fundet omkommet af dykkere. Han havde ikke nået at få sin overlevelsedragt på.

Jeg er stolt af mine to folk på dækket, de gjorde et virkeligt flot og imponerende stykke arbejde. Det er ikke let at kaste en line i dårligt vejr, det er vanskelig nok bare at holde sig på benene. Selv om vi har både redningsbøyle (En form for kes) og klatre-net, så måtte vi bruge håndkraft for at få de overlevende om bord, siger skipper Alf Sivertsen.

De omkomne var skipper Egil Johannes Østbøvik (65), Halvor Johan Østbøvik (66) og Ivar Alstveit (21). De tre som overlevede er Kristoffer Ejde (51), Kai Espen Hersdal (16) og Rune Eide (25). Alle sammen kommer fra Tysvær kommune i Rogaland.

Silde snerperen "Borgøygutt" var 22 meter lang og bygget af træ i 1965. Båden var undervejs på sildefiskeri inderst i vestfjorden. Nu ligger fartøjet på 15 meters dybde nord for Løpsholmen, lidt nord for Bodø.

## Besøg fra Norge

Fungerende Generalsekretær Bjørn Korstvedt og Maritim Direktør Svein Jarle Hambre besøgte RST-Grenå.

I bestræbelserne på at få indblik og eventuelt at få et samarbejde i gang over grænserne, imellem de nordiske landes redningsvæsener eller redningsselskaber, kom der den 21 og 22 Juni to mand fra det Norske Redningsselskabet på besøg i Grenå. Besøget var opstået på grundlag af den korrespondance som Tidsskrift for Redningsvæsen, har haft med den Svenske ledelse, specielt Redningsinspektør Anders Jønsson, og til dels også med kontakten til redaktøren, Kristin Dæhlie, af det Norske redningsblad "Redningsskøya". De to personer der besøgte os i Grenå var fungerende Generalsekretær i det Norske Redningsselskabet Bjørn Korstvedt og den Maritime Direktør Svein Jarle Hambre. De havde forinden de ankom til Grenå, via Göteborg Frederikshavn overfarten, været på et to dages besøg ved det Svenske Redningsselskabet, hvor de havde afprøvet de svenske både sammen med den svenske VD Rolf Vesterstrøm, Anders Jønsson var desværre blevet syg og måtte en tur på hospitalet. Da jeg på en forespørgsel fra det Svenske redningsselskab var blevet spurgt om vi var interesseret i at modtage de norske gæster, sagde jeg med det samme jatak, da det jo er enhver bekendt at jeg tit og ofte har efterlyst et større Nordisk samarbejde, således at vi kan lære af hinanden, og ikke mindst lære af de fejl der eventuelt kunne opstå, således at vi ikke laver de samme fejl i hver af de Nordiske lande, derfor mener jeg at vi bør have et samarbejde i gang på højeste plan, og det skal da heller ikke være nogen hemmelighed, at med de kontakter jeg har til de udenlandske redningsvæsener, ja så er det naturligvis bedøveligt at vi herhjemme må lukke stationer, når nu de andre åbner nye, derfor mener jeg at vi bør tage lidt ved lærer af de andre lande og begynde at koncentrere os om udvikling, og ikke som det har set ud i det foregående år, hvor det nærmest har handlet om afvikling. Det skal for god ordens skyld med at jeg var blevet bedt om at repræsenterer foreningen, ved indvielsen af en ny stationsbygning den 15 juli i Høganæs, desværre passede dette ikke i mine planer. Men for nu ikke at virke for negativ, så må jeg sige, at med de besøg jeg har været på i både Sverige og Norge, hvor vi har kørt igennem en masse tunneler, så vil jeg sige at som det ser ud for nærværende "Kan der skimtes lys for enden af tunnelen" så lad os håbe der kom-

mer lysere tider, det er ligesom om at der er noget der peger i den retning, men det kræver også en indsats fra redningsmændenes side, at man kommer derhen, hvor vi som i de andre lande, siger hvad er vores behov og ikke kun hvad er vores ønsker.

Men for at vende tilbage til besøget fra Norge, så havde de ved deres ankomst til Grenå inviteret mig over på hotellet for at vi kunne hilse på hinanden, og de fortalte om deres besøg i Sverige, hvor de havde fået et rigtig positivt indtryk af bådene der og de havde også været ude at sejle med disse både, og så var de specielt interesseret i hvordan vi i Danmark drev det med frivillige stationer, da man i Norge var begyndt at oprette frivillige stationer, kaldet Frivillige Sjøredningskorps. Dette var et nyt tiltag, den første station blev oprettet i Arandal i 96 og man er på nuværende, efter at have oprettet en i Bergen her i maj måned, oppe på syv frivillige stationer. Man har ellers hidtil kun haft faste folk på de store redningsbåde, dette er også en nødvendighed, da disse næsten altid er på havet og som sådan ikke ligger inde ved en fast station, selvom de naturligvis hører til ved en station. Det med de frivillige stationer havde de også drøftet i Sverige, og var som sagt meget interesseret i hvordan dette foregår i Danmark. Dette med at oprette frivillige stationer var opstået på grund af en analyse som de havde lavet, bl.a. sammen med det Svenske redningsselskab, dette fortalte Anders Jønsson

også om da vi besøgte Skillinge, at omkring 80 til 90% af alle ulykker er det hjælp til både, specielt fritidsbåde, inden for en afstand af højst 30 sømil fra kysten. Jeg får også en meget fin gennemgang af det Norske Redningsselskabet, samt om de tiltag de forventer at komme med i fremtiden. Ligeledes om det økonomiske aspekt, hvorledes de får samlet penge ind, og at deres indkomst for 99 var det enorme beløb af 376 millioner 182 tusinde deraf havde de modtaget 58 millioner i tilskud fra staten. Men det var dog imponerende at man selv havde samlet godt 318 millioner sammen.

For at få det lagt op på et højere plan, var Redningsinspektør Mogens Rasmussen inviteret til at komme til Grenå den pågældende dag, således at han kunne træffe de Norske gæster og eventuelt få nogle kontakter som vi senere kunne gøre brug af, eller omvendt. De Norske gæster bliver hentet på hotellet den 22 om morgenen og kommer med ned på stationen, for at se de forhold danske redningsfolk har, og de var yderst tilfredse med hvad de så. Efter at Mogens Rasmussen er ankommet får de en rundvisning på stationen, derpå får de en sejltur i "Anna E Rørbye" og vi fortæller lidt om hvad der sker på stationen. Uden at jeg dog hører alt, så er der en livligt konversation mellem de norske gæster, Mogens Rasmussen og de tilstedeværende redningsfolk, så jeg tror at mange ting blev drøftet og forklaret. Vi får naturligvis også en beretning om hvad der sker i det norske red-



Maritim direktør Svein Jarle Hambre, tv. Redningsinspektør Mogens Rasmussen og fungerende Generalsekretær Bjørn Korstvedt foran "Anna E Rørbye"





Bjørn Korstvedt NNSR og Mogens Rasmussen i styrehuset på "Rørbye".

ningssselskab, om deres mini ubåd, og hvilke aktioner og opgaver de har, samt om deres fremtidsplaner, og disse lyder utroligt spændende. Efter at have fået en god middag, privat, som trak noget ud, da snakken gik lystigt, siger Bjørn Korstvedt og Svein J. Hambre farvel og tak, med ønsket om at bevare kontakten, da de skulle nå en færge i Hirtshals til Norge.

Mogens Rasmussen og undertegnede får en snak i et par timer inden Mogens skal nå sin færge til Odden. Vi er enige om at dagen må betragtes som yderst vellykket.

I et af de næste blade vil jeg forsøge at give en beretning om de frivillige søredningskorps og deres stationer og både som er ved at blive oprettet i Norge.

Jeg har senere modtaget en gave fra det

Norske Redningssselskabet, vi havde jo desværre ikke noget at give til gengæld, dette omtalte jeg allerede i blad no.2-96, så det er jo ikke noget nyt. Men da jeg ved de læser dette i Norge, så vil jeg her igennem bladet sige mange tak for de flotte ting.

**PS.** Jeg havde til dette blad planer om en leder angående Nordisk samarbejde, den var som sådan også næsten skrevet, da jeg bliver forespurgt, om der er plads til en leder. Naturligvis er der det, bladet skulle gerne afspejle mere end min mening, så andre har forsteret. Men jeg vil alligevel gerne indsætte begyndelsen af den leder jeg var startet på:

"Efter at have besøgt vore to nabolande Norge og Sverige, hørt og set om deres visioner for fremtiden, set deres materiel og organisation, mener jeg at der bør tages initiativ til et samarbejde, de Nordiske lande imellem, således at man kan udveksle erfaringer og drage nytte af hinandens viden på de forskellige områder, så inden jeg forsætter vil jeg her opfordre til, at man på redningsinspektør niveau afholder halvårlige møder, på Nordisk plan. Jeg håber dette vil blive taget til efterretning"

Henning

## Statens Redningsråd

Der har i den forløbne tid været flere forespørgsler til Tidsskriftet om Statens redningsråd, hvad dette er og hvordan det fungerer. Der har i flere af landets aviser været overskrifter som "Regeringen glemte eksperter" og "Overflødig råd". I Jydske Vestkysten har der blandt andet været følgende at læse.

(Citat) Beparelserne på redningsberedskabet til vands og i luften har optaget sindene i Syd-, Vest- og Sønderjylland i denne sommer. Gang på gang er spørgsmålet stillet "Hvorfor taler to ministerier ikke sammen, så man undgår; at besparelser på redningsstationer, redningsskibe og redningshelikoptere, rammer det samme område? I samme forbindelse er der efterlyst et koordinerende organ, så lignende situationer kan undgås i fremtiden.

Men som Jydske Vestkysten kan oplyse i dagens avis, så har et sådant organ eksisteret i 40 år. Regeringen har faktisk ti embedsmænd fra otte ministerier placeret i et såkaldt redningsråd, der skal koordinere det danske redningsberedskab. Red-

ningsrådet er bare aldrig blevet spurgt, hverken om nedlæggelsen af redningsstationen i Sønderho på Fanø, om redningsskibet Nordsøens flytning fra Esbjerg til Frederikshavn eller om redningshelikopterens flytning fra Skrydstrup til Karup.

Det er altså ikke Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd, som det rettelig hedder, der fik ændret flytteplanerne for redningshelikopteren. Det var et politisk pres, som forsvarsministeren måtte bøje sig for.

Redningsrådet har chancen for at tage de to resterende sager op til vurdering. Sker det ikke, kan det kun tolkes på den måde, at rådet er uden reel indflydelse og dermed overflødig.

Måske kan nedlæggelsen af det finansiære opretholdelsen at en redningsstation. (Citat slut)

At det berører folkene i Sydjylland meget ses af den stak fax, vel omkring en 75 stykker der er kommet til Tidsskriftet, angående forholdene på redningsområdet i deres del af landet, og der er mange kar-

ske ord imellem, men for ligesom at forsøge at belyse hvad Statens Redningsråd er, eller burde være så er her et par spørgsmål fra folketinget.

**Til forsvarsministeren (15/8 2000) af: Peter Skaarup (DF):**

»Vil ministeren redegøre for det koordinerende organ for redningsberedskabet, og hvorfor har dette organ ikke været inddraget i de forskellige beslutninger, der har medført forringelser i redningsberedskabet i det sydjyske område?«

**Svar (23/8 2000) Forsvarsministeren (Hans Hækkerup):**

Jeg kan oplyse, at Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd blev nedsat af forsvarsministeren den 25. maj 1960. Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd har til opgave at overveje og indstille til vedkommende ansvarlige ministre om foranstaltninger til den bedst mulige gennemførelse af eftersøgnings og redningsoperationer på og over havet samt i luften, som det efter gældende nationale og in-

ternationale bestemmelser påhviler danske myndigheder at udføre eller lade udføre i relation til skibsfarten og luftfarten. Det påhviler blandt andet Rådet at fremføre synspunkter og stille forslag om den bedst mulige udnyttelse af det rådige materiel, herunder skibe og luftfartøjer, ved eftersøgnings- og redningsoperationer eller stille forslag om eventuel anskaffelse af yderligere materiel.

Redningsrådet består af 10 medlemmer, der udpeges af henholdsvis Statsministeriet, Forskningsministeriet, Forsvarsministeriet, Indenrigsministeriet, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, Justitsministeriet, Erhvervsministeriet og Trafikministeriet. Formanden for Rådet udpeges af Forsvarsministeriet blandt sine repræsentanter. Redningsrådet mødes normalt to gange om året.

Redningsrådet kan fremføre synspunkter og stille forslag men har ikke kompetence til at pålægge ministerier, der stiller ressourcer til rådighed for eftersøgnings og redningstjenesten, udgifter i forbindelse med tilvejebringelse af materiel eller personel mv. til eftersøgnings og redningstjenesten. Rådet er således med hensyn til dimensioneringen af redningsberedskabet et rådgivende organ, og der er ikke noget formelt krav om, at Rådet skal inddrages i de enkelte beslutninger. Dette er heller ikke sket i det aktuelle spørgsmål om redningsberedskabet i det sydjyske område. Rådet er dog blevet orienteret om den fremtidige placering og udrustning af Farvandsvæsenets kystredningsstationer og om overvejelserne om ændringerne af organisationen af den sejlene del af Fiskeridirektoratet.

**Til forsvarsministeren (15/8 2000) af Peter Skaarup (DF):**

»Vil ministeren redegøre for koordineringen af redningsberedskab, herunder redningsstationer, redningsskibe og redningshelikoptere, der finder sted her i landet?«

**Svar (23/8 2000) Forsvarsministeren (Hans Hækkerup)**

Under De Forenede Nationer er der oprettet to organisationer, henholdsvis International Maritime Organization og International Civil Aviation Organization, der bl.a. fastsætter internationale retningslinier for eftersøgnings- og redningstjenester i form af konventioner, håndbøger mv. Konventionerne indeholder en række henstillinger og anbefalinger vedr. koordinering af deltagerlandenes eftersøgnings- og redningstjenester mv. Organisationen af eftersøgnings og redningstjenesten i Danmark er i vid udstrækning

baseret på henstillinger i disse internationale konventioner. Herudover er dimensioneringen af eftersøgnings- og redningsberedskabet fastlagt i henhold til nationale behov og aftaler indgået mellem såvel nationale som internationale bidragsydere.

Eftersøgnings og redningstjenesten i Danmark er organiseret i en søredningstjeneste og en flyveredningstjeneste med ansvar for at assistere henholdsvis nedstede skibe, havanlæg og luftfartøjer. Erhvervsministeriet er ressortministeriet for søredningstjenesten, medens Trafikministeriet er ressortministeriet for flyveredningstjenesten. Forsvarsministeriet varetager ledelsen og driften af eftersøgnings og redningsorganisationen.

Ved eftersøgnings og redningstjenesten er kun ledelsesfunktionerne og nogle af ressourcerne permanent etableret. Den overvejende del af materiel og personel stilles til rådighed for den enkelte redningsoperation af ministerier, styrelser og styrelsesgrene, suppleret med bidrag fra kommunale og private organisationer m.fl. Som bidragsydere indgår bl.a. materiel og personel fra forsvaret, Fiskeridirektoratet, Farvandsvæsenet, politiet, Told og Skattestyrelsen, Beredskabsstyrelsen, kommuner samt en række private og frivillige organisationer, herunder Falcks Redningskorps A/S mv.

Som det fremgår af ovenstående, stilles ressourcerne i eftersøgnings og redningstjenesten til rådighed af en lang række af myndigheder, der organisatorisk er underlagt flere forskellige ministerier. Som ansvarlig for ledelsen og driften af eftersøgnings og redningsorganisationen er det Forsvarsministeriets opgave at få redningsberedskabet til at fungere med de ressourcer, som nu en gang stilles til rådighed. Forsvarsministeriet har ikke bemyndigelse til at dimensionere redningsberedskabet, herunder stille krav til andre ministerier eller pålægge andre ministerier udgifter i forbindelse med tilvejebringelse af materiel eller personel til eftersøgnings og redningstjenesten. Forsvarsministeriet har således ikke en koordinerende rolle for så vidt angår dimensioneringen af det overordnede eftersøgnings og redningsberedskab. Koordinering sker for forsvarets vedkommende udelukkende på det operative niveau, hvor redningscentralerne iværksætter, organiserer, leder og afslutter den enkelte redningsaktion



## Guinness Rekordbog

En bekendt af Kystredningstjenesten, modelbygger Werner A. Layes, som tidligere har været her i bladet, da han byggede en model af Morten Stage, har igen vist sin kunnen på modelbygger området. Med en model af den tyske redningsbåd "Barsch" i en målestok på 1:7 har han sat rekord i at sejle 75 km igennem Kieler Kanalen på 6 timer og 50 minutter og har for dette modtaget beviset fra Guinness Rekordbog. Tidsskriftet var blevet inviteret til det Sønderjyske for at se modellen af redningsbåden "Barsch" lørdag den 12 august, hvor der blev sejlet på en stor sø i nærheden af Store Andst. Det var en ret imponerende båd, og inden for modelbygger faget har man også fulgt med udviklingen, båden var forsynet med waterjet, og kunne gå med en topfart af 21 knob. Der var mange andre modeller til stede, lige fra de mest moderne redningsfartøjer fra Tyskland til nogle mindre modeller af kystfartøjer fra det nordlige Jylland, blandt andet en model af en kystbåd, af den type til at trække op på stranden, og det var en nøjagtig kopi af kystbåden "Bent" som skulle stå på et museum oppe omkring Løkken hvor båden i sin oprindelige tid, var hjemmehørende, ikke nok med at den kunne sejle, nej det lød nøjagtig som om der sad en enkelt cylinders Hundested i båden. Da pladsen er ved at være lidt trang i bladet vil jeg berette mere senere.



Werner A. Layes står her med sin rekordbåd "Barsch".

# Tur til Gøteborg

Den 17 og 18 juli var Michael Jensen Farvandsvæsenet, Frivillig redningsmand ved redningsstationen i Grenå Hans Jensen og undertegnede en tur i Gøteborg, for at se nærmere på en Fast Rescue Boat. Dette ud fra ministerens skrivelse om Den fremtidige kystredningstjeneste. Hvor ministeren blandt andet skriver:

*Det er forudsat, at Farvandsvæsenet sammen med Søfartsstyrelsen fortsætter udviklingen med henblik på godkendelse af en strandredningsbåd som omtalt i indstillingen.*

Da nogen jo skal være den første til at tage skridtet, og der var ikke just kø kultur, har vi fra redningsstationen i Grenå indvilget i at afprøve en sådan bådtype som et pilotprojekt. Da det som omtalt i sidste nummer, artiklen om besøg i Norge, havde vist sig et godt, og vel også billigt alternativ i en Norsafe Magnum 750 Jet Speciel, og denne bådtype fandtes ved FUC (Fiskeriets Uddannelses Center) på Öckerö i nærheden af Gøteborg, tog vi op og prøvede denne båd. Vi blev afhentet, kort efter at vi var ankommet til hotellet, af en af folkene fra det Svenske Søredningsselskab (SSRS) og blev kørt ud til havnen hvor Magnum 750 lå. Dette var lige ved siden af hovedkontoret for SSRS, så der aflagde vi et besøg også. Egentlig ganske tankevækkende at der kun var 5 personer til at styre dette foretagende, deraf de to på deltid. Nå, men båden var ankommet og vi hilser på Janne Johansson, som er instruktør i FRB på skolen på Öckerö, og frivillig redningsmand ved SSRS, og vi tager prompte en tur ud i Skærgården og forsætter helt ud i det åbne hav. I denne båd er der en 230 Hk motor, men det går alligevel afsted med en fat af ca.35 knob, og da vi kommer udenfor skærgården er der en hel del sø, men vi syntes at båden går ret godt i søen. Da det er en let båd, var vi naturligvis spændte på,

hvordan den ville opføre sig specielt når vi gik op i havet. Det var dog yderst positivt at når den sprang ud af en sø, dette er naturligvis klart at med sådan en fart, så vil den springe ud af søen, men man kunne jo afpasse farten efter forholdene, men da dette nu var en prøvetur ja så gik det bare afsted. Det var dog en god fornemmelse, at når båden landede, så var der ingen der var ved at tabe tænder eller andre løse genstande, egentlig var det en ret blød landing, tværs i og med søen, da gik den bare rigtig godt. Så alt i alt må det siges at være en positiv oplevelse. På vejen indad sejler vi på toppen af den medløbende sø, og vi sejler ind i havnen hvor FUC i samarbejde med SSRS er ved at have en helt ny skole færdig til uddannelse af folk der skal sejle FRB. Janne Johansson viser os de nye lokaler, der stadig dufter af maling, og vi får en rundtur på skolen (den er blevet indviet her den 26 august) og Janne fortæller, at de i løbet af det næste år forventer at have uddannet omkring 200 personer i FRB kurset. Da vi forlader havnen ved skolen, skal vi lige prøve deres slalombane som ligger lige udenfor, og det var faktisk en sjov øvelse, ikke lige så let som man skulle tro, men vi splittede da ikke noget ad.

Efter at vi er ankommet til havnen ved hovedkvarteret bliver båden inspiceret. Den type vi ser på her, har to pladser ved siden af hinanden og en agten for. Man kan tage og løsne konsollen hvor sæderne står på, vippe dem ud til siden, og så kan man se ret ned til "skrueakslen" udstødning, vandfilter og batterierne. Løfter man "ruffet" af er der virkelig god plads til at komme til maskinen, dette kan man også komme igennem en lem i siden, og i fordækket er der en lem ned til et storesrum som der egentlig er mere plads i end det umiddelbart ser ud til, og ligeledes er der god plads til at komme til det elektriske igennem en lem i styrepulten. Det må betegnes som, at vi var tilfredse med det vi så og prøvede.

Næste dag er Bjarte Skaala fra Norsafe i Norge ankommet. Han var i løbet af natten ankommet til hotellet i Gøteborg, og vi hilser på ham ved morgenbordet. Efter en snak under morgenkaffen, går vi ned til havnen hvor Janne Johansson ville ankomme med Magnum 750, så vi sammen med Bjarte Skaala kunne gennemgå båden, og fremkomme med eventuelle ønsker, og om disse eventuelt kunne lade sig gøre, ud fra den SOLAS godkendelse som værftet har af båden. Vi sejler alle en tur i båden og får derefter Janne Johanssons udtalelse om båden, den var bestemt ikke negativ, tværtimod. Tilbage på hotellet går vi på båden igennem punkt for punkt, om hvilke instrumenter der eventuelt skulle sættes i, samt hvilken maskine osv. Det skal pointeres at jeg som sådan ikke blandede mig så meget i hvad der skulle i af hvad, dette havde Michael Jensen fuldstændig styr på, og det skal siges at der bestemt ikke manglede noget, men da jeg naturligvis ikke ville virke overflødig, ja så ville jeg i det mindste bestemme farven. Så skulle vi være så heldige at få denne båd som et pilotprojekt, ja så vil den være helt speciel, om ikke andet så i farven.

På stationen i Grenå har vi modtaget en specifikation fra FK på hvad der skal være i båden, og denne specifikation er vi tilfredse med, og vi vil som skrevet indledningsvis, også gerne afprøve båden som et pilotprojekt, men den sidste melding vi har fået er, at projektet er gået i stå, da en anden afdeling har overtaget dette. Da er det man kommer til at tænke på de fem personer der sad i hovedkvarteret ved SSRS, og det gamle ordsprog: *For mange kokke fordærver maden.*

HS

## Norsafe MAGNUM 750 jet speciel, billeder af båden fra besøget i Gøteborg og Öckerö.



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

# Redningsstation Grenå

Sommeren er ikke kun glæde og godt vejr.

## Fisker fra Ebeltoft frygtes omkommet!

En 68 årig fisker fra Ebeltoft frygtes omkommet under fiskeri ud for Djursland torsdag eftermiddag den 20 juli. Alt tyder på at han er faldet overbord fra kutteren AS.470 "Karin" af Ebeltoft, han fiskede på ulykkes tidspunktet omkring 12 sømil ØSØ af Grenå. En wirer til trawlet var sprunget, og han havde sandsynligvis mistet fodfæstet på dækket i forbindelse med et forsøg på at bjærge sit grej. I løbet af eftermiddagen var den 68 årige flere gange i kontakt med en kollega som også fiskede på samme position. På et tidspunkt observerede kollegaen at AS.470 lå stille med motoren i gang, og da han ikke kunne komme i forbindelse med "Karin" sejlede han efter at have bjærget sit eget grej hen til "Karin". Han kunne ikke få kontakt med nogen ombord, eller registrere nogen form for livstegn, selvom han også brugte tudehornet, han kunne se at trawlwiren var sprunget, og da han også var ene ombord, AS.470 "Karin" var udrigget som en mands trawler, slog han alarm til Søværnets Operative Kommando lidt før kl.17. SOK satte både en redningshelikopter 240, samt begge redningsfartøjer fra Grenå ind. Ligeledes deltog fiskekutterne AS.92 "Lilli Jan" og AS.157 "Lejon" fra Grenå.

Redningsbådene fra Grenå var fremme ved AS.470 noget før klokken 18. LRB.7 var først på stedet, og der blev sendt folk ombord for at undersøge om fiskeren eventuelt skulle ligge syg ombord, men en minutios gennemsøgning viste ingen spor af fiskeren, derpå blev der iværksat en grundig eftersøgning i området, helt frem til midnat, desværre dog uden resultat. En af redningsfolkene sejlede efter at tre mand fra LRB.7 havde bjærget kutte-

rens grejer, skibet til Grenå, hvor politiet tog imod. Da jeg af hensyn til de efterladte, ikke nævner navne, vil jeg kun sige at den formodede omkomne fisker, var en yderst kendt og respekteret person på Grenå havn, der helt tilbage fra mine egne første år som fisker, var kendt som en person "der kunne lugte" hvor fiskene var.

Den 68 årige forsvundne fisker fra Ebeltoft er her den 24 august fundet druknet på den svenske vestkyst mellem Halmstad og Varberg, han blev ilandbragt af den svenske kystvagt, og er med sikkerhed blevet identificeret af Hallands Lens Politi.

## Lystfisker frygtes druknet.

Ved 20 tiden fradag den 25 august bliver stationen alarmeret af KGM, at man mangler en lystfisker fra en jolle som er gået ned ud for Gjerrild Klint. Den 40 årige var sammen med tre kammerater i sin 14 fods jolle på fisketur, da de var sejlet ca. halvanden kilometer ud fra kysten begyndte jollen at tage vand ind agter og i løbet af under et halvt minut, var båden blevet bordfyldt, men var stadig flydende med forenden i vandoverfladen. Af de fire personer i jollen kunne kun de to svømme, og de blev enige om, alt imens de klamrede sig til den synkende båd, at den der var bedst til at svømme skulle forsøge at svømme til land og hente hjælp. Det lykkedes for den ene at svømme i land på 45 minutter og han løb den ene kilometer op til sommerhuset som de havde lejet, og fortalte de tilbageværende hvad der var sket. Det var en lystfiskerklub på godt en halv snes mand der havde lejet sig ind i sommerhuset. Et par mand fra sommerhuset løb ned til

stranden og satte en båd i vandet og sejlede ud efter ulykkesstedet. På vejen udad møder de den anden der kunne svømme og får ham bjærget og siden finder de den tredje som ligger og driver i sin redningsvest ikke langt fra hvor forliset skete. Men af den sidste person er der ingen spor og jollen er på det tidspunkt sunket. De tre der blev reddet havde alle redningsvest på, den fjerde og savnede person havde også redningsvest med, men denne lå i et lille skab i forenden, og båden sank så hurtigt at han ikke nåede at få den på. En større eftersøgning med begge redningsbådene fra Grenå, en helikopter der brugte infrarødt søgeudstyr, en slæbebåd, seks fiskefartøjer og en co-aster deltog i eftersøgningen frem til næsten midnat om fredagen uden resultat. Der bliver dog fundet dele fra båden blandt andet en fiskestang, men af den eftersøgte er der ingen spor. Tidligt lørdag morgen ved dag gry genoptages eftersøgningen, men den afblæses kort før middag uden resultat. Den savnede, der stammer fra Øster Alling på Djursland, efterlader sig kone og tre børn.

»Når man nu går på redningsstationen og beklager sig lidt over at nu er det snart et stykke tid siden vi har været ude, og at der er sket noget. Ja, så tænker man med disse to beretninger i mente, om det til tider egentlig ikke var bedre om der ikke skete noget. Når sådanne ulykker indtræffer er der jo altid nogen efterladte, som har mistet en af deres kære.«



# Søredningsmand i ambulancepraktik

I Thy arbejdes der tæt sammen med redningsstationerne

For et par numre siden havde Svenning Bisgård et indlæg om sin oplevelse som praktikant ved ambulance kørsel i en uge hos Falck i Thisted, men det er også sjovt at se hvad ambulancefolkene mente om denne form for praktik, og her er så indlægget set fra Falck folkenes side. Indlægget stammer fra Falckredderen No.4-2000.

Der er stor forskel på en dukke og en varm kind, når der genoplives. Den erfaring var kun én af mange, som redningsmand Svenning Bisgård fra redningsstation Hanstholm kan drage efter at han i en uge har kørt ambulance som tredje mand. Det blev en begivenhedsrig uge for redningsmanden og han kan anbefale kollegerne at sige ja tak, hvis andre Falckstationer skulle tilbyde noget lignende.

## Patientpleje

Sammen med sine tre fastansatte redningskolleger på redningsstation Hanstholm havde Svenning Bisgård drøftet, hvordan redningsmandskabet kunne forbedre deres kendskab til personulykker og patientpleje. Redningsfolk er ret usikre på de dele af redningsarbejdet. De har let ved at samle en person op fra søen eller redningsflåden eller yde assistance til søs, fortæller Svenning Bisgård. Men det at finde forkomne og måske livløse mennesker i vandet eller blive kaldt til en arbejdsulykke ombord på et fartøj eller modtage syge søfolk som skal transporteres til sygehus, har vi ikke stor erfaring i, selvom vi får efteruddannelse og pjecer. Det er trods alt noget helt andet at udøve patientpleje og tale og berolige patienten.

Svenning Bisgård sagde derfor omgående ja tak, da han af St. Thisted fik tilbudt en uges praktik i både teori og

kørsel. Og det blev en uge, han aldrig glemmer Dels bød den på kørsler, der krævede det yderste af selv en meget erfaren supervisor Henning Sørensen fra St. Nykøbing Mors, dels var der tre børn, der blev indbragt, hvoraf det ene døde.

Det sidste var svært for mig og krævede at vi talte en del for at komme over det da vi kom hjem, siger Svenning Bisgård.

## En uge i døgnvagt

De fire ansatte på redningsstationen i Hanstholm arbejder i en fast døgnvagt. Vagten omfatter syv døgn, hvor to mand er på vagt, hvorefter der er fri i syv døgn. Udover de fire faste, er der ansat syv tilkaldte redningsfolk. Alle elleve er tidligere fiskere og kender derfor de vilkår de møder derude på havet, når de skal i indsats. Den 150 tons stor redningsbåd rykker i gennemsnit ud én gang om ugen, i øvrigt at og til med en redder om bord sammen med en anæstesi sygeplejerske fra Thisted sygehus. De fire uddannede redningsfolk har fået et særligt medicinsk kursus og må anvende medicin i langt større udstrækning end reddere. Det er nødvendigt for at få stabiliseret den tilskadekomne. Ofte har en fisker været syg i flere dage, når han bliver bragt ind at redningsbåden og behandlingen er ofte indledt på båden. Det er fast praksis, at redningsmandskabet udfylder en medicinjournal, som afleveres til redderne, når patienten indbringes. Redderne kan på den måde fortsætte den stabiliserende behandling på vej til sygehuset og aflevere såvel redningsmandskabet som ambulancejournalen til sygehus personalet.

Det er at meget stor værdi at redningsfolk, Falckreddere og sygehus personale kender hinanden. Vi har længe haft et tæt

og godt forhold, hvor reddere ofte kigger forbi redningsstationen og får kaffe og det forhold er da blevet endnu tættere efter min praktikperiode, mener Svenning Bisgård, der også siger, at det var en stærk oplevelse at se kvæstede mennesker og opleve redderne i arbejde for at redde menneskeliv.

På kun én uge oplevede jeg brug af drop, defibrillator, hjertemassage, ventilering, brug af vakuummadrass, halskrave og måling af blodtryk. Og en masse teori og god snak. Vi havde aftalt, at jeg måtte køre med hele ugen og weekenden med, hvis der ikke rigtig skete noget i ugens løb. Men allerede fredag takkede jeg pænt af. Da havde jeg lært meget og fået opfriske endnu mere.

## Rolige redningsfolk

Også redderne har stort udbytte af det tætte forhold. Vi er trygge ved redningsfolkene i Hanstholm. Vi ved de er dygtige og forstår at bevare ro og overblik selv i meget pressede situationer, siger supervisor Henning Sørensen, der underviste Svenning Bisgård i den uge, praktikken blev afviklet. Han synes det er en god ide med disse praktikophold, for redningsfolk i søredning mangler viden om anatomi og patientpleje, redderne i ambulancen får god indsigt i redningsarbejde ombord på et redningsfartøj.

At vi så var så heldige at få en uge med mange forskellige og vanskelige opgaver gjorde kun det hele endnu bedre for alle parter, siger supervisoren.

PS. Jeg kan da for egen regning tilføje, at i den Tyske uddannelse af redningsfolk, der har redningsfolkene hvert år en uges ophold på en skadestue, som en del af deres uddannelse.

HS.

 **Thorsminde Revisionskontor**  
Verner Nørkjand  
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

**Hanstholm Skibradio**  
Maritim elektronik & El-systemer

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

 **Skibselektronik**  
97 31 12 57

Otto Pedersvej 3 6960 Hvide Sande

Nybygning, ophaling og reparation af fiske- & specialfartøjer

 **A/S Hvide Sande**  
Skibs- & Baadebyggeri

Beddingsvej 2  
6960 Hvide Sande  
Denmark  
Tlf.: +45 9731 2511  
Fax.: +45 9659 1204  
e-mail: skibe@hssb.dk

 **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
- Ophalerbæddinger til 150, 300 og 500 tons
- Reparationskøl med el og vand
- Tilkoerselsmulighed for kran



# Gak gak regel om nødraketter

Lystsejleres nødudstyr er pludselig gjort ulovligt af ministeriel tanketorsk.

Uden at være bevidste om det sejler 40.000 danske Lystbådeejere ulovligt rundt i de danske farvande. Om bord har de livs nødvendigt udstyr som nødblus og nødraketter i tilfælde af havari, men nye regler har pludseligt gjort det ulovligt at have det sikkerhedsmæssige udstyr om bord, medmindre politiet har givet lov.

Ifølge nye bestemmelser skal sejlerne have politiets tilladelse til både at købe og opbevare dette livs nødvendige udstyr. Men ifølge Dansk Sejlunion er det en ny regel, som de færreste sejlere er opmærksomme på.

## Bureaukrati og Bøvl

Søsportens Sikkerhedsråd vil nu have reglerne ændret, fordi de medfører alt for meget bureaukratisk og administrativt bøvl for bådejere og for politiet, som skal administrere dem.

Årsagen er, at nødraketter og nødblus til sejler brug omfattes af en bekendtgørelse om fyrværkeri, som Indenrigsministeriet har udarbejdet, og den kræver, at

forhandlerne af nødblus og nødraketter skal notere både, jeres køb af dette sikkerhedsudstyr i tilsynsbogen på skibe over 20 bruttoregister-ton. Og her kommer ejere af lystbåde i klemme, de har ikke en sådan tilsynsbog, som kun er et krav til større både. Derfor er det principielt ulovligt, at de både køber og opbevarer det livsvigtige nødudstyr uden politiets tilladelse. Nødraketter og nødblus har en begrænset holdbarhed og skal udskiftes ca. hvert andet år, og det betyder, at bådejere hver gang skal rende politiet på dørene for at få en ny tilladelse.

## En gang "Bøf"

Det er en rigtig bøf, indenrigsministeriet har lavet. Man kan sige, at de har glemt at overskue hele verden, da de udformede reglerne, siger souschef Steen Wintlev i Dansk Sejlunion.

Wintlev er også sejlunionens repræsentant i Søsportens Sikkerhedsråd, og han underer sig over, at Søfartsstyrelsen ikke har reageret på de nye regler.

Samme opfattelse har lederen af Søsportens Sikkerhedsråd, Per Christiansen, der har nærlæst reglerne sammen med en jurist i Søfartsstyrelsen. Han har haft en mundtlig kontakt til Indenrigsministeriet som godt kunne se dilemmaet for sejlerne. Ministeriet bad om en skriftlig redegørelse om regelændringen, og den sen-

der Søsportens Sikkerhedsråd umiddelbart efter sommerferien.

## Fuldstændig gak.

Reglerne er fuldstændig gak, det er juridiske spidsfindigheder. Jeg kan ikke forestille mig, at politiet som i forvejen har nok at bestille, vil have alt det bureaukratiske bøvl med at udstede tilladelser til alle landets sejlåde med jævne mellemrum, når nødblussene skal udskiftes. Det er livsvigtigt udstyr, som kan være forskellen på liv og død. Det er klart, at lystsejlerne som altid uden besværligheder skal kunne købe det og opbevare det ombord på lystbådene, siger Per Christiansen.

Bekendtgørelsen fra inden indenrigsministeriet er fra den 14 oktober sidste år, men både Dansk Sejlunion og Søsportens Sikkerhedsråd erkender, at de ikke har været opmærksomme på, at de livsvigtige raketter var havnet i fyrværkeri bestemmelserne. Jeg tror dog ikke, at nogen lystsejlere vil blive anklaget for at have det sikkerheds mæssige udstyr i orden, men vi skal hurtigst muligt have lavet reglerne om, så lystbådejere ikke sejler rundt som lovbydere, siger Peter Christiansen.

Nødraketter er en vigtig del af sikkerhedsudstyret på bl.a. lystfartøjer. Pludselig opdager man, at det er slået i hartkorn med fyrværkeri, men der er nu udsigt til at denne bekendtgørelse ændres, så hver eneste fritidssejler ikke behøver at rende politiet på dørene, for at få lov til at sejle rundt med dette, til tider livsvigtige redningsudstyr.

# Ny Redningsbåd i Sønderborg

Torsdag den 6. juli var en stor dag for alle de frivillige i Sønderborg. Folk fra nær og fjern var samlet ved lystbådehavnen i Sønderborgs vel nok smukkeste del af havneområdet. Anledningen var dåben af den nye redningsbåd, som dermed markerede afslutningen af mere end et helt års hårdt slid for at føre projektet fra ide til virkelighed.

Søredningstjenesten blev grundlagt af beredskabsinspektør Jørn Kiølseth i 1995, og med de frivillige ved roret er denne service overfor søfarende og uheldige landkrabber løbende blevet forbedret og udbygget.

Kredsleder Susanna Delf bød i sin åbningstale velkommen til alle gæsterne. Det var blandt mange andre Sønderborgs borgmester A.P. Hansen, regionsleder Knud Hebsgaard og besætningen på en redningsbåd fra Langballig på den tyske side af Sønderborg bugt. Direktøren for Maersk Containerindustri i Tinglev; Finn Buus Nielsen, ønskede frivillige tillykke med båden med ønsket om, at den ville vise sit værd i tilfælde af en ulykke til vands. Herefter blev champagneflasken sendt mod bådens stævn, og alle skålede på "Malik" som er navnet på denne flotte flyder.

Den efterfølgende demonstration skulle på fornemste måde vise, at der her er tale om et meget professionelt stykke værktøj til at løse opgaver under svære forhold. Meget hurtigt blev båden bragt til vands, og de rød klædte frivillige kunne ved hjælp af det nye redningsnet skånsomt bjerge en "forulykket" op i båden og iværksætte den indledende førstehjælp. Der er ikke noget at sige til at, stoltheden lyste ud af de fremmødte frivillige. Gitte Mikkelsen, kasserer i kredsen og instruktør og holdleder for Søredningstjenesten, udtaler da også at det har været en hård omgang at tilvejebringe de 227.000 kroner, som båden har kostet. Det ville ikke have været muligt uden A. P. Møller & hustru Chastine McKinney Møllers fond

til almene formål. Men fondens bestyrelse har hele tiden udvist stor forståelse for nødvendigheden af at have et søredningsberedskab i Sønderborg, hvilket blev understreget af flere talere.

Det vel gennemførte arrangement blev afsluttet med et traktement i Sønderborg Sejl og Motorbådsklub, hvor der desuden var udstilling om de frivilliges virke.

## Avanceret udstyr og træning øger chancen for overlevelse.

Den nye redningsbåd i Sønderborg "Malik" har en 90 hk motor og kan skyde en fart af 30 knob i timen. "Malik" afløser "Nanok" en meget mindre båd med kun halvt så stor motorkraft.

"Malik" er udstyret med avanceret elektronik, der gør navigation og eftersøgning af savnede så effektiv og velkoordineret som muligt. Her er GPS navigator, avanceret elektronisk søkort, ekolod, skadestedsradio og radar. Alt sammen udstyr der kan gøre det nemmere hurtigt at finde savnede og dermed øge deres chancer for overlevelse.

Mens størstedelen af det elektroniske udstyr kommer fra den gamle båd, så er redningsnettet til mere end 7 tusinde kroner en nyanskaffelse, der yderligere kan forbedre mulighederne for at få forulykkede ind i live. Med nettet kan den forulykkede bjerger i vandret stilling, så nedkølet blod fra armene ikke spontant løber til hjertet med fare for hjertestop.

Det er Sønderborg Kreds, der ejer såvel båd som udstyr. Igennem årene har de frivillige søgt og fået penge hertil fra fonde, fordi kommunen ikke har økonomisk mulighed for at gå ind. Ca. 10 gange om året opstår den skarpe situation, hvor der er bud efter redningsbåden og de otte frivillige, som indgår i tjenesten. Alle går op i arbejdet med liv og sjæl, fordi de ved, at deres tilstedeværelse kan betyde forskellen på liv og død.

For hele tiden at være i toptræning mødes man til øvelse hver 14 dag året igen-



"Malik" i vandet for første gang ved Sønderborg.

nem, undtagen i juni og december der er undervisnings fri måneder.

Ind imellem har vi uvarslede øvelser, siger tjenestens instruktør og holdleder Gitte Mikkelsen. Vi har haft enkelte øvelser med søredningstjenesten, hvor vi har kunnet lære, hvordan man sejler i forhold til en helikopter.

Nu glæder man sig til at holde øvelser sammen med de tyske kolleger på den anden side af bugten, så koordineringen i en skarp situation kan blive så optimal som muligt, men først skal der trænes med "Malik" så alle bliver fuldt fortrolige med den nye redningsbåd.

For de frivillige føles det som en utrolig anerkendelse af deres arbejde, at A P Møllers Fond har støttet dem, så de nu har en langt bedre båd end tidligere. »Specielt i disse tider, hvor man rask væk nedlægger redningstjenester langs den jyske vestkyst og leger med menneskers liv, er det utroligt positivt at Fonde træder til med hjælp« Siger Gitte Mikkelsen. »De, der råber så højt om nedskæringer, har vist aldrig prøvet at være i havsnød«.

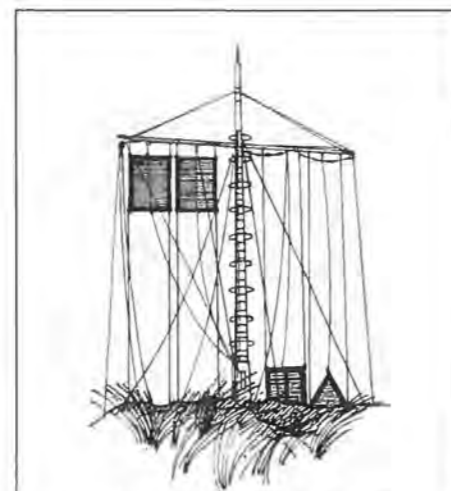
Kilde: Bredskabs forbundets blad Beredskab.

## KANSAS SEA



Vi henviser til nærmeste forhandler!

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



## HVIDE SANDE FISKERIFORENING

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

## MOLLERUP & BROE

Kolonial og skibshandel

Thyborøn Havn  
Telefon 97 83 12 11

**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



# Thyborøn Redningsstation

Udvalgte rapporter, samt afprøvning af ny bil.

Den 30 maj klokken 1620 afgår "Martha Lerche" fra Thyborøn med kurs mod fiskeskutteren "Limona" der var sprunget læk i en afstand af 47 sømil VNV af Thyborøn, og motoren var stoppet. En helikopter var afgået fra Aalborg med pumpegrej og ville være fremme tre timer før os, da der var vindstyrke 15 m/sek. fra VNV. Da vi ankom havde de fået skibet delvis fri for vand så vi begyndte at slæbe dem mod Thyborøn som var nærmeste havn. Det gik fint da de kunne holde skibet fri for vand med pumpe de havde fået fra Helikopteren. I havn klokken 0230.

Allerede klokken 0300 afgår vi igen. Vi skal op og hjælpe L.415 "Stormy" af Thorsminde som havde kaldt os da vi var på vej hjem med "Limona" at de havde fået motorstop 8 sømil NNV af Kanalen og gerne ville bugseres i havn. Straks efter vi havde afleveret "Limona" i havnen og fået provianteret afgik vi. Det gik uden problemer så vi var i havn med havaristen kl 0450 og kunne efter klarering af Martha Lerche komme hjem under dynen.

## Giftudslip

Den 18 juni fik vi fik alarm lidt før klok-

ken 1800 fra KGM og Holstebro politi, om at der var et giftudslip fra Cheminova der drev ud over sejrenden mellem Thyborøn og Limfjorden. Vi afgik straks med LRB 11 og Martha Lerche, vi skulde stoppe trafikken i løbet da der var flere både i området. LRB 11 i den sydlige ende og Martha Lerche i Nord. For at komme over i den sydlige ende uden at sejle igennem giftskyen måtte vi sejle en omvej på ca.10 SM med en afstand til Cheminova på ca. 5 SM. Efter ca.30 min havde de styr på udslippet og vi kunde sejle hjem igen. (Vi kunde mærke ubehag i form af prikken i ansigtet og en af de to mænd på LRB 11 fik åndenød i let grad. Måske skulde vi have udstyr til at beskytte os mod giften da det er sket før og nok vil ske igen.)

Vi har haft kontakt med Cheminova for eventuelt at få udstyr til at klare ligende situationer i fremtiden og venter en tilbagemelding i løbet af kort tid. De holder et møde til efteråret med Politiet om alarmering ved udslip og der vil Farvandsvæsenet blive indbudt.

PS. Der er meddelt fra Thyborøn at man fra Cheminova har afleveret noget sikkerhedsudstyr på stationen, som man kan bruge såfremt en lignende situation skulle opstå.

## Stranding

Den 19 juli ved 18 tiden meddeler havnevagten, der var blevet kaldt over VHF, at en Motorbåd fra Lemvig med 3 mand og 5 børn var grundstødt i Sælhundeholm Løbet ud for Cheminova og behøvede hjælp da søen ville fylde båden med vand. Vi afgik med LRB 11 og efter kort tid havde vi slæbt båden flot, hvor efter de kunde fortsætte for eget kraft.

## Eftersøgning

19 juli beder SOK bad os eftersøge en gummiflåde der var set drivende 17 SM VNV af Thyborøn. Vi afgik med Martha Lerche og var der ude efter ca. 1,5 time. Vi afsøgte området i 2 timer uden resultat og efter aftale med SOK indstillede vi eftersøgningen. Viden var VNV 15 m/sek.

Flåden blev senere fundet på kysten og var da sammenklappet og uden luft. Der var ingen tegn på ulykke men den formodes at være skyllet overbord fra et fragtskib.

## Redning

Havnevagten bippede os ud den 15 juli klokken 0200, da han havde hørt den Hollandske sejlbåd "Wiede Weega" sende SOS over Lyngby Radio. Vi afgik straks med LRB 11 op langs kysten og Bilen blev sendt langs stranden. Vi fandt

hurtigt skibet der havde en trosse ved skruen og var drevet så tæt ind under land at en redning fra søsiden var umuligt, der var 15 m/sek fra NV, så vi tog dem i land fra kysten. Det var ældre folk som var temmelig våde og forfrosen så vi indkvarterede dem på Sømandshjemmet hvor de fik en seng. Skibet blev senere bjærget af et Bjærgningselskab der tog den op over land uden at det tog skade og efter et døgn kunne sejle igen.

## Redning

Den 18 juli klokken 0745 får vi melding fra KGM om at den svenske sejlbåd "Sea Feeling" var i vanskeligheder 6 sømil NNV af Thyborøn. Skibet var under sejlads fra Tyskland til Sverige da de kom i vanskelighed ud for Thyborøn. Sejlet var revnet og deres styremaskine var ude af drift, så de drev for vind og vejr, det blæste en 14-16 m/sek. fra VNV. Vi afgik med Martha Lerche og fandt hurtigt båden som vi hjalp i havn. De havde ingen særlig erfaring i sejlads og var blevet bange da der var temmelig meget sø.

## Patientevakuering/bugsering

Den 1 august ringer skipper på L.68 "Birgitte Bork" at de var på vej hjem med en syg mand da de havde fået motorstop 3 sømil før havnen. Vi afgik med Martha Lerche og fik et slæb over. Da meddelte skipperen over radioen at den syge mand behøvede lægehjælp da han var blevet helt gal i hovedet og så syner, han ville springe i vandet og tag toget hjem. De holdt ham hen til vi var i havn hvor vi havde kaldt Politiet og Lægen som stod klart til at tage imod manden som skulle ind og nul stilles.

## NY bil

Endvidere kan det fortælles at man ved redningsstationen har afprøvet en **Ford Explorer 4,0 XLT V6 4X4** som afløser for den gamle og udslidte Landrover. Forsøget er faldet heldigt ud, til alles tilfredshed, og for nærværende har to personer fra stationen været i København/Hørsholm for at se på instrumenteringen af den nye bil, der leveres af Ford i Hørsholm. Prisen for denne bil er 384.000- Kr. uden afgifter, så dette er noget mindre end for en Landrover. Bilen er forsynet med automatgear.



# Agger Redningsstation

I en nordjysk avis står følgende at læse: Drama til søs i Thyborøn Kanal: En hollandsk bomtrawler strandede natten mellem Lørdag og søndag den 28 maj ud for Agger i Thyborøn Kanal idet kraftige stormvejr, det blæste ca.20 m/sek. fra SV. På et tidspunkt var der frygt for besætningen på seks mand på en hollandsk bomtrawler, der natten mellem lørdag og søndag strandede i Thyborøn Kanal. På grund af det kraftige stormvejr kunne redningsbådene fra Thyborøn Redningsstation ikke redde besætningen til søs, og Agger Redningsstation blev derfor alarmeret for at gå i gang med at iværksætte en redning fra landsiden.

## Trukket fri

Men det blev ikke nødvendigt at hente besætningen i land. Da lyset brød frem lykkedes det nemlig at etablere en slæbe forbindelse mellem bomtrawleren og redningsskibet "Nordsøen" og trawleren blev trukket fri tidligt søndag morgen. Trawlerens ror og skrue var blevet så beskadiget under strandingen, at den blev slæbt til Thyborøn Havn, hvor den nu skal repareres.

Den 27 juni bliver stationen alarmeret klokken 2200, da der bliver fundet en efterladt bil på Agger Tange. Thisted politi kontaktes og de prøver på at finde ejeren af bilen på ejerens bopæl, ved naboerne, samt på telefonen, men uden resultat. Det frygtes derfor nu at der kunne været sket en ulykke på en af høfderne på Agger

Tange i det dårlige vejr, og derfor sættes der en eftersøgning i gang af høfderne og langs kysten i området, eftersøgningen forsætter til to tiden om natten uden at ejeren af bilen findes.

Den 17 juli bliver stationen alarmeret klokken 0210. En lille åben speedbåd er set sejle ud på Krik Vig ved ca. et tiden. Den næste time ses båden sejle/drive rundt i Krik Vig, først med lys senere, senere med blinkende lys. Det viser sig at den var strandet på en sandbanke i Vigen. Det besluttes derfor at sejle ud og hente de personer ombord. De to personer var meget let påklædt og de var meget kolde trods årstiden. Vi fik dem bragt i land og fik dem opvarmet uden problemer.

PS. Under et ferie ophold ved den jyske vestkyst, besøgte jeg redningsstationerne Thyborøn, Agger og Nørre Vorupør, dette er der jo som sådan ikke noget odiøst i. Ligeledes aflagde jeg besøg ved to tidligere stationer Lyngby og Stenbjerg, man blev næsten helt nostalgisk, men det som vi lagde mærke til var at følgende opslag var at se mange steder, det stod naturligvis både på dansk og engelsk, og jeg mener også jeg så det på tysk, og der var et billede af stationens mandskab foran stationens materiel, så det er et godt initiativ og en god måde at gøre opmærksom på stationens eksistens på.

Kystredningstjenesten Tlf.97942404

Alarmer på ovennævnte tlf. nr. ved ulykker i vandet, på stranden eller molerne.



Dette billede sammen med teksten var opsat mange steder.



Redningsbåden Martha Lerche på liggepladsen ved stationen.



Den nye Ford Explore og den gamle Landrover sammen på stranden.

# Forsvaret redder liv

Det er sommer i Danmark! Oplev derfor forsvarrets temadag først i juli måned med fokus på "Søredning og Badesikkerhed".

For at forebygge ulykker til søs og ved de mange danske strande informerer forsvarret om søredning og badesikkerhed tirsdag den 4. juli 2000 ved Ebeltoft Vig. Fra kl. 10.00 til kl. 16.00 vil forsvarrets tre helikoptere deltage i redningsdemonstrationer, så kom helt tæt på:

Flyvevåbnets S-61 Sikorsky redningshelikopter

Søværnets LYNX helikopter  
Hærens H-6 helikopter.

Besøg også informationsteltet med udstillingen: "Forsvaret din redning", som er åben hele dagen. Udstillingen har en såkaldt "hoist", det vil sige samme hejseværk som er i helikopterne. Her kan man prøve at komme i selen og blive hejst op, som var det fra helikopteren. I informationsteltet kan man også møde Falcks Redningskorps og Marinehjemmeværnet.

## Tid og sted

Helikopterne lander på pladsen mellem Ebeltoft Camping og Fregatten Jylland kl. 10.50 og flyver derfra igen kl. 15.30. Tre gange i løbet af dagen gennemføres der redningsdemonstrationer:

Selvom temadagen er målrettet sejlere og badegæster, er alle naturligvis velkomne til denne spændende og anderledes informationsdag.

6-700 gange om året rykker forsvarret ud for at redde menneskeliv til vands eller med søværnets skibe og/eller med flyvevåbnets redningshelikopter.

Denne meddelelse var kommet vores driftige redningsinspektør for øje, og han kontaktede Grenå Redningsstation, om vi var blevet kontaktet af Forsvarets Oplys-

nings og Velfærdstjeneste, angående Temadagen, som skulle holdes nærmest lige uden for vores dør. Det kunne fortælles, at det var vi ikke, så der gik ikke mange timer før vi blev ringet op, at de gerne så Redningsstationen deltage, da denne som sådan også hører til under forsvarrets beredskab.

Da vi inden for kystredningstjenesten har fået lavet nogle plancher, så var her en indlysende grund til at få disse sat op, og se om udvalgets arbejde havde været forgæves, og lad det indledningsvis være slået fast, det har det ikke. Da det var første gang stationen deltog i en Temadag, tog jeg dagen før ud for at tale med folkene fra Forsvarets Oplysning og Velfærdstjeneste. Vi fik tildelt en plads i et hjørne, en ganske god plads, da der så var god mulighed for at få plancherne sat ordentlig op, men de fortalte, at hvis det var godt vejr næste dag, så skulle de vise hvor de så skulle stå.

Næste dag afgang Anne E Rørbye klokken 0800 med kurs mod Ebeltoft Vig, og lige ud for udstillingspladsen er der en meget smal stribe, hvor der er lidt vand, så den kan komme ret tæt på land ca. 100 meter. Det er strålende vejr, så folkene bag Temadagen siger, at vi skal stille planche lidt fra indgangen, så ville de fleste få øje på dem, og så vil ren nysgerrighed få folk til at gå hænd og kigge på dem, det var deres erfaring, og minsandten om de ikke havde ret, af de ca. 2500 besøgende så tre fjerdele på plancherne, her er det så at ens egen erfaring, eller i højeste grad mangel på erfaring i det såkaldte journalistiske kommer til udtryk, godt nok var jeg det meste af tiden alene



Orlogskaptajn Alex Jensen SOK.

om at repræsentere kystredningstjenesten i teltet, men hvorfor tog jeg nu ikke et billede, imens folk stod og kiggede på plancherne, i stedet for da vi bare havde sat plancherne op. Jeg får trøste mig med de ord som Orlogskaptajn Alex Jensen fra SOK sagde om diverse uheldige lystsejlere, i Danmark er det ikke forbudt at være dum. Egentlig havde man fra FOV ikke lavet den store reklame for Temadagen, for som de sagde, når helikopterne begynder at larme og de ser dem komme og lande, og at der er redningsfartøjer tæt inde under land så skal folk nok dukke op, og det må siges at det gjorde de også. Disse folk bag Temadagen havde stor erfaring gennem flere år med den slags, så de talte af erfaring.

I teltet havde vi ladet en planche være tilbage ligesom vi havde udstillet redningsdragter sommer/vinter, redningsveste, Ikaros linekastere samt diverse genoplivningsudstyr, ligeledes havde vi video med, da vi for nogle måneder siden fik lavet en video om Grenå redningsstation. Denne video blev til på grund af nogle elever fra en filmskole i Viborg, som havde forespurgt, om de som eksamensprojekt måtte lave en film om redningsstationen, det fik de naturligvis lov til, så de dukkede op, og vi var spændte på resultatet, for det så lidt mystisk ud da de lavede den, men om ikke dog, den blev faktisk ret så god. Der var mange der så den video på Temadagen.

Formålet med temadagen var blandt andet først og fremmest at være med til at forebygge at uheldene overhovedet sker, ved at sørge for en god orientering om, hvad man selv kan gøre for ikke at komme i en sådan situation, at der er brug for hjælp fra redningstjenesten, fortæller chefsergent Per A Rasmussen som er udstillings og projektleder ved FOV. Vi mener at det har en gavnlig effekt på ulykker til søs, at vi hvert år holder en sådan dag og sætter fokus på sikkerhed for både

sejlere og badegæster. Opmærksomheden skærpes betydeligt, og det gælder ikke mindst her i området. Folk hører larmen, undres og kommer måske for at kigge med, vi har jo set folk i grupper hele vejen rundt langs Vigene og på altanerne i byen. Så foruden de mange besøgende på selve pladsen har der været rigtig mange der har fulgt det på afstand også. Det var ikke kun danskere som kom, der var turister fra mange lande der mødte frem for at få et kig på udstillingerne samt flyvende og sejlede materiel. Der var da også stor interesse omkring helikopterne hver gang de landede efter de tre redningsopvisninger med at samle en person op fra havet. Ved den sidste opvisning blev en person hoistet fra Anne E Rørbye. Der var også stor trængsel af især børn ved hejseværket som var opstillet, det var det samme som fandtes ombord på helikopterne, men dog trods alt mere sikkert på landjorden for børnene.

Klokken 1100 var der briefing af besætningerne fra helikopterne fra pressens side og klokken 1230 var der presseorientering hvor SOK orienterede om missions og ulykkestallene for første halvår af 2000. Orienteringen blev givet af Orlogskaptajn Alex Jensen SOK der blandt andet sagde »Kurven har heldigvis været nedadgående set over en årrække. Vi mener blandt andet, at mobiltelefonerne har spillet en meget stor rolle. Nu kan folk i vid udstrækning ringe hjem, hvis de bliver forsinkede eller får uventede problemer, og det betyder at vi langt sjældnere rykker ud til den slags, dette ville forhøje givetvis have medført en eftersøgning. Men også en bedre viden om sikkerhed og mere oplysning her spillet en stor rolle for at nedsætte antallet af ulykker og alarmer« Alex Jensen giver en god briefing og fortæller om mange ting, at man blandt andet tager rundt til mange sejlforeninger og giver gode råd osv. Og senere kommer han ind på statistikken for første halvår 2000, den viser følgende, år 99 i parentes.

Aktioner i alt	175 (229)
Heraf fritid	76 (78)
Omkomne i alt	11 (19)
Heraf fritid	7 (8)

Derpå kommer orlogskaptajn Alex Jensen ind på "når man nu taler om hvem der er vi hjælper, så har snakken altid været, fulde Svenskere og dumme Tyskere, men dette er der også en statistik over, og der må mange så nok til at ændre opfattelse. Igen 99 i parentes  
Danske statsborgere 83 (119)  
Nabolandes statsborgere 22 (30)  
Andre statsborgere 13 (21)  
At den der hedder andre, siger Alex Pe-

dersen, er jævnt stigende, skyldes blandt andet opsvinget i især de Baltiske lande, og som nu har lov til at sejle væk fra deres lande. Alex Pedersen forsætter »Mange har spurgt mig hvad det koster at blive reddet, det koster ikke noget her i Danmark, ikke en krone, og det er ud fra den filosofi, at hvis vi efter en redning kommer og præsenterer en regning, så risikerer vi at reelle nødsituationer ikke bliver anmeldt, og så koster det menneskeliv på den måde, så det er den simple grund til at vi ikke opkræver penge. De eneste tilfælde vi forsøger at komme efter dem er, at hvis det er bevidste falske meldinger; og dem har vi heldigvis kun nogle ganske få af. Så som man kan se er det ikke forbudt at være dum i Danmark«. Fra pressen stilles spørgsmålet om hvordan man definerer om det er nødsituation eller ej, og dette besvares også beredvilligt, og der bliver også fortalt, at en sommerdag med noget dårligt vejr, er der tit og ofte omkring en 15-20 grundstødninger af lystfartøjer dagligt, og der hjælper vi kun såfremt der er fare for besætningen ellers henviser vi gerne til et bugserelskab. Alex Pedersen giver derpå nogle beretninger fra sin tid som VO, og der er nogle pudsige iblandt, men det vil næsten fylde for meget at skulle gengive hele denne gode briefing. Til sidst går Alex Pedersen ind omkring den brochure der ligger med gode råd, og kommenterer og beskriver hvordan man bør forholde sig ved hvert enkelt punkt. En ting som senere er kommet mig i hu, her ved en aktion for nylig, hvor en person druknede, var at ved rådet om redningsveste, sagde Alex Pedersen "Ikke noget med at tage vesten med og ligge den i et skab, tag den på" Her til sidst vil jeg gengive de råd der lå fremme.

## Gode råd!

SOK er Søredningscentralen i Danmark.



Helikoptere i luften, redningsbåden på vandet, og en masse mennesker ved stranden.

Udvis almindelig sund fornuft, vær ikke dumdristig og tag ikke chancer.

Lyt til vejrmeldingen, og bliv hjemme, hvis der varsles dårligt vejr, blæst, tordenbyger og tåge.

Brug redningsvest, vi finder altid vesten, men desværre alt for ofte uden person i. Det er trods alt rart for pårørende at have vished for, hvad der er sket.

Kontroller at materiellet er i orden, og sæt dig ind i, hvordan det virker, maskineri, ror, anker, navigationsudstyr og kommunikation, herunder pyroteknik. Hav rigeligt brændstof med.

Fortæl nogen hvor du tager hen, hvor mange, i hvad (beskrivelse/datablad) og hvor længe.

Badedyr, luftmadrasser og små gummi-både sikres til land med en line også når de ikke bruges. Hold i øvrigt altid opsyn med børn på stranden.

Alarmer så hurtigt som muligt. Politiet eller SOK.

## Økonomi:

Kræver kun erstatning/anmoder om sigtelse ved bevidst falske alarmer. HS.



Der bliver hoistet fra Anna E Rørbye.



Plancherne sat op lige ved hjørnet hvor folk kom ind.

# Aktioner fra KGM

*Oplysninger fra Kattegats Marinedistrikt.*

Kollision i Kattegat.

**Kollision i Kattegat.**

**25.-26. Januar.** Tirsdag aften udsendte et handelsskib i Kattegat nødsignal efter at være kollideret med et mindre handelsskib. Andre handelsskibe i området, en svensk redningshelikopter, **redningsbåden fra Østerby** på Læso og Rednings-skibet Nordsøen blev dirigeret til stedet. Ved besigtigelse viste det sig, at der var svære skader på det mindste af skibene. Der var dog ingen vandindtrængen eller personskader, og skibet kunne sejle i havn for egen kraft, fulgt af rednings-båden fra Østerby og redningsskibet Nordsøen.

**MAY-DAY fra skib i Nordsøen.**

**29.-30. Januar.** Lordag aften kl. ca. 23:30 udsendte det 11000 T. store container-skib PAULINE RUSS fra Bermuda MAY-DAY fra en position ca. 20 sm. vest af Thyborøn. Skibet havde fået slagside idet nogle containere havde revet sig løs, og derved også smadret ruder i styrehuset. 2 containere var faldet overbord. Skibet havde desuden motorstop. Der var 21 personer ombord og 1 person havde brækket et ben. KGM alarmerede redningsskibet Vestkysten der lå i Hirtshals samt **redningsstation Thyborøn**. Det lykkedes dog hurtigt for mandskabet på PAULINE RUSS at få skibet under kontrol, hvorfor den alarmerede assistan-ce kunne aflyses inden Vestkysten og **Thyborøn redningsbåd** nåede at forlade havnene. Skibet indpasserede Skagen søndag formiddag og en planlagt patient-evakuering ved Skagen blev aflyst. Skibet fortsatte til Kiel for reparation og sikring af lasten.

**Nødraketter i Sundet.**

Kl. lidt i 3 natten mellem lørdag og søndag observerede flere personer røde nødraketter i området ud for Espergærde. Ved politiets afhøringer af personerne der havde observeret raketterne var politiet sikre på at disse var afskudt fra Øresund, tæt på land lige syd for Espergærde havn. Kl. 03:00 blev MHV far-tøjet Apollo fra Helsingør forespurgt om de kunne assistere, hvilke blev bekræftet såfremt de på dette tidspunkt kunne skaffe en besætning. Kl. 04:25, midt i orkanens hærgen afgik Apollo Helsingør og afsøgte kystområdet mellem Snekkersten og Humlebæk havn ud til en afstand af ca. 2 sm. dog uden at finde tegn på søulykke. Apollo kom atter i havn til en kop velfortjent morgenkaffe kl. 06:30. Raketterne formodes være opskudt fra land. Personer der opsender sådanne “falske” nødraketter burde hvis de bliver fundet, inviteres på sådan en eftersøgning under de vejrforhold der eksisterede da Apollo forgæves sejlede rundt for at redde personer der formodedes var i nød.

**Jolle i vanskeligheder ved Mons Klint.**

**13.-14. Februar.** Søndag eftermiddag modtog KGM via SOK melding fra Vordingborg Politi om en jolle, der var kommet i problemer, med 2 unge mænd ombord. Jollens motor var gået i stå og drev nu for vind, sø og strøm. **KLINT-HOLM REDNINGSSTATION** (RST) blev alarmeret og afgik efter kort tid med deres lette redningsbåd (LRB). Samtidig kontaktede KGM færgen “MAL-MØ LINK” der befandt sig i området for at høre, om de kunne se jollen - hvil-ket de dog ikke kunne. RSTs LRB afsøgte stranden og det kystnære farvand, mens skibstrafikken og et svensk kystbevogtningsfly afsøgte området udfor Moen. RSTs LRB fandt efter kort tid jollen med de 2 unge mænd ombord. På trods af strømmen var det lykkedes de 2 at få jollen næsten ind til land. Jollen blev slæbt til Hellehavn Nakke, hvor et par meget lettede forældre kunne tage imod dem. Herefter kunne RST returnere til Klintholm - og efter en kort op-tankning være klar til nye opgaver.

**3 savnede tyskere i Ålborg Bugt.**

**28.-29. Februar.** Natten til tirsdag modtog politiet i Hobro en anmeldelse fra 3 tyske piger som savnede deres kærester. 3 tyske unge mænd var sejlet ud ved middagstid om mandagen og var ikke vendt tilbage ved midnatstid. Søværnets kutter Y387 AGPA var i nærheden og satte kurs mod området for at starter en eftersøgning. Et søgeområde blev udregnet på baggrund af de sidste timers vind, vejr, strøm og so, på grund af det lange tidsrum fra da de 3 unge mænd var sejlet ud og til anmeldelsen, var dette temmelig stort. På grund af dette store søgeområde deltog udover AGPA ligeledes **Grenå redningsstation** med AN-NE E RØRBYE og deres lette redningsbåd (LRB), **Anholt redningsstation** deltog med MRB33 og deres LRB, **Læso redningsstation** deltog ligeledes med MORTEN STAGE, deres LRB og endvidere kørte deres Rover inde på kysten, og endelig deltog på søsiden Sæby redningsstation med deres LRB. Fra luften blev området dækket af **2 redningshelikoptre**r fra Flyvevåbnet, **1 LYNX** heli-kopter fra Søværnets Flyvetjeneste, 1 stk. Gulfstream G-3 samt 2 F-16 fra afvi-serberedskabet i Ålborg. Y387 AGPA var områdeleder, og samarbejdet mellem AGPA og alle de deltagende både fra redningsstationerne fungerede glimrende. Alle søgte på livet løs, uden dog at finde noget. Heldigvis skyldtes de manglen-de fund ikke en tragisk ulykke. De 3 unge tyskere var om eftermiddagen sejlet ind i nogle bundgamsnet, og deres jolle havde sat sig fast. Alle forsøg på at komme fri mislykkedes, og de måtte således sidde og vente på at blive fundet. De blev fundet tidligt om morgenen af en lokal fisker, som bragte dem til Øster Hurup, alle i god behold om end en del forkomne.

**Grundstøder på Hirtsholmene.**

**29.-01. Marts.** Tirsdag eftermiddag måtte Y387 AGPA igen træde til, da en kut-ter med 2 personer ombord grundstødte ved Hirtsholmene. Der var ikke konsta-teret vandindtrængen, men for en sikkerheds skyld, sendte AGPA deres gummi-båd over med ekstra pumpegrej. **Skagen RST** afgik med begge deres både for assistance, og på grund af den meget ringe vanddybde i området var det den let-te redningsbåd (LRB), der forsøgte at bringe en slæbetrosse over til havaristen. Da denne var gjort sikkert fast, tog LRB'en de 2 ombordværende personer over til en nærliggende kutter, hvorfra man så forsøgte at slæbe havaristen fri. **Skagen RST's** både kunne herefter returnere til Skagen, mens AGPA blev lig-genede til onsdag formiddag, hvor havaristen endelig kom fri, for at observere for evt. olieforurening.

**MHV Fartøjer på forgæves eftersøgning.**

**12.-13. Marts.** Søndag den 12 marts omkring midnat blev KGM alarmeret af SOK der via Lyngby Radio havde modtaget alarmopkald. Der var fra Bogense blevet observeret nødblus i nordlig retning. Efter samtale med anmelder blev der indsat 2 MHV fartøjer til eftersøgning af området. Ca. 45 min efter anmod-ning om assistance fra Marinehjemmeværmet afsejlede MHV 94 Ringen og MHV 23 Partisan fra henholdsvis Juelsminde og Bogense. Trods intens efter-søgning af området i ca. 3 timer blev der ikke fundet tegn på nogen personer i nød eller indtruffet søulykke, hvorfor eftersøgningen indstilledes, og MHV far-tøjerne returnerede til basehavne hvor der nok ventede en velfortjent kop mor-genkaffe. Under eftersøgningen var sigten meget af tiden på ca. 200m hvorfor der blev sat ekstra udkigge/lytteposter op.

**Tragisk kollision ved Kullen**

**28.-29. Marts.** Tirsdag klokken 10:20 blev KGM alarmeret af SOK idet contai-nerskibet WERDER BREMEN var kollideret med kemikalietankskibet MART-INA ca. 2 sømil syd for Kullen. SOK ønskede MHV-fartøjet APOLLO fra Hel-singør, fiskeriinspektionsskibet HAVØRNEN fra København, samt patruljefar-tøjet LOMMEN, der lå i Korsør, til området så hurtigt som muligt. SOK ville selv sende Miljøfartøjer og Helikoptere til området. APOLLO når frem til efter-søgningsområdet ca. 12:30 og det oplyses at 2 personer fra MARTINA er red-det, men 5 personer savnes. Trods intens eftersøgning hele dagen med mange skibe og helikoptere lykkedes det ikke at finde yderligere overlevende. Fra dansk side deltog foruden APOLLO og HAVØRNEN, miljøfartøjet METTE MILJØ samt patruljefartøjet LOMMEN. MARTINA, der var lastet med 600 t. saltsyre, sank efter kollisionen.

**3 mænd (og en hund) reddet vest for Samso.**

**06.-07. April.** En jolle med 3 mænd og en hund ombord var torsdag på vej fra Vesborg på Samso til Flyens Hoved. Undervejs fik båden motorstop, hvorfor man ringede efter hjælp på den medbragte mobiltelefon. Marinehjemmeværns-fartøjet DUBHE, der befandt sig ud for Kalundborg afgik til assistance. Inden man fik visuel- eller radar kontakt med båden mistede man kontakten, da mo-biltelefonens batteri løb tør. Da mørket på dette tidspunkt var faldet på, blev en større eftersøgning sat i værk - ikke mindst fordi båden sandsynligvis drev øst-på over mod den meget trafikerede Rute T. Lodsbåden fra Odense Lodseri og Marinehjemmeværnsfartøjet ALDEBARAN fra Korsør blev alarmeret, ligesom en af Flyvevåbenets redningshelikoptere. Efter forholdsvis kort tid fandt **red-ningshelikopteren** båden næsten ovre ved Rute T og tog de ombordværende op og sikkert ind til land, de var alle i god behold. Herefter kunne de deltagende fartøjer returnere til deres respektive baser. Denne episode viser endnu engang vigtigheden af at have ordentlige kommunikationsmidler ombord, også i en lille jolle.

**Fiskekutter i Skagerrak behøvede assistance.**

**10.-11. April.** Lyngby Radio modtog mandag eftermiddag d.10 melding om en fiskekutter med problemer på en pos. ca. 15 sømil nord af Hirtshals. En anden kutter havde hørt, at kutteren i nød var ved at synke. **Søværnets Operative Kommando** og **Kattegats Marinedistrikt** blev alarmeret, SOK sendte en red-ningshelikopter til assistance, mens Kattegats Marinedistrikt alarmerede **red-ningsstation Hirtshals**, der afsendt to redningsbåde. Da helikopteren nåede frem lå der allerede andre fiskekuttere ved havaristen. Fiskerne kunne oplyse, at havaristen havde ild i maskinrummet, men at ilden nu var under kontrol, og i øvrigt var der ingen savnede eller tilskadekomne. Kollegerne ville slæbe hava-risten ind til Hirtshals. Først på aftenen kunne **Redningsstation Hirtshals** mel-de, at havaristen nu var i havn.

**Gummibåd løb tør for brændstof i Kattegat.**

En gummibåd med 3 fritidsdykkere om bord løb tør for brændstof ca. 12 sømil øst af Grenå. Det lykkedes for dykkerne at få kontakt med **Lyngby Radio**, der varskoede **Kattegats Marinedistrikt**. Dykkerne bad om assistance og vagtha-vende officer **Kattegats Marinedistrikt** kontaktede derfor **Redningsstation Grenå**. En hurtiggående redningsbåd afgik efter kort tid fra Grenå. Rednings-båden fandt hurtigt gummibåden, der derefter blev slæbt ind til Grenå.

**Nødraketter i Jammerbugt.**

**15.-16. April.** Lørdag aften kl 2100 observerede flere personer fra Skagen og Tversted 4 røde raketter i Jammerbugt ud for Tversted Strand. **Hirtshals red-ningsstation** blev alarmeret og deltog med sin lette redningsbåd, redningsbåden **Margrethe Gårdbo** og Unimog. Lette redningsbåd og Margrethe Gårdbo af-søgte det kystnære område fra Hirtshals og helt til Skagen. Unimoggen afsøgte strand for evt. tomme bådtrailere. Trods intens eftersøgning og udspørgning af

fiskere i området lykkedes det ikke at lokalisere hvorfra raketterne var opskudt, og ingen fartøjer fandtes i nød. Et skib der befandt sig 8 sømil fra land observe-rede også raketterne og rapporterede at han mente disse var opskudt fra land. Det må derfor formodes at være tilfældet. Desværre har der været en del af dis-se falske nødraketter i Hirtshals området det seneste år.

**Skibsførlis syd for Grenå.**

**23.-24. April.** Søndag aften 23 April forliste en Norsk coaster ved Havknude 4 sømil syd for Grenå. Det blev oplyst at alle 7 personer var kommet fra borde og at de lå i en redningsflåde tæt ved skibet. **RST Grenå** blev alarmeret, men en lodsbåd lå allerede i området og fik alle de ombordværende hurtigt bjærget. Coasteren lå dybt i vandet på 10m. vand og på det tidspunkt sank det forholds-vis hurtigt. Marie Miljø fra Korsør blev sendt mod området og Lindormen som lå i Aarhus fik ligeledes besked på hurtigst muligt at sejle dertil. RST Grenå fik de ombordværende fra coasteren ombord fra lodsbåden og RST blev sammen med coasterens kaptajn enige om at prøve at trække den tættere mod land. Det lykkedes RST at få coasteren trukket ind på 6,5m. vand og få den vel opankret. Lindormen ankom lidt senere og kunne afløse RST som sejlede ind til Grenå med de 7 ombordværende.

**Forlis på vestkysten ved Fjaltring.**

**15.-16. Maj.** Tidligt tirsdag morgen modtog man via **Lyngby Radio** melding om, at en mindre kutter var ved at synke tæt på land nord for Thorsminde, i nærheden af Fjaltring. SOK alarmerede en af Flyvevåbenets Redningsheli-koptere og KGM alarmerede **Thorsminde Redningsstation**, der sendte deres red-ningsbil afsted langs kysten, samt Redningsskibet Nordsøen, der befandt sig i nærheden af området. Holstebro politi kunne kort efter meddele, at en sommer-husbeboer i området havde fået uventet besøg af de 2 ombordværende, der selv havde reddet sig i land. De var meget våde og lettere forkomne men ellers i god behold. Da det senere blev bekræftet, at der ikke havde været flere ombord, kunne sagen afsluttes og de involverede frigøres fra opgaven.

**25.-26.Maj.** På trods af adskillige advarende ord fra meteorologer i såvel TV som radio var der alligevel flere lystsejlere, der trodsede vejret, og kom i pro-blemer i den kraftige vestlige kuling, der havde vindstød af stormstyrke. Det blev således travlt dogn for såvel KGM, **Grenå Redningsstation (RST)** som Marine Hjemmeværmet (MHV) **Lystsejlere med problemer ud for Grenå.** Torsdag måtte **Grenå Redningsstation** afsted 2 gange til lystsejlere, der grun-det den kraftige blæst ikke kunne klare sig ind til Grenå. Den ene af bådene af-fyrede oven i købet en nødraket, men klarede sig alligevel i havn næsten ved egen hjælp.

**MHV BAUNEN assisterede 470'er jolle ved Rungsted.**

Torsdag aften blev der fra land observeret en jolle, der gentagne gange vendte rundt og lå med kølen i vejret ud for Vedbæk. SOK sendte bud efter en af Flyvevåbenets helikoptere og KGM beordrede MHV BAUNEN til området for en sikkerheds skyld. Fra Rungsted afgik en anden båd til assistance, og fra den-ne kom der andre sejlere ombord i jollen, hvorefter man sejlede mod Rungsted, og da der ikke længere var fare for folk i vandet, kunne helikopteren returnere. MHV BAUNEN fortsatte dog, idet KGM ville være sikre på at alle kom sikkert ind. Dette viste sig at være en god idé, da jollen kort tid efter igen begyndte at kæntrre. Det hele endte med at besætningen forlod jollen og blev sejlet ind til Rungsted af en anden båd, hvorefter MHV BAUNEN måtte tage sig af jollen, der lå og drev. MHV BAUNEN tog jollen med til deres basishavn i Dragor, idet man ikke ville risikere, at der blev startet flere SAR opgaver på grund af en dri-vende jolle.

**MHV APOLLO assisterede jolle med knækket mast ved Nivå.**

Næsten samtidig med ovennævnte var der en jolle, der knækkede masten i Nivå Bugt. MHV APOLLO, der befandt sig ved Helsingør, blev beordret sydpå og fandt kort efter havaristen, der var meget glad for assistancen, da han var alene ombord. MHV APOLLO slæbte ham ind til Helsingør, og selv om havaristen var blevet noget kold undervejs, var det nok at foretrække frem for en nat i ku-ling på Øresund, med en knækket mast.

**MHV BUDSTIKKEN assisterede jolle med tabt motor i Århus Bugt.** Samtidig med ovennævnte blev der observeret en Maxi-77, der havde proble-mer med at komme ind til Århus havn. MHV BUDSTIKKEN, der tidligere på aftenen var afgået på øvelses- sejlsds, blev beordret til assistance. Da man i denne sag, var så heldig at have en anmelder i land, der kunne observere såvel MHV BUDSTIKKEN som havaristen, blev denne hurtigt fundet. Det viste sig at han havde tabt sin motor og uden den var det meget svært at komme ind til Århus. MHV BUDSTIKKEN slæbte båden med de 4 ombordværende ind til Århus.

**Tysk sejlbåd knækkede masten.** **26-27. Maj.** Tidligt lørdag morgen kontaktede en tysk sejlbåd, der i øvrigt del-tog i LYØ RUNDT, **Lyngby Radio**, da de havde knækket masten. Sejlbåden havde ingen motor og havde dermed problemer med at styre. KGM kontaktede Sønderborg Politi, som hos Falcks beredskab skaffede en motorbåd til at assi-terere tyskeren. Tyskeren kunne dog ved hjælp af et improviseret støttesejl no-genlunde kontrollere i hvilken retning de drev, og kom dermed tæt på Sønder-borg. Dette gjorde det let for Falck at finde dem. Den tyske sejlbåd blev taget på slæb og slæbt ind til Sønderborg Lystbådehavn.

**Kvinde overbord under FYN RUNDT.**

**27-28. Maj.** En kvinde faldt overbord fra en af de deltagende skibe i FYEN RUNDT. Men kvinden blev heldigvis kort efter samlet op af et andet deltagen-de fartøj. Kvinden blev sejlet til Bogense, hvor en ambulance for en sikkerheds skyld ventede på hende.

**Kæntret windsurfer i Ringkøbing Fjord.**

Først på eftermiddagen blev SOK alarmeret - en windsurfer i Ringkøbing Fjord var kæntret og kunne tilsyneladende ikke komme op igen. SOK sendte en hel-ikopter til området og **HVIDE SANDE Redningsstation** blev ligeledes sendt afsted. Som ekstra hjælp kom Falck med en gummibåd også til stedet. Red-ningsstation og Falck søgte i samarbejde med redningshelikopteren over et stort område. Men da man ved 2130-tiden stadig ikke havde fundet manden, og da ingen personer var blevet meldt savnet, stoppede man eftersøgningen.

**Lystsejler tabte riggen.**

Så var den gal igen under FYN RUNDT. Det skal lige siges at det om lørdagen i farvandet rundt om Fyn blæste op til 23 m/s, og det var således et hårdt vejr de deltagende fartøjer var op imod. En lystsejler tabte riggen, ankrede op, men det blæste så meget at ankeret ikke kunne holde. Kabelminelæggeren **LINDOR-MEN** var også i området under den sidste del af FYN RUNDT, og tilbød sin as-sistance. Men havaristen blev taget på slæb af et andet deltagende fartøj og slæbt til Middelfart.

**Grundstoder i Thyborøn kanalen.**

Tidligt søndag morgen måtte **Thyborøn Redningsstation (RST)** rykke ud til en irsk bomtrawler der var gået på grund i Thyborøn kanalen og ikke kunne komme fri ved egen hjælp. RST kunne dog ikke ved egen hjælp trække trawle-ren af grunden og man måtte hente hjælp hos **NORDSØEN** som lå i Thyborøn. Ved fælles hjælp lykkedes det at få bomtrawleren slæbt af grunden og slæbt til kaj i Thyborøn.

**Finsk rorskade S for Gedser.**

**28.-29. Maj.** Tidligt mandag morgen måtte **Gedser Redningsstation** rykke ud til en finsk sejlbåd der havde fået rorskade S for Gedser. Vejret var hårdt, det blæste kraftigt med stød op til 26 m/s. Det var således temmelig vanskeligt for redningsstationen at slæbe finnen, og det blev ikke lettere af, at finnen ikke kunne anvende sit ror. På grund af den kraftige vind, bliver den finske lystsejler først slæbt i havn senere når vinden er løjet af.

**Lystsejler med problemer nord af Fyn**

**6.-7. Juni.** Tirsdag eftermiddag modtog SOK melding fra Skanderborg Politi om en grundstødt lystsejler, der havde bedt om assistance. SOK lod meldingen gå videre til **Kattegats Marinedistrikt**. Vagthavende officer ved **Kattegats Marinedistrikt** kontaktede den grundstødte lystsejler via mobiltelefon. Lystsej-lerne kunne oplyse, at de tidligere på dagen var afgået Juelsminde for at sejle til Ballen. Men hvor og i hvilket området båden var gået på grund vidste de ikke. Lygter eller pyroteknik havde lystsejlerne ikke om bord. Orlogskutteren FARØ blev dirigeret til området for at eftersøge den grundstødte lystsejler. Efter nogen tids søgen uden held blev en redningshelikopter sendt til området for at assiste-re FARØ, mens **Lyngby Radio** forsøgte at kalde båden på VHF. På trods af, at båden havde VHF radio om bord, lykkedes det ikke for Lyngby Radio ej heller for FARØ at opnå kontakt via VHF. Kl.1845 fandt FARØ dog båden grundstødt tæt ved kysten af Fyn på den østlige side af Æbelø. De 4 personer om bord på den uheldige lystsejler blev taget om bord på FARØ og sejlet tilbage til Juelsminde.

**Kollision sydost af Langeland.**

**19.-20. Juni.** Mandag formiddag, fik **Kattegats Marinedistrikt (KGM)** mel-ding om at et russisk skib ved navn “IVAN KULUBIN”, var stødt sammen med en lille tysk passagerbåd ved navn “NICKELVALDE-1”. Inspektionsskibet Hvidbjømen, som lå i området, blev dirigeret dertil og to tyske politibåde “ZIMMERMAN” og “FEHMERN” blev af MRCC BREMEN sendt til positio-nen. Det viste sig at en person fra skibet “NICKELVALDE-1” var kommet til-skade, men uden for overhængende fare. Besætning fra de to tyske både, gik ombord i de to havarister og de kunne konstatere, at der kun var tale om lette materielle skader og ingen vandindtrængning eller olieforurening.

**Motorbåd med vandindtrængning ved Skagen.**

Mandag formiddag blev KGM alarmeret at en norsk motorbåd “YME” ud for Skagen lå med motorproblemer og havde vandindtrængning i båden. **Rednings-stationen fra Skagen** var hurtig til at rykke ud og fik motorbåden slæbt ind til Skagen for reparation af maskine og skrog.

**Lang dag for svenske lystsejlere.**

Mandag morgen modtog KGM melding om en grundstødt svensk sejlbåd ved Læso. I første omgang afgik orlogskutteren Drejø, der befandt sig i området, til assistance. På grund af meget dårlig mobiltelefonforbindelse var den først op-givne position ikke korrekt, hvorfor det blev nødvendigt at få båden til at bruge VHF, således at positionen kunne fastslås ved hjælp af radiopøjling. Efter at po-sitionen var fastslået kunne Drejø konstatere, at vanddybden på stedet var så lav, at man kun kunne gå derind med kutterens gummibåd, og da det ikke var muligt at slæbe båden fri med den alene, kom **Østerby redningsstation (RST)** og tilbød deres assistance. RST fik efter nogen tid båden fri og kunne herefter slæbe den ind til Vesterø havn, hvor man var fremme i løbet af aftenen.

## PERSONALLA



### ANSÆTTELSE

1/9 2000

Assisterende redningsmand Kristen Madsen som bådmand på prøve ved Hvide Sande Redningsstation.

Christian T. Lauridsen, f. 27/3-68, som assisterende redningsmand ved Hvide Sande Redningsstation.

Bådmand Jan Sonnesen, som bådformand ved Skagen Redningsstation.

Thomas H. Madsen, f. 23/1-67, som bådmand på prøve ved Skagen Redningsstation.

Bådmand Jørgen E. Andersen, genoptager tjenesten efter orlov ved Skagen Redningsstation.

1/10 2000

Bådmand Lorentz C. Lauridsen, som stationsleder ved Hvide Sande Redningsstation.

### AFSKED

31/8 2000

Opsynsmand Peter H. Christensen, Christiansø Redningsstation, efter ansøgning.

### 50 ÅR

Den 16. oktober kan bådmand ved Redningsstation Christiansø Jean Anker Fritiof fejre sin 50 års fødselsdag.

Den 29. oktober kan bådmand ved Redningsstation Neksø Gunni Emil Bengtsen fejre sin 50 års fødselsdag.

### 60 ÅR

Den 16. oktober kan bådmand ved redningsstation Østerby Poul Olsen fejre sin 60 års fødselsdag.

## 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

## HANSTHOLM NY FLYDEDOK A/S

Professor Lundgrens Gade 22, DK-7730 Hanstholm, Danmark

### Alle former for skibsreparationer og ombygning

Dok-kapasitet op til 1500 t - bredde 14 m - længde 80 m

Ring og få et uforpligtende tilbud

Telefon: +45 97 96 27 47 . Fax +45 97 96 28 48  
Thomas Christensen Mobil: +45 23 32 25 47  
Per Sandahl Mobil: +45 40 42 16 03

## 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



## ESBJERG FISKERIFORENING

AUKTIONSGADE 2 . 6700 ESBJERG . TELEFON 75 12 86 88

Alle handler i...

### Thorsminde Fiskernes Indkøbsforening

Vesthavnen · Thorsminde · 6990 Ulfborg  
Telefon 97 49 70 55

Specialister i garn

## HUSK!

DØGNVAGT PÅ TIDSSKRIFT FOR REDNINGSVÆSEN  
TELEFAX 86 30 17 60



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  
Pressenninger · Tovværk · Redningsudstyr

## SEAVIEW KLARSIGTRUDE



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

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



J. C. Weillbach & Co. A/S

Toldbodgade 35  
Tlf. 33 13 59 27

1253 København K  
Fax 33 93 59 27



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

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

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

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

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

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

  
**Jydsk Dykker-firma ApS**  
v/ Gert Normann Andersen  
Nybovej 8 · 7500 Holstebro  
Telefon 97 42 63 11 · Fax 97 41 19 22  
Alt undervandsarbejde,  
dykkerundersøgelser,  
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 Andels Fiskeindustri**  
Fiskemel og fiskeolie  
Telefon 97 83 14 44 · Telex 60774 anmel



Tidsskrift for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 5

DECEMBER 2000

ÅRG. 67

LEMVIG  
BIBLIOTEK  
2000



Tidsskriftet har været på besøg på den Tyske Redningskrydser "Nis Randers" der har base i Maasholm ved udmundingen af Slien. "Nis Randers" der er 23,3 meter lang er bygget i 1990 og er som sådan en af det Tyske Redningsselskabs nyere både.



### 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 11 00
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 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:  
**GRAFISK TRYK  
LEMVIG-THYBORØN**  
Vasen 5, 7620 Lemvig  
Tlf. 97 82 15 00 · Fax 97 81 01 00

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 SLOT**  
Drejervej 17, 7680 Thyborøn  
Tlf. 97 83 17 85

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

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



## Vi må se stjernen

I Mattæus kapitel 2, vers 10, læser vi: Og da de så stjernen, fyldtes de af en meget stor glæde.

De ord kender vi fra den skønne beretning om de vise mænd, der kom til Bethlehem og spurgte: Hvor er jødernes nyfødte konge? Thi vi har set stjernen i østen og er kommet for at tilbede ham!

Og fra vor barndoms jul husker vi sangen: Stjernen ledte vise mænd til vor Herre Kristus hen.

Så mindes jeg et af mine første år som fisker. En vinternat skulle vi hente kroge 5 timers sejlsads fra land. Min skipper var den af jer kendte bådfører Jens S. Christensen, som gav mig første vagt. Uvant ved roret, som jeg var, ser han, jeg stirrer meget anspændt på kompasset. Da peger han på en klar stjerne, der passer på kursen, og siger: Hold kursen efter denne stjerne, så lærer du at styre støt. Det hjalp mig over den lange vagt.

Den samme stjerne mindes jeg også som vagt. Især morgenvagten, når stormen et løjet af, og havet er ved at lægge sig. Da lyser min stjerne så festligt, selv efter at de andre er blegnet i dagningen. Og derfor kalder jeg den morgenstjernen.

I en tid, hvor så mange såkaldte morgenstjerner dukker op, nye tanker og teologier kommer frem og mange bliver slået ud af kurs, vil vi rette vort blik mod stedet i Johannes åbenbaringen, kap. 22, vers 16, hvor han kalder sig selv Davids Rodskud; den strålende morgenstjerne. Ham vil vi takke og tilbede også denne jul. Og fremover vil han lyse for os, medens vi er her på vagten, ja helt til den store morgen, hvor vi sammen istemmer: Lovet være Gud og vor Herre Jesu Kristi fader, der i sin store barmhjertighed har genfødt os til det levende håb ved Jesu Kristi opstandelse fra de døde.

Glædelig jul!

*Chr. Mose Enevoldsen, Hvide Sande.*

## HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals  
Tlf. 98 94 12 27

Sejl · Pressenninger · Tovværk



## 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 skibsinstallationer...



**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



**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

**Hanstholm  
Havns  
Fiskeriforening**

Fibigersgade 2,  
7730 Hanstholm

Tlf. 97 96 13 99  
Fax 97 96 23 46

Daglig kontortid fra kl. 0800 til kl. 1600

## Kollision i Nordsøen

Polsk skoleskib nærmest slået til pindebrænde.

Syv unge mennesker mistede på tragisk vis livet, da deres skib kolliderede med tankskib i Nordsøen søndag morgen den 10 september.

### Indberetning fra RST. Thyborøn

Alarmen kom fra KGM at et skib var sunket og en person var redet og 7 andre lå i vandet 23 SM VSV af Thyborøn. Vi afgik straks med begge både. Efter ca. 2 timer var vi fremme og begyndte eftersøgningen, der var da ankommet flere skibe som søgte i området. Vinden var V 12-15 m/sek. Helikopteren havde samlet to livløse op kort før vi var ankommet til stedet. Vi blev af SOK bedt om at lede eftersøgningen straks efter vi var ankommet. Der var to Helikoptere - 5 Fiskebåde - 4 Handelsskibe - en Hjemmeværnsskutter og 6 Redningsbåde med i eftersøgningen. Der lå vragester over en radius på 1 sømil fra kollisionsstedet og SSØ over, det var også der de to livløse blev fundet, så vi koncentrerede eftersøgningen der. Da det ikke gav resultat udviklede vi søgningen til en radius på 5 SM fra kollisionsstedet og SSØ over dog at finde andet end vragester. Eftersøgningen blev indstillet af SOK kl. 2015 pga. mørke.

### Den tragiske kollision og forløbet

Søndag aften blev det opgivet at finde flere overlevende fra det polske spejderskib "Bieszczady", som gik til bunds i Nordsøen efter en kollision med et tankskib. Det betyder, at syv mennesker formodes omkommet, og kun en 19-årig kvinde reddede livet. To af de omkomne er fundet, men fem savnes fortsat. Det var Thyborøn kutteren L78 "Brian Kent", som samlede den overlevende kvinde op. Kutteren var på vej hjem da mandskabet opdagede nødraketter. De sejlede straks derhen og fandt kvinden. De fik hende ombord og slog samtidigt alarm. Kvinden kunne fortælle, at der havde været syv andre ombord. Det lykkedes at finde to andre, der var omkommet, men de fem øvrige kunne man trods en intens eftersøgning fra helikopter og adskillige fartøjer ikke finde. Det formodes, at da de sov, må de være trukket med skibet ned. Kollisionen skete lidt før klokken 6 søndag morgen. Den polske kvinde har forklaret, at hun stod sammen med sin skipper og sin forlovede på broen mens alle andre var under dæk, da de fik øje på tankskibet. Men man vurderede, at det



De pårørende bærer blomster og kranse ned til stranden.

sejlede i samme retning som dem, og det viste sig at være en fatal fejlbedømmelse tankskibet sejlede lige imod spejderskibet, som var et 14 meter langt træskib med sejl. Ved Sammenstødet splintredes træskibet og gik ned på et øjeblik. De tre personer på dækket blev slynget i vandet, og kvinden var så heldig at lande lige ved siden af en selv oppustelig redningsflåde. Hun reddede sig op og fik tændt nødraketterne. De fartøjer, der deltog i eftersøgningen kunne kun finde nogle vragester og Polske søkort. Tankskibet stammede fra Hong Kong og var på vej til Rotterdam, også dette skib deltog i eftersøgningen. Der vil i løbet af mandagen blive afholdt søforhør i Rotterdam. Besætningen på et andet polsk Sejlskib "Zava" der fulgtes med "Bieszczady" men var sejlet afsted lidt senere, hørte om deres kammeraters forlis og død, da de hørte radiokommunikationen i forbindelse med redningsaktionen. De holdt sig længe nær eftersøgningsområdet, men er nu sejlet videre mod Skagen.

Den Polske ambassade arbejder på at få klarlagt navnene på de omkomne. Men der skulle være tale om unge mennesker, der var ude for at samle erfaring i at sejle med et sejlskib.

Kollisionen skete ca. 35 km sydvest for Thyborøn i Nordsøen. Skoleskibet blev på det nærmeste knust, og kun et af skibets otte besætningsmedlemmer, en 19-årig polsk kvinde, var søndag eftermiddag fundet i live, mens to druknede var blevet bjærget og fem stadig savnedes. De fem menes at have sovet under dækket, da ulykken skete.

Syv redningsfartøjer sejlede det meste

af søndagen rundt i området og ledte efter overlevende. Undervejs fik de hjælp fra to helikoptere. Men da eftersøgningen blev indstillet søndag aften, havde eftersøgningen, bortset fra nogle vragester, bl.a. kompasset fra det polske skib, ikke givet resultat. Det var en meget uhyggelig opgave for os, fortæller en af deltagerne, de vragester vi fandt var stort set slået til pindebrænde. Den overlevende Polske kvinde har fortalt politiet at de var på vej fra Cuxhaven i Tyskland og skulle nord om Skagen tilbage til Polen da ulykken skete.

### Søger på ny efter omkomne

Søværnets Operative Kommando (SOK) genoptog mandag aften eftersøgningen af de sidste fem besætningsmedlemmer fra det polske skoleskib. Ved kollisionen søndag morgen blev det polske skoleskib nærmest slået til pindebrænde. En 19-årig polsk kvinde blev som den eneste af de otte besætningsmedlemmer fundet i live, mens to druknede søndag blev bjærget. Søndag aften blev eftersøgningen af de fem sidste besætningsmedlemmer indstillet, da det ikke længere var sandsynligt at finde overlevende.

Men mandag aften fik SOK fra Forsvarskommandoen besked på at genoptage eftersøgningen af de sidste fem besætningsmedlemmer. Det skete, efter at den polske udenrigsminister, ifølge det franske nyhedsbureau, AFP, mandag bad de danske myndigheder fortsætte eftersøgningen af hensyn til de omkomnes familier. Vi har sendt minerydnings fartøjet "Sværdfisken" afsted fra Korsør, sagde den vagthavende officer hos SOK man-



Der bedes en stille bøn for de omkomne.



Et billede der taler for sig selv i sorgens stund.

dag aften. Han regnede med at den egentlige eftersøgning kan begynde onsdag. "Sværdfisken" får følgeskab af to hjælpefartøjet "MSF 2", der bl.a. har sonarer, så man kan se ting på havbunden.

#### Polske familier på vej til Thyborøn

Familiemedlemmer til de unge polske sejlere, der omkom efter skibskollisionen sydvest for Thyborøn søndag morgen, er på vej til Danmark. Den første, en far til styrmanden om bord, ankom til Thyborøn sent i går eftermiddags (onsdag) sammen med repræsentanter fra den polske ambassade og folk fra skibets rederi. Og flere af de pårørende ventes at komme i de nærmeste dage. Familiemedlemmerne ønsker at være tæt ved katastrofestedet og vil gerne være til stede, når eftersøgningen genoptages, siger talsmanden fra det polske udenrigsministerium, der har været med til at organisere turen. De vil gerne se de vragstykker, der bliver bragt ind og være der, hvis det lykkes at finde nogle af de savnede, forklarer han.

Søværnets Operative Kommando genoptager eftersøgningen af vragstumper og de fem savnede besætningsmedlemmer på det polske skoleskib med mine rydningssskibet "Sværdfisken" og hjælpefartøjet "MSF2", som man håber vil kunne finde større vragdele på bunden ved hjælp af sonarudstyret om bord. Det er også planen at sende dykkere de 30 meter ned til havbunden, hvilket kræver en tryktank ombord på eftersøgningsfartøjerne. Men fra SOK har man ikke de store forventninger til eftersøgningen. Det lille fartøj blev slået til pindebrænde af tankskibet, og vind og strømforhold har formentlig spredt, hvad der er tilbage af vragdele over et stort område.

#### Hårdt vejr hindrer bjærgning

"Sværdfisken" har forstærket sit dykkerhold med dykkere fra frømandskorpset.

De skal hjælpe med at bjærgne omkomne polske søfolk

Kuling i området forhindrede torsdag morgen dykkerne fra minerydningsfartøjet "Sværdfisken" at lede efter omkomne fra det polske skoleskib "Bieszczady". I følge den vagthavende hos Søværnets Operative Kommando var alle dykkerne torsdag morgen om bord på "Sværdfisken" og ventede på bedre vejr, før de kunne fortsætte eftersøgningen af de fem omkomne, der endnu ikke er blevet bjærgede efter kollisionen. Onsdag mente dykkerne at have lokaliseret vraket af det polske skib, men det var på grund af vejret ikke muligt med sikkerhed at slå fast, om det fundne vrag var "Bieszczady"

Torsdag morgen var vinden i syd til sydøst ca. 15 meter i sekundet i området, og det er for hårdt vejr til, at dykkerne kan arbejde sikkert. Hjælpefartøjet MSF 2, der skal bistå Sværdfisken i eftersøgningen af de omkomne polske besætningsmedlemmer, lå torsdag i Thyborøn og ventede på bedring i vejret. Skibet er noget mindre end Sværdfisken, der stadig befinder sig ude på åben hav, hvor kollisionen fandt sted, ca. 35 kilometer sydvest for Thyborøn. Det er nu op til myndighederne i Hong Kong og Polen at blive enige om, hvorledes ulykken skal undersøges. Den skete i internationalt farvand og skal derfor ikke efterforskes af den danske søfartsstyrelse.

#### Tre i vraket

Søværnets Operative Kommando leder ikke længere efter omkomne fra »Bieszczady« eftersøgningen blev indstillet torsdag aften. Hele agterdelen af skoleskibet, hvor beboelsen var, blev skåret af ved ulykken. En 19-årig polsk kvinde overlevede ulykken, da hun blev kastet i vandet ved kollisionen, men hendes syv landsmænd druknede. Søndag lykkedes det at bjerge to af de omkomne fra skoleskibet.

Onsdag morgen lykkedes det at finde vraket, men først torsdag morgen tillod vejret, at dykkere blev sendt ned til det. De fandt tre af de omkomne ved vraket, og de blev alle tre med helikopter bragt til flyvestation Karup. Dykkerne fortsatte eftersøgningen, men torsdag aften stod det klart, at der ikke var flere omkomne i eller i nærheden af vraket, og eftersøgningen blev indstillet. En fortsat eftersøgning vil ifølge SOK være udsigtsløs, da de omkomne kan være ført langt væk af strømmen

#### Havet tog deres børn

Efter fredagens ligsyn hos Holstebro Politi kørte pårørende til de døde og de endnu savnede polske søfolk først til Thyborøn redningsstation og siden til Ferring, hvor der blev lagt kranser og buketter i havet. I forbindelse med besøget på redningsstationen, blev det på opfordring af de pårørende besluttet, at alle vragdele og fund fra det sunkne skib skulle låses inde som bevismateriale.

#### De deltagende skibe var

Handelsskibe. Tervig, Pac Asia, Lady Elena, University Slatsky. Fiskebåde. L 214 Nørefjand, L 310 Kristen Ruby, HG 259 Kirkwall, L 76 Brian Kent, RI 479 Tina Bødker og Hjemmeværnsskutter. Jupiter Redningsbåde. MRB 35 fra Thorsminde. Emil Robin fra Hvide Sande. CB Claudi fra Hanstholm. Martha Lerche og LRB 11 fra Thyborøn, samt Redningsskibet Nordsøen.

HS

Alle billeder til denne artikel er venligst stillet til rådighed af fotograf Johan Gadegaard. Lemvig Folkeblad.

## Besøg på en Tysk redningskrydser

Den 27 september besøgte Tidsskriftet den Tyske redningskrydser "Nis Randers" der er stationeret i Maesholm, ved udmundingen af Slien, fjorden der fører ind til Slesvig. "Nis Randers" hører under DGzRS (Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger), dette er den officielle betegnelse for det Tyske redningsvæsen.

Redningskrydseren "Nis Randers" med Tochterboot, sådan betegnes den båd de har i på hækken på tysk oversat til dansk datterbåd "Onkel Willi", er en videreudvikling af bådene fra "Eiswette" Klassen. Udrustningen og indretningen til SAR operationer er blevet betydeligt forbedret. Redningskrydseren hører derfor til en af de mest moderne og mest effektive SAR enheder, også efter international målestok. På den nye redningskrydser er skroget bygget af stål, og resten af søvandsbestandig letmetal i et netspantesystem som er gennemprøvet og sikkert, og dette viser sig gennem en meget høj sødygtighed og ved dens selv oprettende egenskaber. Den besidder ved grund sø og brænding gode sø egenskaber, manøvrere ulastelig, og kan holde til selv heftige grundstødninger og berøringer, og er i stand til under de sværeste forhold at gå på siden af en havarist. Gennem anordninger af tørtanke og luftrum er det indre af båden, ved eventuelt beskadigelse, praktisk taget bygget op af tre skrog, og er således godt beskyttet ved beskadigelse.

Som nykonstruktion, på grundlag af 8 meter prototypen, er den lille redningsbåd på hækken, den er 7 meter lang og har en hastighed på 20 knob. Man anvender et helt nyt ophaler system til den lille redningsbåd, arbejdsgangen er blevet mere fuldautomatisk, den lille redningsbåd kople sig automatisk på, og bliver transporteret op af en slidske, der er belagt med ruller, og selve trækkes bevæger sig med kæder der er hydraulisk styrede. Skulle dette system af en eller anden grund gå ud af funktion, så kan den også hives ind med en almindelig wirer og et lille spil. "Onkel Willi" er 7 m lang, 2,62 m bred har en max dybgang på 0,80 m en fart på 20 knob og er drevet af en BMW dieselmotor på 180 hk. med fast skrue, den kan startes når den står på hækken.

"Nis Randers" der er bygget i 1990 er 23,30 m lang har en bredde på 5,50 m og en dybgang på 1,60/1,80 m farten er 20 knob. Til fremdriften har den 2 MTU mo-

torer på hver 960 hk. med Twin Disc modulations kobling og to faste propeller med en diameter på 92 cm. Som hjælpe-motorer har man 2 Mercedes (og her skriver jeg direkte efter specifikationen) OM 314 Wize mann WM 80. Den har en brændstof kapacitet på 7700 L der giver en rækkevidde på 1500 sømil ved 10 knob, 350 L smøre og hydraulikolie, 2000 L ferskvand samt 200 L brandsluknings middel (skummiddel) Af navigations kommunikations og pejleanlæg findes blandt andet. Gyrokompass, Auto-pilot, magnetkompass, 4 UKW, 2 mellem-bølge sendere, 1 UHF 1 VHF samtaleanlæg til fly, 2 bærbare VHF, 2 pejleanlæg for nødkanaler skibe og fly, 2 radaranlæg, deraf et anlæg med plotter og monitor, 2 ekkolod samt et telemetri anlæg derud over står der DGPS, DSC, Navtex, Homing og Videoplotter. Alt dette kan også betjenes på den øverste styreplads "Fly Bridge" Der er ligeledes maskinovervågning i styrehus og på øverste etage. En af de ting jeg især bemærkede, var at de havde Crew Finder installeret, det er denne type "mands finder" der har været omtalt i Tidsskriftet tidligere af Jens Slot Thyborøn, hvor man har afprøvet denne. Af brandsluknings udstyr har man en brandpumpe der giver 380 kubikmeter i timen til blandt andet en vandkanon der har en rækkevidde på næsten 100 meter, denne er også beregnet til skumslukning. 4 stk. B tilslutninger på dækket med for-deler system samt 2 stk iltmasker med flasker på 300 bar samt reserveflaske,

sådan står der direkte oversat, men det må vel betegnes som røgdykker udstyr på dansk. Ligeledes har man brand beskyttende dragter (mod varme). Af nødhjælpsudstyr har man førstehjælpsudstyr som vi kender det i Danmark, derfor uden har man et, lad os kalde det et halvt hospital, med EKG (hjerter kardiogram) der var bestemt nok at vælge imellem. Dette EKG kunne pakkes i en kuffert så man kunne transportere det med sig. Man havde også gas sporings apparater ombord, dette kunne også tages med, samt transportabel nød lænsepumpe. Prisen for denne avancerede redningskrydser er oplyst til at skulle være ca. 8 mill. DM.

Det var en længere smøre at få oversat. Jeg havde nemlig fået en teknisk specifikation og selvom man er nogenlunde klar over betydningen er det ikke altid lige let her klokken 0230 at finde det rette ord ved oversættelsen, så er det lidt diffust noget af det, ja så er det såmænd bare fordi jeg er er ved at være træt.

Da nu konen og jeg var på familiebesøg i Tyskland benyttede jeg lejligheden til at besøge den Tyske redningskrydser, egentlig var det planen at jeg ville have besøgt hovedkvarteret i Bremen, men den invitation får ligge et stykke tid endnu, så kan vi smutte rundt der i løbet af foråret.

Vi bliver modtaget af Vormann Jens Lass, da vi kommer ombord til ham og hans besætning, der på dagen bestod af fem mand. De fem personer var foruden Vormann Jens Lass, Rolf Detlefsen og Wolfgang Fiering som begge havde med



Det tyske redningsselskabs værft, hvor man tager redningsbådene på land.





"Nis Randers" i fuld fart på fjorden.

Nautik at gøre og så var der maskinfolkene Peter Thomsen og Wolfgang Schulz. Derefter er der en større rundvisning på skibet, først er vi nedunder og se deres opholdsrum, først det store fælles og senere de ikke helt små kahytter, der i nød-situationer anvendes som redningsrum, hvor man bor når de har vagt, det er sådan at når de har vagt, er de altid på skibet, og kan forlade havnen med øjeblikkelig varsel. Jeg vil skyde på det tager et minut at starte og lade fortøjningerne gå, det gik i hvert tilfælde lynende hurtigt. Deres vagt består af fjorten dage ombord og fjorten dage fri. Der er en fast besætning på 8 mand, dette for at der kan være fire ombord hele tiden, man er delt op i to hold, så man skal være 8 mand for at få det til at gå op. "Nis Randers" har mellem 80 og 100 aktioner hvert år. Der er to læger tilknyttet redningsbåden, de har vagt på skift, og i tilfælde af at der skulle ske en aktion hvor der kræves hurtig indsats, så tager man og sætter den lille båd ud i havnen, dette foregår ved at man simpelthen ligger hækken ned, og rykker i et håndtag og båden suser ud, så sejler den store med det samme og den lille kommer så bagefter med lægen. Skulle det ske at den lille indhenter den store, så kan den lille båd tages ombord i farten. Da jeg jo ikke kunne fotografere mere end et sted af gangen, så satte de den lille båd ud inde i havnen så jeg kunne fotografere det. Jeg ved ikke lige hvordan jeg skal beskrive anhuignings-ordningen, men det siger bang når den kopler sammen. Derpå er klokken ved at være så fremskreden at de skal til at spise, og en af folkene giver sig i lag med at lave maden. I mens går jeg sammen med Vormann Jens Lass en tur op på øverste etage. Der kommer vi forbi vandkanonen så den bliver taget i nøjere eftersyn, en ret imponerende vandkanon som kan indstilles til en næsten hvilken som helst fast

position, om jeg forstod det rigtigt så bruges den næsten ikke manuelt, da det er et voldsomt tryk, og som sådan ikke er til at styre, og det er ikke små portioner af vand der kommer ud, 6.500 L i minuttet, så det er en god 100 L i sekundet. Det bliver mig fortalt at man for et par år siden deltog i slukningsarbejdet ved en brand i en lagerbygning på havnen i Kappeln, og dette blev i aviserne omtalt som en flydende brandbil. Derfra går vi de sidste par meter ud på den øverste styreplads. Der er to stole med sikkerheds-seler og et væld af instrumenter, hvis ikke det ligefrem står ned i stænger, så står vi altid heroppe fortæller de mig, vi har et fantastisk godt overblik herfra, og det må jeg give dem ret i, og uanset hvor meget det giver vand over, så rammer det næsten aldrig heroppe. Da de går ned og spiser, går jeg rundt og tager det hele mere eller mindre i øjesyn. Jeg lægger mærke til når man står inde i styrehuset så er der i tre af de fem forreste vinduer roterende ruder, de tre midterste, og i hver af de to yderste er det en visker. En anden ting, som jeg dog også spørger til lidt senere er, at der til overvågning af deres to store maskiner, ud over de sædvan-



Et blik over instrumenterne ved førerens plads.

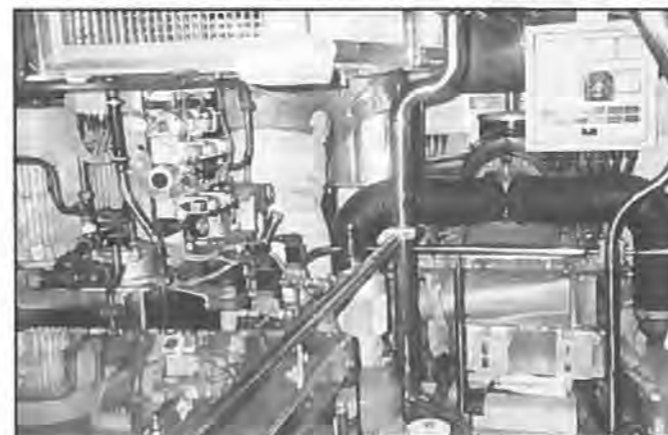
lige ure som vi også kender til, er et lille alarmpanel med kun ganske få alarmgiverer, dette består af seks styk alarmer til hver maskine, og er det der er nødvendigt, bliver det mig fortalt. En af de ting jeg lægger mærke til er deres fender system, som det måske fremgår af et af billederne, så har man kun en massiv gummi-fender rundt stævnen og det forsætter så over i en stålfender, en sådan er der også midt på skroget. Fra den yderste kant af fenderen og ind til yderkanten af selve det opstående gelænder er der omkring 40 cm eller måske lidt mere, man har så nogle kraftige massive fendere af gummi til at hænge langs siden, og når man går på siden af en havarist har man nogle, jeg vil betegne dem som store gummibolde, man hænger ud. Søndag den 12 november, var jeg inviteret til en større bådudstilling, af modeller af alverdens skibe, og deriblandt også en hel del redningsbåde. Arrangementet blev afholdt i Deutsches Haus i Flensburg, og da der blandt de fire tusinde besøgende var en hel del bekendte, smuttede jeg lige ned og så denne udstilling også, i samme åndedræt besøgte jeg hovedsædet for Motorola, og fik bestilt et katalog over de sidste nyheder indenfor personsøgere, og hvad der nu forefindes af alternative muligheder. Når vi nu var på de kanter, så kunne jeg ikke lade være med at køre til Massholm og lige få en lille snak, da der som regel altid er noget man gerne vil vide lidt mere om. Her træffer jeg nogle af dem jeg kendte fra mit første besøg samt skipperen på det nye hold, navnet var Fritz Petersen, og vi får igen en lang snak om diverse ting, jeg vil så fotografere lidt mere, men efter kun et billede er der ikke mere strøm på batteriet, så var det slut, og jeg kan garantere for at, at der ikke på nogen tankstation eller kiosk fra Slesvig over Kappeln og Gelting til Flensburg forefindes et Litium batteri på 3 V, der kan købes om søndagen.



Vandkanonen er placeret ovenpå styrehuset agterste del.



Nedlagt hæk. De to opstående stivere virker som et fæргеleje.



Et blik i maskinrummet med de to 960 hk store maskiner.



"Onkel Willi" bliver sat i søen.

I vores samtale inde i messen som er stor og rummelig og hvor de har fjernsyn også, kommer vi også ind omkring bugs-ering. Her har man fra Tysk side valgt kun at bruge "flydeliner" flettet nylon-tov af ret svær dimension, dette opbevares i et trosserum som man kan køre det ret ud fra. Hvorfor man har valgt "flydelin" er for at man kan undgå at køre det i skruen. På agterkanten af styrehuset sidder en større svingbar krog hvori man slæber, og man har derved en god styring da kroen sidder langt foran ror og skruer. Til indhaling af trossen har man det vi på dansk kalder en kraftblok. Vi tager igen en rundtur, og en ting som jeg ikke havde observeret ved det første besøg, er at man har radiokontakt med redningscentralen hele tiden når man er i aktion, en direkte forbindelse. Der sad nu også en halv snes rør ved siden af hinanden, så det kunne jo nemt smutte. På hver side af styrehuset er der en lyskaster og en projektør så man har fire i alt, og ud over en almindelig dæks belysning, har man i masten fire halogenlamper der lyser en i hver sin retning. Foruden "Nis Randers" er der også en mindre redningsbåd i havnen, den hedder "Kaatje" og er bemannet med frivillige, den er mere beregnet til fjorden og kan tage sig af den strækning såfremt den store er ude i Østersøen. "Nis Randers" er ligesom moderskib for de

omkringliggende mindre stationer. Her er det specielt stationerne Langballigau med båden "Werner Kuntze" en båd på 9,5 meter og Gelting med båden "Jens Fürschipp" en båd på 8,5 meter, begge stationer bemannet med frivillige, der drager fordel af samarbejdet. Ved større ulykker eller lignende kan "Nis Randers" tilkaldes og overtage eller hjælpe i den givne situation. I Tyskland har redningsvæsenet DGzRS deres eget værft, og når bådene skal i dok sejler de til Bremen hvor værftet ligger, her foregår alt vedligeholdelses arbejde, på havnen i Massholm ser jeg dog et hus med symbolet på det Tyske redningsvæsen på, og jeg kigger ind af vinduerne, og uden at jeg kan give nogen garanti for det, så lignede det et mindre reparationsværksted. Ud over deres røde kedeldragter som de anvender i land, så er deres overlevelsesdragter af fabrikatet Helly Hansen. Jeg får fortalt mangt og meget, blandt andet at man for et års tid siden opkaldt et nyt Tysk ICE tog efter "Nis Randers" og det var besætningen fra "Nis Randers" der sendte det nye Tyske tog afsted første gang. Ved min afsked med de Tyske redningsfolk, som også fortalte at de havde været sammen med "L W Dam" i Norge, fik jeg overleret en digt om Nis Randers. Dette lyder lidt mærkeligt når man over-

sætter det direkte, men det handler om Nis Randers der imod sin mors vilje i en storm ror ud til et skib som er strandet på en sandbanke og er ved at blive slået til vrage, men i toppen af masten sidder en mand og Nis Randers siger til sin mor "ham må vi hente" og moderen er meget imod dette da faderen tidligere var gået ned med sit skib, og "jeg har kun dig min søn" men sønnen springer ned i en båd, og med ham seks personer, og det fortælles så i digtform hvordan de sejler ud i den frygtelige storm og redder den skibbrudne. Det afsluttes med at nu er øjne og ører anspændte ved stranden, stille, er der ikke en der råber, og igennem stormen høres det "sig til mor det er Uwe" digtet er skrevet af Otto Ernst. Ja så må jeg desværre til det igen. Ved mit besøg fik jeg udleveret så mange erindringer at jeg snart ikke kunne bære det derfra. Vimpler, nøgleringe, et par nåle til at sætte i reverset, en flot bronze medalje, en bog samt et krus med Nis Randers på. Da jeg ved lignende besøg tidligere næsten ikke har kunnet gå derfra, fordi mine tæer havde krummet sig sammen, havde jeg taget et askebæger og et krus med fra Foreningen af Danske Redningmænd. Så kunne jeg da gå med nogenlunde god samvittighed. HS.



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

**HANSTHOLM  
BUGSERSERVICE A/S**



- BUGSERING
- REDSERVICE
- HAVNEASS.
- ANDRE SPEC. OPG.

R/S GORM - B/B SVEND - B/B THOR

Kai Lindbergsgade 59 · 7730 Hanstholm

Døgnvagt på tlf. **97 96 29 99**

Telefax 97 96 29 97

E-mail: nj@tugdk.com

Website: www.tugdk.com

**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 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



**Hanstholm  
Ny Samlecentral A/S**

Telefon 97 96 16 66 · 7730 Hanstholm

**Redningsaktion i Nordsøen**

En af folkene fra redningsskibet omkom desværre.

Med usædvanligt mod og dygtighed - såvel om bord som i vandet - lykkedes det redningsfolkene fra fiskerikontrolskibet "Vestkysten" at redde seks af syv mennesker i de 12 til 15 meter høje bølger under stormen i Nordsøen natten til tirsdag den 31 oktober.

En af redderne omkom. Det skete, efter at tre af "Vestkystens" redningsfolk under stor personlig risiko og via en rampe var sejlet ud af hækporten i deres lille gummiåb, MOB åb, der normalt anvendes ved kontrolbesøg på fiskefartøjer, ud mellem tonsvis af drivende træstammer fra det nødstedte skibs last. Ud i stormen, der blæste med 100 km/t.

De ville sejle fire søfolk, der da endnu drev omkring i en oppustelig Viking redningsflåde, til hjælp, da helikopterne ikke kunne komme til efter at have hejst tre andre op i sikkerhed.

Allerede sidst på eftermiddagen, mandag, meldte det 86 meter lange tyske lastskib "Faros" med 2100 tons træstammer om bord bl.a. som dækslast om indtrængende vand i maskinrummet. Hurtigt fik skibet slagside på en position ca. 40 sømil vest for Hvide Sande. Manglende erkendelse af faren hos "Faros" besætning fik først langt senere redningsaktionen rigtigt i gang. Situationen spidsede yderligere til, da besætningen mistede deres redningsflåder.

Flyvevåbnets redningscenter i Karup forsøgte først på aftenen at evakuere de syv mænd i en redningshelikopter. Første forsøg mislykkedes imidlertid på grund af vejret. Det lykkedes dog at kaste en gummiflåde ned til besætningen, og ved



Ambulancen ved Redningsskibet efter den tragiske ulykke.

22.30 tiden var et enkelt besætningsmedlem kommet i flåden. De øvrige opholdt sig da på skibsskroget. En ny helikopter var da nået frem. Men redningsaktionen havde meget dårlige arbejdsforhold. Dels af dårlig sigtbarhed og dels på grund af coasterens last af store tømmerstokke, der da havde revet sig løs og blev kastet rundt i bølgerne omkring det nødstedte skib.

Den helt store katastrofe kom tæt på, da de to Philippinske og de to Ukrainske søfolk fra det tyske fragtskib omkring kl. 2.40 tilsyneladende var kommet vel over i gummiåden. Samtidig blev gummiåden nemlig ramt af en forkert sø, tippede rundt og kastede alle over bord. Den lille ganske vist manøvreedygtige åb er ikke konstrueret til søredning i så hårdt vejr,

men til bording af fiskefartøjer i almindelig søgang.

Men som ledende fiskeriinspektør Mik Jensen i går konstaterede: »Det er der ingen åb, der er. Det rigtige udstyr til sejlads i det vejr findes simpelthen ikke noget sted i verden.«

Konkret var det under andet forgæves forsøg på at sejle tilbage ad rampen gennem hækporten på Vestkysten, at det gik galt.

Alligevel formåede man efter en indsats, der beskrives som formidabel, at bjærge de nødstedte i den hårde sø. Da var den 56-årige redningsmatros fra Thyborøn imidlertid død.

Endnu flere ville imidlertid være omkommet, hvis det ikke havde været for den assistance, som to af flyvevåbnets redningshelikoptere trods alt kunne yde efter helt bogstaveligt at have presset deres maskiner til sidste dråbe brændstof, den ene måtte nødlande i Varde, tør for brændstof på vej til sygehuset i Esbjerg.

Også kaptajnen fra det nødstedte tyske fragtskib kunne være død. Kun iført cowboybukser og T-shirt nåede tyskerens kropstemperatur ned på 32 grader, inden han kunne hejles op fra bølgerne og flyves til sygehuset. Denne gang efter en særlig risikabel indsats fra en af helikopterens reddere, der uanset den personlige risiko ikke havde kunnet klare at se tyskeren hænge bevidstløs efter redningsflåden.

Operationslederen hos Flyvevåbnets redningseskadrille, kaptajn Niels Fogt virkede berørt oven på et langt evalueringsskifte med sine redningsfolk i går:



MOB åden fra "Vestkysten" blev svært beskadiget.

»Vinden, den tætte regn og det forhold at "Faros" krængede 35 grader samt at skibet lå på tværs i søen ligeledes at redningsflåden ikke kunne komme væk fra "Faros". Alt det gjorde vores arbejdsforhold umulige. De folk, vi havde ude i går, var ellers nogle af vores mest erfarne. Alligevel sagde de bagefter, at de aldrig havde oplevet noget lignende. Dybt frustrerende havde det været for dem at være ude i så mange timer uden at kunne redde alle. Derfor har vi løst begge besætninger fra deres 56 timers vagt, så de kan komme hjem og bearbejde oplevelsen,« forklarer Niels Fogt.

#### Thyborøn flagede på halv.

Stemningen i den vestjyske fiskerby var trykket helt fra morgenstunden. Meddelelsen om, at en lokal redningsmand var omkommet under nattens farlige redningsaktion i den frådende Nordø, spredtes som lynild på havnen allerede i de tidlige morgentimer. Og i løbet af formiddagen blev redningsmandens identitet bekræftet. Den omkomne havde været redningsmand i over 20 år, og i en by af Thyborøns størrelse kan der sættes ansigter på de fleste. »Det berører alle i byen, når sådan en ulykke sker. Det er dybt tragisk,« fortæller fisker Christian Rasmussen. »Det er noget specielt, når det går ud over redningsfolk. Som fisker ved jeg også, hvordan havet kan være i sådan en storm. Det er ikke rart,« siger Christian Rasmussen. Og dødsulykken satte sit mørke præg på stemningen i cafeteriaet.

Stormen og de meterhøje bølger ville den lokale stationsleder ved Thyborøn redningsstation Villy Jakobsgaard ikke tale om. Han har været redningsmand i 18 år, og er derfor vant til at skulle ud, når bølgerne går højest. Men som resten af byen var han meget berørt af den tragiske ulykke.

»Som redningsmand tænker jeg aldrig over, at der også kan ske noget med os.

Inderst inde ved jeg det jo godt, og sådan en hændelse sætter det hele i perspektiv,« siger Villy Jakobsgaard, der kendte den omkomne som en særdeles kompetent redningsmand.

De arbejdede ikke fra samme redningsfartøj. Villy Jakobsgaard er stationsleder og bådfører på det lokale redningsfartøj "Martha Lerche", og den omkomne var redningsmatros på fiskeriinspektionsskibet "Vestkysten", som også udfører redningsopgaver og hører hjemme i Thyborøn.

Da fragtskibet "Faros" kom i problemer mandag eftermiddag, skete det så mange sømil ude på havet, at opgaven skulle klares af den noget større "Vestkysten". Villy Jakobsgaard gik derfor hjem til normal tid. Men han blev vækket af telefonen kl. 02.30 natten til tirsdag. »Med det samme den ringede, var jeg klar over, at der var opstået problemer ude ved fragtskibet,« siger han.

I løbet af fem minutter var han og fire besætningsmedlemmer på vej ud på det mørke hav, så hurtigt "Martha Lerche" kunne forcere de høje bølger. Den lokale redningsbåd skulle bruges til at lede efter de otte mænd, der var køntret i "Vestkystens" gummibåd-MOB båd. »Men vi nærede kun at sejle i en time, før vi fik besked om, at de alle otte var reddet om bord på "Vestkysten". Så vendte vi hjemad,« fortæller Villy Jakobsgaard.

På tilbagevejen kunne redningsmændene på "Martha Lerche" dog over radioen følge med i, at én person ikke havde overlevet turen i de op mod 15 meter høje bølger. »Alle redningsfolk har prøvet bølger i den højde, og vores redningsudstyr er 100 pct. i orden. Det er det dyreste kram, der kan købes for penge,« siger stationslederen. »I en overlevelsesdragt kan man klare at ligge i vandet i op til 48 timer, så der må være sket et eller andet specielt.«

I Thyborøn gættede fiskerne på flere

teorier. Blandt andet, at den omkomne er blevet ramt af et af de tonsvis af drivende træstammer fra den nøddestede fragters last. Eller at han er blevet ramt af en af de høje søer. »Bølger i den højde slår rigtig hårdt,« bekræfter Villy Jakobsgaard.

Han afventer nu søfartsmyndighedernes nærmere undersøgelser af ulykken, og tænker imens selv tolv år tilbage. Præcis 1. november 1988 kæntrede han og fire andre i redningsstationens daværende båd, MRB 35, under en redningsaktion. I storm og bølger som i mandags. »Men den rettede sig heldigvis selv op, og vi kom alle ombord igen. Vi har et farligt job, men det er vi nødt til at tage med, når det drejer sig om at redde liv.«

Alligevel samlede stationens ti redningsmænd i går morges, og fik sig en lang snak om den tragiske ulykke - og de generelle sider af deres job. Imens fik deres kolleger på "Vestkysten" ikke langt fra redningsstationen krisehjælp om bord på deres redningsskib efter nattens uhyggelige oplevelser. Den omkomne fra "Vestkysten" blev 56 år.

Tidsskriftet erfarer at redningsstationerne i Thyborøn og Thorsminde først blev alarmeret da der indløb melding om, at båden med de otte mand var væltet, og derpå først gik på havet. Tidsskriftet vil gerne stille spørgsmålet, hvorfor bliver redningsstationerne ofte først alarmeret når der er gået lang tid efter at en alarm er indløbet? Dette er ikke første gang det sker. Man bør tænke på, og det omtaler stationsleder Villy Jacobsgaard også, vi ligger med redningsmateriel i millionklassen, der er specialbygget til redningsopgaver, blandt andet med udstyr til at samle folk op fra havet. Vi er faktisk udannet til sådanne opgaver. Så derfor: Hvorfor bliver vi ikke alarmeret med det samme. Redningsfolkene siger gang på gang: **Hellere en tur for meget end en for lidt.** ■

# UROM

REFERAT AF MØDE NR. 3/2000 I UROM, AFHOLDT DEN 14. SEPTEMBER 2000

#### Tilstede:

Divisionschef Svend Bojesen, Formand Skibsinspektør Mogens Rasmussen Overkonstruktør Michael Jensen Ingeniør Henning Littau Ingeniør Gert Vestergaard Pedersen Stationsleder Jacob Pedersen Stationsleder Henning Sørensen Stationsleder Bjarke Kristensen Bådmand Claus Jacobsen

#### Referat:

Fuldmægtig Kim Rosner Pedersen

#### Fraværende:

Afdelingsingeniør Omar Frits Eriksson Ingeniør Per Siert

#### Dagsorden:

Godkendelse af dagsorden. Opfølgning fra sidste møde. Indkøb af FRB til Grenå redningsstation. Indkøb af bil til Thyborøn redningsstation.

Slæbespil til "Gaardbo", Hirtshals.

Levetidsforlængelse type 23.

Eventuelt.

Dato for næste møde.

#### Ad 1. Godkendelse af dagsorden

Ovennævnte dagsorden blev vedtaget.

#### Ad 2. Opfølgning fra sidste møde

Der var ingen kommentarer til sidste møde.

#### Ad 3. Indkøb af FRB til Grenå redningsstation.

Det blev på mødet oplyst at der er blevet set på forskellige typer af FRB. En type er af Grenå redningsstation blevet fundet anvendelig og man har udformet en liste over ønsket udstyr til denne båd, type 750 af norsk fabrikat. I det væsentlige er der tale om dansk udstyr. Michael Jensen erindrede om proceduren for indkøb, hvorefter båd og udstyr skal godkendes som et samlet hele. Prisen for båden er kr. 900.000, hvortil kommer udstyr til en sum af henved kr. 100.000. Der er således tale om en samlet udgift på 1 million kroner i forbindelse med indkøbet. Foreningen af Danske Redningsmænd har sagt god for den ønskede båd med tilhørende udstyr. Jacob Pedersen oplyste at der er tale om godt materiel der har været anvendt af både den norske og svenske kystvagt gennem flere år. Indkøbsafdelingen har haft kontakt til fabri-

kanten der har lovet at vende tilbage med tilbud den 19. september 2000.

Svend Bojesen fastslog at man var nødt til at inddrage afdeling Ø i anskaffelsen. Han foreslog at man afventede fabrikan- tens tilbud af 19. september 2000 hvorefter de videre overvejelser kunne fortsættes.

Der var enighed herom.

#### Ad 4. Indkøb af bil til Thyborøn redningsstation.

Svend Bojesen orienterede om, at man havde fundet en bil der modsvarede redningsstationens ønsker. Man har endvidere fundet det for bilen nødvendige udstyr og indhentet et samlet tilbud på i alt kr. 385.000. Hertil kommer, at der skal installeres plotter, radar og VHF i bilen hvorefter den samlede anskaffelse sum bliver ca. 450.000 kr. For så vidt angår den gamle bil blev det foreslået, at den bortsælges på auktion eller udfases.

Der var enighed herom.

#### Ad 5. Slæbespil til "Gaardbo", Hirtshals.

Gert V. Pedersen fremlagde notat vedrørende slæbearrangement på redningsfartøjet MRB "M. Gaardbo", udfærdiget den 8. september 2000. Notatet opstillede tre mulige løsningsmodeller for slæbespilsproblematikken på Gaardbo. Jacob Pedersen gjorde rede for problemerne med det nuværende spil og understregede farligheden af at have et spil placeret under dæk. Det nuværende spil har altid været utilstrækkeligt til at løse de pålagte opgaver. Det er ikke muligt at placere et større spil i det nuværende spilrum pga. rummets dimensioner.

Der var generel enighed om at det var både uhensigtsmæssigt og usikkert at have et slæbespil placeret under dæk.

Der var et fast ønske om at få placeret et spil på dækket. Det var endvidere et ønske at dette spil fik en større kapacitet, der kan modsvare de erfaringsmæssigt større opgaver der skal løses i dag. Opmærksomheden blev henledt på løsningsmodellen fra Thyborøn. Jacob Pedersen fremlagde et konkret eksempel på løsning af problemet, et spil fremstillet af aluminium med en vægt på 844 kg. Det ville være nødvendigt at flytte spillet 0,5 m mere bagud i forhold til det nuværende. Dette ville nødvendiggøre en delvis inddragelse af det bagerste redningsrum, der ikke har været meget anvendt. Svend

Bojesen foreslog at man undersøgte Jacob Pedersens forslag og foretog de nødvendige beregninger, såsom stabilitet, således at man havde et konkret udgangspunkt for den videre planlægning. Af hensyn til lokalsamfundet blev beregningerne bedt om at foreligge hurtigst muligt. Efter beregninger er foretaget skal der ske overvejelser om værft osv. Det blev understreget at der skulle ske en hurtig afgørelse af problemet omkring slæbespillet.

Det blev endvidere besluttet at afmontere ubrugeligt materiel.

Der var enighed herom.

#### Ad 6. Levetidsforlængelse type 23.

Gert V. Pedersen fremlagde det med mødindkaldelsen fremsendte forslag til Levetidsforlængelse for større redningsbåde, udfærdiget den 8. september 2000. Der var enighed om, at udtrykket Levetidsforlængelse var misvisende. I stedet blev det foreslået at betragte problemerne ud fra overskriften opgradering/modernisering.

Der var enighed herom.

Det blev fastslået at der var stor forskel på de enkelte fartøjers behov. De i notatet opgivne var primært relevante for Rosenfeldts vedkommende. Derudover var der ikke på nuværende tidspunkt et samlet overblik over de enkelte fartøjers behov. Der var enighed om, at der i fremtiden skulle dannes et overblik over det enkelte fartøjs behov, således at man kunne danne sig et billede af nødvendigheden af enkelte opgraderinger. Det blev fastslået at man af hensyn til den langsigtede prioritering var nødt til at have et ordentligt grundlag for egentlige beslutninger.

Det blev foreslået, at Gert V. Pedersen, Mogens Rasmussen samt en repræsentant for redningsmændene nedsatte en arbejdsgruppe med det formål at udarbejde en samlet systematik for rapportering af nødvendige opgraderinger, reparationer og levetidsforlængelser. Der blev anmodet om at dette skete op til næste UROM møde.

Der var enighed herom.

#### Ad 7. Eventuelt.

##### 7.1. Orientering om MRB type 16:

Bjarke Kristensen orienterede om situationen for MRB type 16. Skibet havde gennemgået vejning og stabilitetskontrol. Type 16 var cirka 200 kg lettere end Morten Stage og var 4,2cm lavere i tyng-



## 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

depunktet hvilket medførte en bedre stabilitet. Problemer med et gear havde udsat afleveringen en smule. Samtidig med UROM mødet sejledes UMS prøve, hvor situationen med gearet ville blive endelig afklaret. Problemerne kunne forventes at medføre en 8 – 14 dages udsættelse af afleveringen.

#### 7.2. NUC-Lys:

**Mogens Rasmussen** informerede om, at der ikke er et krav om at disse skal være ombord, blot de er tilgængelige i tilfælde af at de er nødvendige. Det blev anført, at Skibstilsynet gerne så dem ombord, men samtidig havde oplyst om muligheden for at søge dispensation om at måtte ophøre med at have NUC-Lys ombord. Siden NUC-Lys aldrig anvendes blev det foreslået at søge dispensation om at måtte ophøre med at medbringe disse ombord. *Der var enighed herom.*

#### 7.3. Brandudstyr / skum:

Der var enighed om, at disse skumudstyr var en sikkerhedsmæssig fordel at have ombord. Udvalget anbefalede at disse skulle være standard på redningsbådene. **Bjarke Kristensen** ville undersøge om et sådant udstyr kunne indføres ombord på type 16.

#### 7.4. Dokning:

Der blev erindret om, at dokning gribes an på den rigtige måde og på det rigtige tidspunkt. Der var enighed om at anbefale, at dokning kunne- og burde gribes an i god tid.

#### 7.5. Anbefaling vedrørende bådhus, Hirtshals:

Det blev anbefalet at der blev indhentet status til referatet vedrørende bådhus, Hirtshals.

#### 7.6. Eksisterende regler for havnebase-rede MRB'ere og lette LRB'ere:

**Svend Bojesen** foreslog at man udfærdigede skrivelse til Søfartsstyrelsen hvori man forsøgte at igangsætte et arbejde med revision af reglerne for MRB'er og lette LRB'er. Det blev foreslået at de eksisterende regler med fordel kunne være vejledninger i stedet for regler med en teknisk forskrift om anvendelse.

*Der var enighed herom.*

#### Ad 8. Dato for næste møde

Næste møde blev fastlagt til Torsdag den 30. november 2000 i Søkvæsthuset, København.

#### Forslag til levetidsforlængelse for større redningsbåde.

#### Forudsætninger

I forbindelse med en vurdering af levetiden for Farvandsvæsenets motorredningsbåde type 20, type 23, C.B.Claudi samt MRS 34 og 35, er der fremkommet nedenstående forslag til forlængelse af levetiden.

Gentagne fejl i specielt el- og alarmsystem på "L. Rosenfeldt", har desuden medvirket til forslaget om reovering af el- og alarmsystem på type 20 og 23.

Støj- og vibrationsproblemer på type 23 søges desuden løst ved forslaget.

Det foresættes i forslaget, at MRB type 20, MRB type 23 og C.B. Claudis opår en levetid på 25 - 30 år

#### begrundet med:

at fartøjerne typisk har en driftstid på Ca. 200 timer pr. år og dermed ikke slides i samme grad som andre fartøjer.

at fartøjerne fortsat forbliver i klasse, og at f.eks. tykkelsesmålinger på skroget forlangt af klassen evt. sidst i levetidsperioden kan medføre store økonomiske byrder.

at fartøjerne til stadighed er udrustet og i en sådan stand, at de til enhver tid lever op til tidens forventninger og krav.

At der foretages en stadig vurdering af fartøjernes vedligeholdelsestilstand og at der iværksættes en større grad af præventiv vedligehold.

Der er udarbejdet vedligeholdelsesplaner for fartøjerne, disse skal løbende vurderes og føres ajour.

Nedenstående forslag bygger på at foretage vedligehold samt opdatering før udgifterne til eksisterende maskineri og udrustning bliver for store.

#### Forslag til levetidsforlængelse

##### MRB type 23:

##### Udskiftning af fendere

De eksisterende fendere er blevet og bliver fortsat løbende repareret pga. mekaniske skader. Denne fender type synes ikke at være egnet til at modstå de ofte kraftige påvirkninger, som fartøjerne udsættes for.

Desuden har stationerne udtrykt behov for bedre at kunne affendre for- og agterskib.

Det foreslås derfor at montere en type fender som anvendt på "Morten Stage".

"M. Gaardbo" skal ved hovedsynet i år have monteret den ovenfor omtalte type fender.

Udgifterne til dette bliver medtages i årets dokningsprojekt. Denne første fender betragtes som et forsøgsprojekt, der efterfølgende skal efterprøves i dagligt brug.

##### MRB type 23:

#### Forbedring af støj- og vibrationsforhold

Redningsstationerne har i stigende grad klaget over støj og vibrationer under sejlads. Dette medfører først og fremmest vanskeligheder under sejladsen med kommunikation til andre fartøjer og myndigheder på land. Dernæst klager besætningerne over træthed og manglende koncentration ved længere tids sejlads.

Vibrationer i fartøjerne medfører desuden, at specielt elektrisk- og elektronisk udstyr bryder hurtigt ned. På det ældste af fartøjerne, L. Rosenfeldt, har disse vibrationer pga. elfejl medført flere farlige situationer under sejlads.

Afhængig af sejladsens varighed og hermed opholdstiden i det støjende miljø, er det nuværende støjniveau ikke i overensstemmelse med lovgivningen på området. Det er derfor planen, at foretage støjmålinger på et eller flere af fartøjerne med henblik på, at undersøge støjklagerne og hermed fastlægge støjens forplantning i skrog og styrehus. Herefter gennemføres støjreducerende tiltag.

##### MRB type 23:

##### Renovering og opdatering af el- og alarmsystemer

I forbindelse med de ovenfor nævnte vibrationer frembragt af fremdrivningsmaskineriet, påvirker disse ikke blot besætningen ombord, men som nævnt også det udstyr der er monteret i skibet - specielt elektrisk- og elektronisk udstyr Dette har medført utilsigtet udfald af motorer samt fejl og løse forbindelser i elsystemerne. I de forløbne år efter-bygningen af disse fartøjer, er der desuden foregået en stor udvikling inden for el- og elektronikområdet. Dette har medført at vi kun vanskeligt kan skaffe reservedele til bl.a. fartøjernes alarmsystem.

Vi må desuden konstatere at motorinstrumenterne, bl.a. pga. de vibrationer de udsættes for, ikke lever op til vore krav om god overvågning af fremdrivningsmaskineriet.

Det foreslås derfor, at fartøjernes el- og alarmsystem opdateres med nyt elektronisk alarmudstyr, og i nødvendigt omfang ny terminering og kabling, samt motorovervågninger baseret på computerteknik.

##### MRB type 23:

##### Opdatering af navigationsinstrumenter

Idet fartøjerne alle er Ca. 10 år gamle og der i den forløbne tid har været en kraftig udvikling for så vidt angår navigationsinstrumenter, er der behov for opdatering til nutidens standard.

Fartøjerne skal til tider fungere som "On sea Commander". Dette indebærer bl.a.

behov for at kunne plote flere fartøjer og hermed følge disses bevægelser.

Farvandsvæsenet har desuden besluttet at anvende ECDIS godkendte søkort.

Der foreslås derfor indkøbt og monteret et samlet og integreret system med: radar, søkort, plotter, computer og DGPS, i lighed med udstyret i de ny type 16 fartøjer.

##### MRB type 23:

##### Montering af stole for besætning

Ved bygningen af fartøjerne var der i styrehuset kun monteret stole til 2 besætningsmedlemmer. Dette indebærer at den resterende besætning, typisk 2 mand, må stå op under sejladsen. I yderste konsekvens kan det betyde, at de mister koncentrationen under en lang eftersøgning og overser en savnet person.

Dog er der efterfølgende monteret stole i et par af fartøjerne. Det foreslås derfor, at behovet for yderligere siddepladser i hvert enkelt fartøj undersøges, og at stolene efterfølgende monteres.

##### MRB type 23:

##### Udskiftning af VHF radioer til GMDSS radioer (DSC)

Idet man må forvente, at redningsfartøjer i det mindste har sikkerhedsudstyr, som svarer til det, der er monteret i andre skibe og i forbindelse med de varslede IMO krav fra Søfartsstyrelsen vedr. installation af GMDSS radioer, også på mindre fartøjer, foreslås disse løbende installeret på alle MRB'er.

##### MRB type 20:

##### Renovering og opdatering af el- og alarmsystemer

Samme tekst som nævnt under "Renovering og opdatering af el- og alarmsystemer" for MRB type 23.

Dog skal det vurderes nærmere, om det er nødvendigt at renovere elanlæg og motorovervågning så radikalt som der er lagt op til for så vidt angår MRB type 23.

##### MRB type 20:

##### Opdatering af navigationsinstrumenter

Samme tekst som nævnt under "Opdatering af navigationsinstrumenter" for MRB type 23.

##### MRB type 20:

##### Udskiftning af VHF radioer til GMDSS

Samme tekst som nævnt under "Udskiftning af VHF radioer til GMDSS" for MRB type 23.

##### C.B. Claudis:

Samme tekst som nævnt under "Opda-

tering af navigationsinstrumenter" for MRB type 23.

##### C.B. Claudis:

##### Opdatering af motorovervågning

Med henblik på opdatering af den eksisterende motorovervågning, foreslås montering af en ny type overvågning baseret på computerteknik i lighed med den foreslåede til type 23.

Ny kabling og terminering er måske ikke nødvendig i dette tilfælde.

##### MRB 34 og 35:

Opdatering af navigationsinstrumenter Samme tekst som nævnt under "Opdatering af navigationsinstrumenter" for MRB type 23.

##### MRB 34og35:

##### Udskiftning af VHF radioer til GMDSS.

Samme tekst som nævnt under "Udskiftning af VHF radioer til GMDSS" for type 23.

Ved iværksættelsen af ovenstående forslag til levetidsforlængelser, er det hensigten -i vides mulig omfang - at indhente tilbud ved fællesindkøb og montage, således at udgifterne minimeres mest muligt.

*Gert Vestergård Pedersen*

#### Notat vedr. slæbearrangement på Redningsfartøjet MRB "M. GAARDBO"

##### Baggrund:

I forbindelse med redningsaktioner og efterfølgende bugsering af større fartøjer har redningsmændene på Hirtshals Redningsstation efter flere uheld og havarier på fartøjets slæbespil, anmodet om at få et nyt slæbespil monteret på MRB "Margrethe Gaardbo"

Seneste havari på slæbearrangementet skete den 6. august i år, hvor fartøjets kapstan ifølge besætningen ( og indberetning nr.61 fra 6. august 2000 ) blev revet af ved en bugsering af en havarist.

Stationsleder og besætning har overfor undertegnede udtrykt ønske om at få et større slæbespil, helst som det slæbespil der er monteret på MRB "M. LERCHE" i Thyborøn.

##### Identificerede fejl ved eksisterende slæbearrangement

Efter samtaler med Kurt og John fra Redningsstationen, er der er identificeret to problemer med nuværende slæbearrangement:

1.Ved udlægning af wire fra slæbespillet falder wiren af nederste hjul, når spillet hastighed overstiger den hastighed som wiren lægges ud med. Et kamera der er

placeret i spilrummet , kan i dette tilfælde ikke hjælpe til at bedre betjening af spillet.

2.Hvis fartøjets bovpropeller anvendes samtidig med slæbespillet, kører sidstnævnte, formodentlig pga. dårlige manøvreventiler, ukontrolleret. Dette medfører bl.a., at førstnævnte fejl kan opstå.

#### Dimensioneringsgrundlag for eksisterende slæbearrangement

Fartøjets pæletræk er ved afleveringsprøver målt til 11,2 t (2200/min. v. stigning 5).

For eksisterende tromlespil & kapstan er styrkedata i fig. Carl Bro som følger:

1. Slæbespil: 15 tons
2. Klemme: 15 tons (afprøvet ved 11,2 t)
3. Wire: 18mm 19,8 tons (brudstyrke)
4. Kapstan: 10 tons (trækkraft)

Kapstanen er beregnet til brug ved; dels fortøjning og dels til redning fra gummi-båd.

#### Vægtopgørelser for eksisterende anlæg

1. Spolespil 190 kg Jfr: Letvægtsberegning Kattegat typen do
2. Slæhearangement 112 kg
3. Forstækning i dæk 150 kg iflg. Carl bro. Placering i dæksniveau
4. Kapstan 32 kg iflg. Nørslau
5. Wire kniber 75 kg vejte

#### Løsningsmuligheder

Der er foreslås følgende 3 løsninger:

1. Nyt slæbespil af samme type som på "Martha Lerche"
2. Nyt slæbespil af samme type som på "Morten Stage"
3. Reparation og modifikation af eksisterende sæbespil

#### 1. Montering af nyt spil, type MRB "M. LERCHE"

Der kan evt. monteres et nyt spil af samme type, som forefindes på MRB M. LERCHE. Dette har en trækraft på ca. 7 t, altså en forøgelse af slæbespillets trækraft.

En overslagsmæssig beregning af nyt letskibstygdepunkt viser, at en placering på vejrdek agter, næppe er mulig grundet stabilitetsforringelsen, som følger af den højt placerede ekstra vægt af både spil og nødvendig forstærkning af dækket.

Alternativt kan spillet monteres under vejrdek, enten i rummet for det eksisterende slæbespil (såfremt der er plads), eller i det nuværende agterste redningsrum. Placeringen i agterste redningsrum er sandsynligvis at foretrække af hensyn til både plads, og trimforhold.

Placeringen i agterste redningsrum vil indebære, at redningsrummet nedlægges og

ombygges til at rumme det nye slæbespil. Herved vil fragt vægte til borde, bænke mv. og tilgå vægte for spil, trosse mv. samt vægt af evt. forstærkning i dæk. Vægt af spil mv. forventes at andrage ca. 1.700 kg. Evt. ekstra forstærkninger af nederste dæk vil være beskedne. Pga. opdriftsskum i hulrummet under nederste dæk og klædning, må der ikke svejses i nederste dæk under montering af spillet. Fartøjets hydrauliksystem skal opgraderes, hvis denne løsning vælges. Det er tvivlsomt om det af hensyn til fartøjets trim og stabilitet er muligt at placere spillet i redningsrummet agter. Svar kan først gives efter stabilitetsberegninger i programmet AutoShip.

Løsningen vurderes at være dyr, dels pga. spillets størrelse, dels pga. ombygningerne i forb. med redningsrummet.

Prislag: Ca. 1 mill. kr.

## 2. Montering af nyt spil, type MRB MORTEN STAGE.

Der kan evt. monteres et nyt spil af lignende type, som monteret ombord i MRB MORTEN STAGE, dog med plads til 400-500 meter trosse.

Ifølge NØRLAU, som er leverandør af slæbespillet til MRB MORTEN STAGE, vil et sådant spil sandsynligvis kunne

fremstilles til en samlet vægt g ca. 400 kg (eksklusiv trosse).

Denne mindre vægt muliggør formentlig placering i eksisterende rum for slæbespil. Endvidere er det tænkeligt, at det for så vidt angår stabilitet vil være muligt, at spillet placeres på vejrdæk agter.

Specifikationer:

Trækraft :3 tons på tom tromle

1,7 tons på halv tromle

1,1 tons på fuld tromle

Hastighed: 50 m/min ved tom tromle

95 m/min ved halv tromle

135 m/min ved fuld tromle

Bremsekraft: 9 tons

Hvis spillet placeres på vejrdæk agter, vil der kræves en forstærkning af dækket i det pågældende område. Placering af slæbespillet i spilrum agter vil næppe kræve større ændringer af stålstrukturen under spillet, til gengæld skal opmærksomheden henledes også her på, at der er opdriftsskum i rummet under dæk. Der kan således ikke svejses i stålet i forb. m. montering af spillet. Placering i spilrum agter vil medføre, at spillet står godt beskyttet mod vejrliget. Dog skal pladsforholdene i spilrummet undersøges nærmere.

Der skal foretages mindre modifikationer af hydrauliksystemet.

I forhold til løsning 1 vil ombygningerne være væsentlig mindre, ligesom de vægt og stabilitetsmæssige konsekvenser vil være mindre.

Prislag kr. 500.000.

Endeligt svar på om løsningen er stabilitetsmæssig mulig, kan først gives efter kørsel af beregninger i AutoShip.

## 3. Reparation og modificering af eksisterende spil

Det eksisterende spil forsynes med hydraulisk fremføring af vire til dækket, således at wiren under alle forhold holdes tot mellem spil og hjul, og derfor ikke kan hoppe af de/det ledehjul der jf. ovenstående forklaringer fra besætningen, har været et problem.

De vægt- og stabilitetsmæssige konsekvenser er ubetydelige ved denne løsning, idet der kun skal monteres en ekstra hydraulikmotor med gummihjul under dæk.

Prislag kr.150.000

## Valg af løsning

Materielafdelingen Ønsker med udgangspunkt i ovenstående 3 skitserede muligheder, at FK overvejer hvilke løsninger der skal arbejdes videre med.

Gert Vestergård Pedersen

# Æresmedlemmer i Foreningen af Danske Redningsmænd

En præsentation af Foreningens Æresmedlemmer i år 2000.

## Carlo Gundesen RST. Rømø



Carlo Gundesen der er født i 1924 havde allerede i 1948 kontakt til redningsvæsenet da var han for første gang med i et redningsforetagende som reserve og sejlede derefter en fem seks år som reserve. Da skete det i 1951 at vi fik den uheldige tragedie ved Hvide Sande, og der var en fem seks mand tilmeldt som reserve folk her, meldte disse alle fra på nær en og så blev jeg også hængende. Det frivillige arbejde har altid stået højt for mig. Ud over at være i redningsvæsenet var jeg 28 år som frivillig brandmand, og tog også brandmandsuddannelse, og der havde jeg den glæde at de sidste tolv år var jeg valgt til brandkaptajn, som vi kalder det henede. Jeg blev så officielt ansat i redningsvæsenet i 1954 og sejlede i næsten 20 år som bådmand. I 1964 mener jeg det var vi fik motorredningsbåd, en båd med en 32 hk. dieselmotor. Vi havde den sidste roredningsbåd i Danmark, og jeg var således med hele vejen fra roredningsbåd til vi fik UNI-33 der havde to maskiner og 400 heste, denne båd fik vi i 1987, så det var en stor forandring der skete i de år jeg var med i redningsvæsenet. Ligeledes var jeg med til at vi fik en Unimog til stationen, dette mener jeg var i 1989, de ville godt nok have prakket os en anden bil på, en Landrover fra 68, men der sagde jeg at den ville vi dog ikke nægte at tage, men vi mente den var ubrugelig her, og vi fik så som sagt en Unimog. Ligeledes var jeg jo også med til den her "Eksperiment båd" XRB.10, som nogle af "gutterne" henedefra jo var rundt og vise frem ved de forskellige stationer. I 1973

blev jeg bådformand, dette var jeg i ca. en halv snes år, og i 1984 blev jeg stationsleder. I 1979 modtog Carlo som han siger et Diplom eller hvad vi skal kalde det, for 25 års tro tjeneste, det der med medaljer det er mit indtryk lå lidt dødt dengang. I 1994 ved en sammenkomst på Rømø redningsstation fik Carlo overrakt Hendes Majestæt Dronningens fortjenstmedalje i sølv for lang og tro tjeneste, af overkonstruktør Asger Fossing. Carlo gik på pension fra redningsvæsenet d.1 november 1994. Carlo havde da været med i 40 år.

## Vagn Fischer RST. Sønderho



Vagn Fischer der er født i 1926 og startede i redningsvæsenet i 1947 som afløser eller reserve som det også blev kaldt dengang. Egentlig startede jeg længe før, jeg begyndte under krigen i fyrerne som kusk når roredningsbåden skulle ud. I 1963 afløser Vagn den daværende bådfører, der grundet sygdom måtte tage sygeorlov i godt og vel tre år. I 1967 bliver Vagn valgt til bådformand, dette job varetog Vagn indtil han blev stationsleder i 1971. Vagn fortæller at i hans mange år med tilknytning til redningsvæsenet, så havde han været med under mange forskellige redningsbestyrere og nævner i flæng Hansen, Aaskov Petersen, Ibsen, så mener jeg han hed Lorentzen og så kom Ole Skovgård. Vagn fortæller endvidere at da de gik fra roredningsbåd til motorredningsbåd og blev reduceret til seks mand, gik de som var afløser og løs til-

knyttet ud. Derfor fortæller Vagn, at selv om jeg har været med under så mange bestyrere og i alle disse år, har jeg kun modtaget 25 års medaljen. Fortjenstmedaljen for 25 års tro tjeneste fik Vagn Fischer overrakt af redningsinspektør Ole Skovgård ved en sammenkomst på redningsstationen i Sønderho i 1992. Vagn fortæller at en af de værste begivenheder der står prentet i hans hukommelse var engang i 1968 da de blev kaldt ud i februar måned, det var tæt tåge og vi skal jo huske på at vi havde jo ikke de navigationsmidler som i dag, og de skulle eftersøge to jægere der var savnet. Efter at vi havde fået motor redningsbåden sat ud på ruller, sejlede vi over imod det opgivne sted. Der var ligeledes indsat en helikopter og denne hørte vi også. Vi finder de to jægere som lå bundet fast til en stage, men hvad værre var, helikopteren var faldet ned og gået i brand, og da vi ser den er den udbændt og der sidder seks mand i den, så det var et forfærdeligt syn der mødte os.

Vagn gik på pension fra redningsvæsenet 1.maj 1996. Vagn havde da været med officielt i 29 år.

## Chr. Mose Enevoldsen RST. Hvide Sande



Chr Mose Enevoldsen er født i 1924. Chr Mose kom ind i redningsvæsenet under lidt tragiske omstændigheder i 1951. Dette år forliste MRB. 21 ud for Hvide Sande og hans bror der var med for første gang mistede livet ved dette tragiske forlis. Et par dage efter forliset havde min



far besøg af redningsbestyrer N. Hansen, og sad og talte med min far, der selv havde været i redningsvæsenet i 34 år, og da spørger min far redningsbestyrer Hansen hvad nu hvis båden skal ud, og da kunne jeg godt se at han skottede hen til mig. Dertil svarer Hansen at han godt kunne se at det ikke så godt ud, vi har jo fem kister der står her i byen. Bestyrer Hansen fortæller samtidig, at tre af dem som havde været skrevet op til redningsbåden samme morgen havde meldt fra, og så kunne jeg ikke lade være med at sige, kan i bruge mig er jeg da villig til at tage med, og på denne måde kom jeg ind i redningsvæsenet. Jeg var bådmand til 1960 da blev jeg bådfører og dette var jeg i tyve år indtil jeg blev stationsleder i 1980. Jeg sejlede blandt andet med MRB.34 i tyve år. I 1990 tildeltes Chr Mose SDS pokalen (initiativpokal) fra Sparekassen SDS i Ringkøbing for sin livslange kamp for bedre og mere sødygtige redningsbåde til Nordsøen. Blandt andet med bistand fra redningsbestyrer Aaskov Petersen fik de bygget MRB.34, der har bevist sit værd, og man må sige at den vel ligesom er blevet videreført ved bygningen af type T-20. Her satsede vi på en båd (T-20), som ikke skulle sejle som "lyn og torden", men sejle sikkert når alle andre ikke kunne. Ligeledes sad Chr Mose i bestyrelsen for Foreningen af Danske Redningsmænd i 84 og 85 som bestyrelsesmedlem og derefter som Næstformand i årene 86 og 87. Chr Mose har ligeledes sat i bestyrelsen for Martha Lerches Legat, og omkring ti år i Kronprins Frederiks Fond. I mange år sad Chr Mose også i Indre Missions hovedbestyrelse. Chr Mose fortæller at han tager rundt og fortæller om det danske redningsvæsen, når han bliver bedt om det, og der er mange foreninger og lignende der gerne vil høre Chr Mose fortælle om sine mange år i redningsvæsenet.

I begyndelsen af 1994 får Chr Mose Enevoldsen ved en sammenkomst på Hvide Sande redningsstation overrakt Hendes Majestæt Dronningens fortjenstmedalje i sølv, for lang og tro tjeneste, af Farvandsdirektør S Torp Pedersen. Chr Mose går på pension sidst på året 1994. Chr Mose havde da været med i 43 år.

**Herluf. Høj**  
**RST. Thyborøn**

Herluf Høj der er født i 1933 kom i 1979 ind som frivillig i redningsvæsenet. Herluf var ikke ukendt med havet og dets luner, han havde fisket i mange år og havde fra 76 været ansat ved Statshavnadministrationen som skipper på deres slæbe-



båd. Samtidig med at Herluf var frivillig redningsmand, fortsatte han med at være skipper på slæbebåden indtil 1986. I 1985 blev Herluf valgt til bådformand ved stationen, og i det civile erhverv blev han ansat ved Lodseriet, hvor han blev til han blev fastansat bådfører, dette skete i 1990. Herluf var bådfører til 1994, hvor han afløste Robert Iversen som stationsleder. Ved årsskiftet 95/96 indtrådte Herluf i bestyrelsen i Foreningen af Danske Redningsmænd, og Herluf sad i flere udvalg, og specielt i LSU tog Herluf en kraftig "tørn" hvor ingen var i tvivl om hvad Herluf mente om diverse ting, og hvorledes de skulle udføres i praksis. Kontorchef Bent Davidsen fra Farvandsvæsenet udtrykte det meget rammende ved Herluf's afskedsreception »Det kan godt være du engang imellem har været besværlig og er blevet opfattet som et brokoved, men vi som kender dig vi ved at der banker et godt og ædelt hjerte bag den hårde facade, og det er jo det der tæller i den sidste ende«.

Herluf fortæller at da han blev bådformand havde de MRB.35, den var her faktisk da jeg kom ind i redningsvæsenet, vi fik den mener jeg i 1973, dette var en fantastisk båd. Lige før jul 89 fik vi så Martha Lerche. En af de ting jeg husker som lidt spændende var i 1988, hvor der kom en garnbåd og ville til at sætte garn uden for Lodbjerg, på en eller anden mystisk måde fik de kørt en trosse i skruen så maskinen gik i stå, og selv om de smed anker kunne dette ikke holde og de drev ind mod kysten. Vi kommer så ud til dem, men da er de drevet så langt ind i brændingen at de var begyndt at tage bund. Vi får skudt et par liner over til dem, og samtidig har de fået sat maskinen i gang, så de kan hive trossen over og få sat fast, det lykkes at få trukket båden ud, denne ville ellers helt sikkert have gået tabt. En anden og noget mere uhyggelig oplevelse var nok den 1 november 1988 da MRB.35 om ikke væltede så da

væltede ca. 140-150 grader om på siden så bunden kom opad, med fire mand ombord. Da båden kommer op på ret køl igen, den vendte så bare stævnen den modsatte vej den var drejet 180 grader da den væltede, vender Herluf sig om og spørger om der var nogen der var kommet til skade, det var der heldigvis ikke, og Herluf siger: hvad ligger vi så her og driver efter, vi kan da ligeså godt se at komme hjem. Dette er faktisk Herluf i en nøddeskal.

Herluf var stationsleder fra 1994 til 1999, ligeledes sad Herluf i bestyrelsen til han ved en sammenkomst på Thyborøn redningsstation med repræsentanter fra Farvandsvæsenet i begyndelsen af 1999 gik på pension fra redningsvæsenet. Herluf havde da været med i 20 år.

**Robert Iversen**  
**RST. Thyborøn**



Robert Iversen der er født i 1924 kom ind i redningsvæsenet i 1952 som frivillig bådmand. Robert kom med da de manglede en ny mand, den daværende stationsleder eller opsynsmand som det hed dengang, var pludselig afgået og redningsbestyrer Niels Hansen var i Thyborøn for at få en mand ansat ved redningsbåden, der meldte Robert sig og blev antaget 1 juli 1952. Robert havde frem til dette år været fisker, men blev samme år ansat i Lemvig Bank Thyborøn afdelingen. Robert var med hele vejen fra bådmand, bådfører til stationsleder, stationsleder blev han i 1975 indtil han fratrådte i 1994. Robert der må betegnes som en institution i det danske redningsvæsens historie, blev valgt ind i bestyrelsen i 1978, og overtog med det samme hvervet som kasserer, dette job som kasserer bibeholdt Robert frem til 1998, altså i 20 år. I 1982 blev Robert valgt til formand i Foreningen af Danske Redningsmænd. Efter det tragiske forlis af RF.2 rejste vi til København og sagde til dem at såfremt

de ikke fik bygget nogle både som vi selv fik indflydelse på, så kunne de skrotte redningsvæsenet eller få nogle andre til at redde folk, for så ville vi simpelthen ikke have noget med det at gøre, og dette var inde ved den daværende forsvarsminister Hans Engell. Så jeg var mere i København end jeg var hjemme med alle disse møder og alle de udvalg jeg sad i. Men vi må sige at det ikke har været forgæves. En hændelse som står tydeligt for Robert, året er han ikke helt sikker på, men det var før 72, det var da vi havde MRB.21 da blev vi kaldt ud, og det foregik jo på den måde at opsynsmandens kone kørte rundt og bankede på redningsfolkene vinduer, at vi skulle ned i Nissum Bredning, der var nogle køer der havde forsøgt at svømme fra den ene holm til en anden, og dette var i et forfærdeligt stormvejr, om vi ikke lige kunne smutte ned og kigge efter disse køer. Sådan noget havde vi da aldrig været udsat for før og heller ikke siden, men gårdmanden havde haft ringet at de lå og svømmede ude i Limfjorden, og han vidste ikke lige hvordan han skulle forholde sig, men vi tager afsted og begynder at lede efter køerne men vi finder ingen køer, så de må være kommet i land igen, men vi lå nu og kørte rundt i et godt stykke tid for at se om der var et kohoved der stak op af vandet, men der var ingen. Vi sejler så hjemad igen, vi havde en af de store gammeldags radioer og den passede Fiskerikontrollen inde på land, så kommer han løbende ned og siger at vi ikke skal hive båden ind i huset igen, for vi skulle til og op til Lodbjerg og redningsskibet Vestkysten var allerede afgået efter en båd der var ved at drive på land, men de mente ikke de kunne komme ind til Fiskerbåden. Vi skynder os så at sejle da vi så kommer ud i kanalen da kommer vores egen fiskeflåde som er på vej hjem grundet det hårde vejr, da vi er næsten ude af indsejlingen til kanalen siger Ejner Bruun, der står lidt i læ af læsejlet, MRB. 21 var en åben båd uden styrehus og med en benzin motor, der væltede der et skib. Vi sejlede så tværs over kanalen, og det første vi så var et skib der lå med bunden i vejret og skruen kørte stadigvæk rundt, det var en fiskekutter på 28T. Vi kan så se en masse brædder og andet der ligger ned i læsiden, og midt i alt det ser vi to hoveder der stak op engang imellem, vi går så op i luv siden og driver ned til dem, vi kaster en redningskrans med en line over ud til dem, og de får begge fat i den, hvordan dette kunne lade sig gøre ved vi ikke for de var da allerede nærmest halv bevidstløse, vi begynder så at trække dem ind til os, men så råber en af

folkene hold fast, der kommer en kæmpe sø, og så får vi sådan en på hatten, at redningsbåden var fuldstændig begravet i vand, vi havde da fået dem hevet næsten hen til os, men på en eller anden mystisk måde bliver de trukket under båden, og de ligger så på den modsatte side, og vi driver væk fra dem. Linen til redningskransen sidder nu under bunden, den får vi fat i med en bådshage, og de to mand havde hvordan det end kunne lade sig gøre krampagtig hold i redningskransen, da vi får dem ombord vil de ikke slippe kransen, både øjne og mund stod da vidt åben på de to mand. Vi begynder at give dem kunstig åndedræt osv. Vi bestiller så over vores gamle radio en læge og nogle ambulancer der skulle stå klar når vi kom ind. Så vi sejlede alt hvad vi kunne ind efter havnen, og glemte alt om Lodbjerg Fyr og Vestkysten, men Vestkysten klarede selv paragrafferne ved Lodbjerg. Jeg besøgte dem på sygehuset, og hvordan det hele gik til, kunne de overhovedet ikke huske, de kunne kun huske at de havde set redningsbåden, hvordan de var blevet reddet og hvordan de fik fat i redningskransen, det anede de faktisk intet om. De fortalte så også, det havde jeg nu hørt inden, at de havde en dreng med på 17 år, men da vi ikke vidste det fik vi ikke ledt efter ham, vi spurgte godt nok da vi fik dem ombord om de var tre eller fire mand, men de reagerede overhovedet ikke på vore spørgsmål. Han blev fundet drevet op på en grund lang tid efter. Jeg tager det som et Guds mirakel, at de to mennesker blev bjærget, for var de køer ikke rendt ud i Limfjorden, så havde vi aldrig nået og fået bjærget de mennesker, vi lå jo klar, og skulle vi først have været kaldt ud og sådan, var der nemt gået et kvarter, og så havde det været for sent.

Robert var Formand for Foreningen af Danske Redningsmænd indtil Generalforsamlingen i 1991. Kasserer som nævnt til 1998, er stadig bestyrelsesmedlem i Martha Kirstine Lerches Legat ( i over tyve år). Robert modtog i 1977 Plakette for 25 års tro tjeneste. I 1992 40 års Plakette for tro tjeneste. I 1994 fik Robert ved en sammenkomst på Thyborøn redningsstation overrakt Hendes Majestæt Dronningens Fortjenstmedalje i sølv for lang og tro tjeneste af Farvandsdirektør S Torp Pedersen og ligeledes Forsvarets Hæderstegn. Robert gik på pension fra aktiv tjeneste 1.april 1994. Robert havde da været i aktiv tjeneste i 42 år.

**Ejner Bruun Jensen**  
**RST. Thyborøn**

Ejner Bruun Jensen der er født i 1925 kom ind i redningsvæsenet som frivillig



redningsmand i 1954. Ejner kom med dengang hans far stoppede efter 38 år i redningsvæsenet. At familien Bruun Jensen har været særdeles aktiv i redningsvæsenets historie beviser følgende. Ejners farfar var aktiv i ca.38 år, Ejners far ligeså mange år, og Ejner selv også i 38 år, og i dag er det Ejners søn Carsten der på tolvte år fører den stolte familietradition videre i redningsvæsenet. Ejner startede som bådmand, men da de i 1973 fik MRB.35 blev han motorpasser på denne. En af mange barske oplevelser var engang først i firserne, 81-82, hvor der væltede en fiskekutter ude i kanalen på vej ind i en hård storm, strømmen løb samtidig hårdt ud af kanalen, så der var et frygteligt hav, fiskekutteren blev simpelthen kastet rundt, og de to mand blev kastet i vandet. Vi går så ud og leder efter de to folk og finder også den ene et stykke tid efter, men desværre var han da omkommet på det tidspunkt, den anden bliver nogen tid senere fundet drevet op på stranden. I 1979 kom de i tanke om at der skulle ansættes en fast mand her i Thyborøn samt en i Hvide Sande til at passe bådene, så den i august 1979 blev jeg ansat som fast mand, så egentlig var jeg den første fastansatte ved redningsbådene. Ellers havde jeg der for inden, mens jeg var frivillig, været ansat på havnen ved Fiskeriforeningen. I 1975 var Ejner sammen med Robert Iversen, Aaskov Petersen og Jørgen Ibsen, med til at repræsentere det danske redningsvæsen i Polen. Robert og jeg sejlede med MRB.35 til København og hentede Ibsen og Åskov Petersen, derpå sejlede vi til Sverige, Simrishamn, og derfra fulgtes vi med en Svensk redningsbåd til Gedynia, hvor vi så deltog i det Polske redningsvæsens 25 års jubilæum.

I 1979 modtog Ejner Bruun Jensen plakette for 25 års tro tjeneste og i oktober 1992 gik Ejner på pension fra redningsvæsenet. Ejner havde da været med i 38 år.

**Evald Harbo**  
**RST. Hanstholm**



Evald Harbo der er født juleaften 1933 havde flere år før sin egentlige ansættelse i 1959 kontakt til redningsvæsnet, da han igennem en del år forinden havde været det man dengang kaldte reserve eller afløser. Denne kontakt skyldtes sikkert familien Harbo's over 100 årige tilknytning til redningsvæsnet, hvor Evald var tredje og indtil videre sidste generation af familien med tilknytning til redningsvæsnet. Når nogle af folkene ved stationen var hjemmefra så var Evald inde i deres sted, og ved en som drev en bestemt slags fiskeri og var væk nogle måneder hvert år, der afløste Evald fast. Ligeledes når der manglede en til at gå strandvagt, og når vi skulle have båden ud fra kysten, så blev der altid indkaldt nogle ekstra folk, og der var jeg altid med. Vi havde dengang MRB.13 og den kom herfra i 1967, da blev den sejlet til Svendborg og der blev den moderniseret lidt, og jeg mener den kom til Odden derefter. Evald var efter sin ansættelse hele vejen igennem og blev i 1979 ansat som stationsleder ved redningsstationen i Hanstholm. Evald havde i sin tid som frivillig redningsmand været fisker indtil 1972, hvorefter han kom ned på havnen og arbejdede i en fiskeeksport indtil 1986, derpå arbejdede han så ved isværket indtil han blev fastansat ved redningsstationen i 1990. Egentlig skulle Evald have haft 25 års fortjenstmedaljen i 1979 for lang og tro tjeneste, egentlig hedder medaljen Forsvaret Fortjenstmedalje, men han hørte ikke et eneste ord, ikke engang et lille takkebrev eller lignende, men på det tidspunkt var det sådan lidt ude af system med overrækkelsen af medaljer, så Evald fik først sin Fortjenstmedalje i begyndelsen af 90'erne. (Her bliver jeg nødt til at fortælle en lille pudsigheid, jeg havde jo forberedt nogle spørgsmål til vore kære Æresmedlemmer, hvoraf et lød, hvem overrakte medaljen) og til dette svarer

Evald, det gjorde Posten. Vi fik os en sund latter og Evald forklarer, at den kom i en brun kuvert, og han blev forespurgt om han ville modtage den, sagde ja tak, og så regnede han med at der nok kom en og overrakte den, men nej, så jeg kan med god samvittighed sige at jeg selv overrakte medaljen til mig selv.

Evald har udført et stort stykke arbejde i bestyrelsen i Foreningen af Danske redningsmænd. Evald blev valgt ind i bestyrelsen i 1989 og sad i mange udvalg og i årene 95 til 97 var Evald Næstformand. Evald udtrådte af bestyrelsen da han valgte at gå på pension i 1997, Evald er dog stadig aktiv i bestyrelsen for Martha Kirstine Lerches Legat. En af de mange episoder som Evald har oplevet i sin tid i redningsvæsnet er det Polske skib "Breda" der forliste den 9 januar 1975 i yderhavnen. Vi var ude ved Breda, og der kunne vi have taget alle folk fra den, men det ville kaptajnen ikke, vi foreslog at vi tog nogle af folkene med, men det ville han heller ikke, for som vi sagde der var igen grund til at han lå derude i forhavnen med 27 mand ombord. Jeg sagde også i Søretten hvor vi sad i 11 timer, at det ikke havde været noget problem at tage folkene ombord, men at det var blevet os nægtet, vi havde på det tidspunkt MRB.33 som vi syntes vi var godt manøvrerede med, så det havde ikke været et problem. Men kaptajnen ville have slæbe assistance og vi turde ikke begynde at slæbe et skib på knap 800 t ud af havnen med de 300 heste vi havde. Vi sejlede så ind og jeg snakkede med vores stationsleder, og fortalte hvordan situationen var, og jeg mente vi skulle sende bud efter en helikopter, så vi besluttede at jeg kaldte Skagen og bestilte en helikopter, lidt efter blev det bekræftet at der var en på vej. Lidt før helikopteren ankom talte vi med ham, og blev enige om at han skulle stå inde på landingspladsen på havnen klar til at lette, såfremt vi skulle se at der skete noget, så var han klar til at gå op. Lidt over midnat knækker ankerkæden på det Polske skib, og jeg kalder helikopteren, og næsten inden jeg havde sluppet røret var han i luften. Han var ude ved Breda da den kæntrade, og jeg har aldrig set magen, da den ramte de store stenblokke ud i havnen, den slog et slag ind over dem og så væltede den udad, og da stod der en 30 meter høj flamme ud af skorstenen. Vi sejlede så ind, vi kunne ikke gøre noget udefra, og folkene blev sendt op på kajen og jeg fortojede MRB.33. da så vi så de polske folk komme op engang imellem og helikopteren tog dem op så rask han kunne, så fløj han ind med nogle og ud igen. Andre kom også op på skibet,

men der var gået hul på tanken med olie så det var meget glat, dem så vi der rutschede ned af skibssiden og blev knust i stenblokkene. Der blev bjærget 17 mand, hvoraf en senere døde, og 10 mand omkom. Det var trist at se på, nogle havde de hold i, men kunne ikke holde dem da de var smurt ind i olie. Inde i havnen lå der en anden Polsk båd der hed Baryk, kaptajnen derfra kom senere i retten hjemme i Polen, og blev fradømt sine kaptajns papirer, for ikke at have været gået ud og ydet hjælp til Breda.

Den 1 februar 1999 fik Evald Harbo ved en sammenkomst på Hotel Hanstholm overrakt Hendes Majestæt Dronningens Fortjenstmedalje i sølv for lang og tro tjeneste af Kontorchef Bent Davidsen fra Farvandsvæsnet. Evald gik på pension fra redningsvæsnet den 1 marts samme år. Evald havde da været med i 40 år.

**Jens. M. Rasmussen.**  
**RST. Sæby**



Jens M Rasmussen der er født i 1921 kom ind i redningsvæsnet i 1956. Dengang havde vi en ganske almindelig åben båd med benzin motor i på hele 40 hk. i omtale kaldte vi den MB.19. Ved siden af mit hverv som frivillig redningsmand arbejdede jeg hos min bror der havde en fiskeeksport, og der før havde jeg været fisker. Jeg startede med at være reserve motorpasser, og den båd vi havde var jo fuldstændig åben, og det eneste vi havde var et sejl at slå over os hvis det var alt for dårligt vejr, og skipperen stod bag et læsejl, som blev holdt oppe af to pinde, så der var hverken læ fra siden eller fra oven. Så det var nogle andre forhold end dem jeg så den anden dag, da var den nye båd fra Skagen lige herinde, så det er ren luksus i dag. Vi skal tænke på at vi fik det enorme beløb af 4-6 kroner om året til indkøb af gummitøj. Dengang var det olietøj og sydvest samt når det var koldt et par store slugvanter. Vi fik dog senere nogle andre både. I

1980 blev Jens stationsleder eller opsynsmand som det hed dengang. I 1981 havde Jens 25 års jubilæum, og modtog der en plakette/diplom for lang og tro tjeneste underskrevet af Otto Gredal. En af de ting der står i Jens hukommelse i dag, er en hændelse fra 1958, hvor de havde en Parket der sejlede fra Sæby til København med stykgods. Og der en vinterdag i februar fik vi en forrygende snestorm fra NØ, det blæste 10 til 11 af daværende styrke, og Parketbåden der havde radio ombord meddelte at den ikke anede hvordan den var henne, det var en yngre mand der var skipper ombord. Vi blev så kaldt ned om aftenen af bestyreren, men vi kunne ikke gøre noget da det var bælghemmet, og en forrygende snestorm, så vi sad og ventede hele natten. Vi kunne ikke give besked hjem at vi opholdt os på stationen, da flere af redningsfolkene ikke havde telefon, så vores koner regnede med at vi var ude på havet. Om morgenen skulle vi så af sted, men det ville sige at motoren så var frossen, så vi måtte have fat i en blæselampe for at få kølevandsrøret tøet op. Vi var så heldige at det på det tidspunkt sneede så meget at det kunne dæmpe bølgerne, det frøs 14 grader på det tidspunkt, og vi satte så kursen N på, vi kunne vel højst se 30 meter. Min fætter der også var med stod og loddede, vi brugte håndlod dengang, og vi andre fem seks mand sad under sejlet. Så lød der lige pludselig et forfærdeligt spektakel nede fra maskinen, så vi tog og slog kontakten fra, det var med tændrør, så maskinen kunne gå i stå. Det viste sig at det var kæden til starten der var knækket, dette foregik jo dengang med håndsving og kædetræk, og den slog rundt på rør og alt muligt, så vi var glade for den ikke havde slået et benzinrør over, for så var vi røget i luften. Så vi tog og smed ankeret ud, og så viser det sig at vi ligger lige uden for Frederikshavns havn, havde kæden da bare holdt 5 minutter længere så vi var kommet klar af havnen, men det gjorde den altså ikke. Så siger den ene, imens han kiggede på sit ur, nu kommer "Sessan" snart, og han havde ikke mere end lige sagt dette, så dukker den frem af snetykningen, med kurs lige ret imod os. Den ene af folkene siger at nu gælder det livet, så vi sprang hen til ankerrossen og firede ud, indtil vi kun havde to løse tøm tilbage omkring pullerten at holde fast i, så der stod vi to mand og holdt fast alt det vi kunne. "Sessan" kommer så og han kunne naturligvis ikke flyde over vores ankertov, så vi blev hevet ind i siden med en voldsom fart, og kurede hen langs siden imens ild og skidt stod os om ørene, heldigvis blev der ikke noget antændt.

Hvordan han fik skibet stoppet står for os stadig uklart, men han fik bakket sig fri af vores ankertov, og fik sneget sig N-om, der var lige akkurat vand til at han kunne flyde. For at gøre opmærksom på at vi havde brug for hjælp, tog vi en bådshage og hang en af folkenes Kapok veste op på, men disse redningsveste var så vand drukken at bådshagen knækkede. Heldigvis havde han observeret at vi havde brug for hjælp. For et stykke tid efter at han var kommet i havn, kom der to fiskekuttere ud og hjalp os, de fik et tov ombord og imens de slæbte os op mod søen halede vi vores anker op, for det skulle vi have med. Vi blev så slæbt i havn, og kom hen i Sejlklubben, og heldigvis havde der været fest der aftenen i forvejen, så vi fik en tallerken varm suppe der var tilbage, og vi fik vores fingre tøet op. Der blev så sendt bud efter en mekaniker, men for at komme ned til havnen måtte have fat i en traktor, det var den eneste måde han kunne komme gennem sneen på. Han fik sat en ny kæde på, og vi ville så sejle hjem, men så var den frosset igen. Så kravlede vi op og tog rutebilen de tolv kilometer til Sæby, vejene var blevet ryddet så meget at den kørte. To af redningsmændene havde en fiskekutter, så næste dag var det blevet helt stille, sejlede vi ned og hentede redningsbåden tilbage til Sæby. Få dage senere var havet frosset til. Parketten blev fundet nede i Ålbæk Bugten.

Jens M Rasmussen var stationsleder fra 1980 indtil han gik på pension i november 1991. Jens havde da været med i 35 år.

**Harald. Bachmann.**  
**RST. Grenå**



Harald Bachmann der er født i 1917 havde allerede i 1947 tilknytning til redningsvæsnet, dette på baggrund af at jeg kan huske at jeg lå og svømmede efter to mand, da de druknede den 17 juli 1947. Da sprang jeg ud fra redningsbåden og

derfor kan jeg med sikkerhed sige at denne dato var jeg med. Egentlig havde jeg været noget længere, for inden den omtalte hændelse, var jeg med nede ved noget der hed Hesten ved et skib der forliste og dette var noget før 1947. Der kan jeg huske at jeg mødte den daværende bådfører af redningsbåden, som sagde til mig at de skulle ud og sejle og om jeg ikke kunne tage med, da de manglede et par mand, jeg kan huske at jeg havde en næsten ny skindjakke på, og det var et modbydeligt vejr, nærmest storm fra NØ, så efter den tur blev den aldrig til skindjakke mere. Dengang havde vi MRB.9 der sad en 32 hestes benzinmotor i denne åbne båd, og ligeledes lå årene i begge sider af båden klar til brug. Officielt blev Harald ansat i 1949 som betjeningsmand siden blev jeg reservemotorpasser, så blev jeg motorpasser da den daværende motorpasser gik i land, og senere da vi fik radiotelefonanlæg som det hed, blev jeg det meget fine ord "Telegrafist-ekspedient" så det var jo en formel titel. Egentlig har familien Bachmann's navn altid været nævnt i forbindelse med redningsvæsnet historie på Østdjursland ved henholdsvis raketstation Fornæs og senere ved Grenå havns redningsstation. Allerede i 1870 blev hans oldefar ansat som betjeningsmand ved Raketstation Fornæs. Efter en tragisk ulykke hvor 14 mennesker mister livet fik den daværende opsynsmand så stor kritik, at han valgte at trække sig. Så i 1876 bliver Haralds oldefar ansat som opsynsmand ved raketstation Fornæs dette forbliver han til han falder for aldersgrænsen, og så er det Haralds bedstefar der bliver opsynsmand ved raketstationen, dette forbliver han til 1931 da raketstationen bliver underlagt Grenå havns redningsstation, fra raketstationen har Harald to onkler der følger med over på MRB.9, Raketstationen nedlægges i 1937, og disse to onkler er stadig ved redningsbåden da Harald indtræder i 1947. Vi sejlede da sammen i nogle år. Så alt i alt har familien været med i 116 år da jeg fratrådte. I 1974 havde Harald 25 års jubilæum, og ved denne lejlighed modtog han et stykke papir på tre linjer, hvorpå der stod " Tak for lang og tro tjeneste, venlig hilsen Otto Gredal " 10 år senere havde Jørgen Ibsen lavet nogle Plaketter til dem som på daværende tidspunkt havde 25 års jubilæum, og da sagde Jørgen Ibsen til Harald, at selvom han havde haft 25 års jubilæum for længe siden, så mente han at han trods alt også burde have en, så Harald fik med 10 års forsinkelse langt om længe det fortjente bevis. En af de ting Harald husker tydeligt den dag i dag, er en redningsaktion

som foregik d. 9 december 1954. Den Tyske Jernlogger "Ilse" af Laboe er gået på Kalkgrunden i noget rigtigt dårligt vejr, og redningsbåden bliver sendt ud for at bjærge besætningen på fire mænd. Da redningsbåden kommer ud må den flere gange op på siden af Loggeren, da den voldsomt brækkende sø kaster den væk. En af de gange vi er oppe på siden af den bliver der smidt en køjesæk over til os, og vi griber den. Da kan vi mærke at der er noget der bevæger sig i den, og vi skynder os at lukke sækken op, vi tænkte om det var et spædbarn eller sådan noget, og ud springer skibshunden, der i øvrigt hed "Butsi" Det lykkes os at bjærge de fire søfolk og skibshunden, og få dem bragt til Grenå, hvor de bliver indlagt på sygehuset. Specielt Kaptajn Kurt Fleisfresser, havde da han blussede efter hjælp forbrændt den ene hånd voldsomt, og havde længe efter store smerter i hånden. Harald fortæller at de modtog et flot takkebrev fra besætningen, hvor de skriver at de er meget imponeret over det Danske Redningsvæsen, at man hjalp uden at tage hensyn til den store risiko det var at løbe op på siden af den strandede båd hvor søen brækkede voldsomt. De ville ved hjemkomsten til Tyskland indstille redningsfolkene til en medalje inden for

det Tyske Rigsvåben. Der opstår så det problem, at i henhold til de danske Veterinærbestemmelser, at hunden ikke må opholde sig i land, den var blevet anbragt ved en dyrlæge. Så kaptajn Fleisfresser fik valget mellem enten at lade den aflive, sende den i karantæne i København, eller sende den til Tyskland på en eller anden måde. Kaptajn Fleisfresser kløede sig eftertænksomt i nakken og styrmændene så meget ulykkelig ud, da de fik dette ultimatum, men enden på historien blev at hunden kom ombord på et tysk skib der lå i Grenå, og så ville aflevere den til bekendte i kaptajnens hjemby. Det ville da også have været uforholdsmæssigt at aflive hunden, når den nu havde overlevet den mest dramatiske strandning ud for Grenå i mange år. Harald fortæller at han igennem mange år havde forbindelse med Kurt Fleisfresser, blandt andet udvekslede de julekort.

Harald sad i perioden fra 1980 til 1986 i bestyrelsen for Foreningen af Danske Redningsmænd, Ligeledes en hel del år i bestyrelsen af Martha Kirstine Lerches Legat. Var stationsleder/opsynsmand fra 1980 til 1986. Harald gik på pension i 1986. Han havde da været med i knap 40 år.

Foreningen af Danske redningsmænd har 11 Æresmedlemmer, jeg havde sendt brev til dem alle med svarkuvert, og ni reflekterede på henvendelsen. To har undladt selvom jeg af omveje har forsøgt at påvirke dem, men de har ikke svaret og dette vil jeg naturligvis respektere, men jeg syntes de dog trods alt skal have en lille omtale. **Erik H Jensen** forhenværende stationsleder ved redningsstation Klintholm modtog i januar 1994 ved en sammenkomst på redningsstation Klintholm Hendes Majestæt Dronningens Fortjenstmedalje i sølv overrakt af kontorchef Bent Davidsen for lang og tro tjeneste. Hendes Majestæt dronningens Fortjenstmedalje overrækkes for 40 års tjeneste. Endvidere er der forhenværende stationsleder ved redningsstation Gedser **William Christensen**. William var i flere år med i bestyrelsen og sad i nogle år som næstformand i Foreningen af Danske redningsmænd.

Egentlig blev det et lidt større arbejde end jeg havde forestillet mig, men det var både hyggeligt og specielt lærerigt at tale med vores Æresmedlemmer, jeg fik i hvert tilfælde mange ting at vide som jeg faktisk ikke anede en disse om, og mange en god historie, jeg havde blandt andet et spørgsmål der lød, om der var en bestemt historie/oplevelse som de specielt huskede. En ting vil jeg sige til slut, efter at have hørt om hestevogne, strandvagter i storm, roredningsbåde og små åbne motorredningsbåde. De var nogle "Hårde halse" disse gæve gutter. *Tak for jeres store indsats.*

HS

## Når nøden er størst er hjælpen nærmest

Denne overskrift ser jeg fra KGM over aktioner der er kørt i KGM regi. Det var som sådan ikke selve overskriften der vakte min særlige interesse, men specielt hvad jeg læser i afslutningen af beskrivelsen om aktionen. Beskrivelsen lyder som følger:

Freitag eftermiddag den 15 september gik en tysk sejlbåd på grund nordøst af Stryhnø. Færger mellem Rudkøbing og Marstal var lige i nærheden og fik øje så grundstøderen. De kunne se, at der var fare for at han kæntrede. Færger sendte derfor deres Mand Over Bord båd (MOB båd) afsted, for om nødvendigt at bjærge de ombordværende. Samtidigt blev KGM alarmeret. Med venlig hjælp fra havnemesteren i Rudkøbing fik KGM kontakt til havnemesteren på Stryhnø, der tog afsted i sin egen båd. Da MOB båden nåede frem kunne de se, at der var et tysk ægtepar der var ombord. Fruen takkede ja til tilbuddet om at sejle med færgeren til Marstal, mens manden valgte at blive ombord. Da havnemesteren fra Stryhnø nåede frem, blev sejlbåden trukket fri. Manden fortsatte derefter ved egen hjælp til Marstal. Et skoleeksempel på at det er vigtigere at skibe, der er i nærheden af en søulykke hjælper til, end at man overlader det til professionelle, der kan være flere timer væk.

Hos KGM fører vi en database over fartøjs beredskaber. Det er civile med en båd, der er klar til at stå til rådighed ved mindre uheld og eftersøgninger i deres område. Du kan også indgå i fartøjsberedskabet. Send et brev til KGM med data på din båd, samt din adresse og telefonnummer, så bliver du skrevet op i vores database. Kravet er at du skal kunne rykke hurtigt ud og helst have VHF eller mobiltelefon ombord.

Dette får mig til at tage kontakt til en bekendt ved KGM, for at høre hvad nu dette er for et tiltag man tager fra deres side

Jeg får bekræftet at man er i gang med at oprette en Database, hvor civile personer med velegnede både kan gå ind i en form for et hjælpende beredskab, for der er mange steder hvor det offentlige beredskab er meget minimalt, eller faktisk ikke forefindes, og skal man så vente på at dette beredskab først kommer til, lang tid efter, så kunne det eventuelt godt være for sent. Så alt i alt er dette faktisk et

godt initiativ, som redningsfolk kan vi ikke acceptere at folk ligger og drukner i vore farvande. Det bliver mig fortalt at man på nuværende tidspunkt er oppe på 17 registrerede til dato, og at man håber at kunne udbygge Databasen med nogle flere.

Da kommer der mig en ting i hu, som jeg hørte på et regionsmøde i region Nord og her vil jeg faktisk godt referere til en udtalelse af stationsleder Erik Sørensen Østerby Læsø, der ved Regionsmødet i Ålborg d.13-3-99 (står i blad No.2-99) blandt andet udtalte: »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« Man må jo sige at med det tiltag der sker med at oprette en form for en privat hjælpefunktion, ja så var disse udtalelser ikke ramt helt ved siden af, for det er vel på grund af manglende redningsstationer at disse private hjælpefunktioner bliver oprettet, nu ikke at forstå at redningsfolkene kan have noget imod dette, for det har vi ikke, vi ville ikke kunne godtage at folk ligger og drukner i vore farvande, men det beviser bare, hvad alle faktisk er klar over, der er overhovedet ingen forbindelse mellem den virkelige verdens kendsgerninger, og de personer der sidder og træffer afgørelser inde på Tinge. Der er virkelig et behov for flere små redningsstationer, og Bredskabs Forbundets landschef Nina Lindhardt, beskriver virkelig polemikken omkring politikernes beslutninger, eller mangel på samme, først så vil man lukke så vil man bevare og efter at man har bestemt at en station skal lukke laver man så først en undersøgelse af forholdene bag efter.

Dette er ret frustrerende, sagt på en pæn måde. Og her tænker jeg specielt på hele "Cirkusforestillingen" omkring Sønderho. Dette er faktisk slet ikke sjov mere, det er nærmest skandaløst, at der ikke bliver truffet en afgørelse som et flertal står bag, med en velbegrunnet undersøgelse som dokumentation. Som det kører nu at den ene dag er den solgt og næste dag melder en anden ud at den skal bevares, hvorfor tager i ikke og bliver enige i en fart.

Dette får mig til at tænke på at da jeg var barn for efterhånden mange år siden, da kan jeg stadig mindes at når vi børn

skulle lege en leg, som hed kuk eller gemmeleg, så var der altid en der skulle vælges til at lede efter de andre, dette var der naturligvis ingen der ville melde sig til frivilligt, og derfor brugte vi en metode hvor alle deltagere rakte en hånd frem, og den der var udvalgt som tæller begyndte: Okker gokker gunmmiklokker erle perle pif paf puf, du skal stå. Den som man så nåede til med stå skulle så lede efter de andre. Med den polemik der foregår omkring redningsstation Sønderho, så er den reddet så er den nok ikke reddet, da får man på fornemmelsen at samme fremgangsmåde benyttes ved beslutningen angående skæbnen omkring redningsstation Sønderho. Skulle man med "stå" ramme en som går ind for bevarelsen af redningsstation Sønderho, ja så er den reddet, og i modsat fald skal den lukkes. Der er i hvert tilfælde ingen økonomisk eller operativt belæg for at nedlægge den, allerhøjest et prestigetab, men det er sikkert også nok. De syv stemmer til næste folketingsvalg som stationen repræsenterer er jo alligevel ikke noget der tæller.

Dette som får mig til at skrive sådan er følgende. (citat Jyske Vestkysten) Forsvarsordførerne for de største partier i Folketinget er vildt uenige med forman-



## HANSTHOLM NY FLYDEDOK A/S

Professor Lundgrens Gade 22. DK-7730 Hanstholm, Danmark

Alle former for skibsreparationer og ombygning

Dok-kapacitet op til 1500 t - bredde 14 m - længde 80 m

Ring og få et uforpligtende tilbud

Telefon: +45 97 96 27 47 . Fax +45 97 96 28 48  
Thomas Christensen Mobil: +45 23 32 25 47  
Per Sandahl Mobil: +45 40 42 16 03



Aut. HONDA-forhandler  
GENERATORER - PUMPER

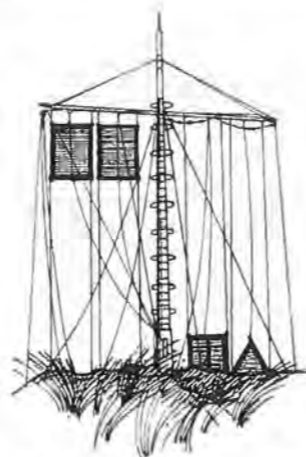
SALG - SERVICE  
RESERVEDELE



Aut. YANMAR-forhandler  
Fra 9-420 hk.

HVIDE SANDE  
Båd- og motorservice

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



## HVIDE SANDE FISKERIFORENING

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

## 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



den for Forsvarsudvalget, den konservative Helge Adam Møller. Ordførerne fra S og V har ikke, siger de, sagt god for Sønderho redningsstationens overlevelse. Helge Adam Møller oplyste tirsdag, at alle partier bag forsvarsforliget og forsvarsminister Hans Hækkerup (S) har givet grønt lys for at redde redningsstationen fra lukning næste år.

Den udlægning afvises af Lotte Bundsgaard (S) og Svend Aage Jensby (V). Det, vi er enige om, er at forelægge sagen for Redningsrådet, siger Svend Aage Jensby. Når Redningsrådet har set på sagen, vil vi tage den op til fornyet overvejelse, siger Lotte Bundsgaard.

Det var i går ikke muligt at få en kommentar fra forsvarsministeren, men hans pressemedarbejder siger, at forligspartierne er enige om at lade Redningsrådet lave en rapport om den samlede redningssituation, herunder også Sønderho. En sådan rapport vil komme senere i år.

Helge Adam Møller står fast. Der er tilsyneladende et par ordførere, der skal bruge nogle dage endnu. Men redningsstationen i Sønderho bliver bevaret. Jeg gentager: Redningsstationen i Sønderho bliver bevaret. Det kan så være, at beslutningen ikke bliver truffet inden lørdag, som jeg havde troet. Men det vigtige og det, som jeg fastholder ubetinget, det er, at redningsstationen i Sønderho bliver bevaret. Det er der flertal for?

Redningsstationen i Sønderho bliver bevaret. Punktum, siger Helge Adam Møller. (Citat slut)

Nå det kørte da vist over i lidt andet end omtalen af databasen. HS

## Frivillig på havet

En beretning om de Norske frivillige Sørredningskorps underlagt Redningsselskabet.

Det startede med Sørredningskorpsset i Arandal i 1996. Siden dengang i 96 er Oslo, Trondheim, Farsund, Gjøvik, Måløy og nu altså Bergen kommet til. Redningsselskabets Sørredningskorps har to hovedfunktioner. De skal styrke beredskabet langs kysten, og de skal stimulerer til øget aktivitet blandt de frivillige i Selskabet.

Når det gælder beredskabet er fartøjet i sig selv en resurse, de fungerer som et supplement til den lokale Redningsskøyt (redningsbåd). Vigtigt er ligeledes de forebyggende aktiviteter som korpsene driver. Et tiltagende problem for frivillige organisationer i dag er at engagere medlemmerne og måske specielt de unge.

Det er en trend at folk ønsker at deltage mere aktivt i de organisationer de er med i. Man ønsker at få noget tilbage for sit bidrag. Det kan vi give folk i Sørredningskorpsene fortæller Anne Kristine Nergaard fra Redningsselskabet.

### Mange opgaver

Og der skulle være nok at gøre for dem som ønsker det, et Sørredningskorps har mange og varierende opgaver. Det primære vil selvfølgelig være at bistå ved ulykker eller andre hændelser på havet, hvor der behøves hjælp. Korpsset skal kunne rykke hurtigt ud med førstehjælps personel og udstyr, de skal kunne deltage i redningsoperationer ledet af Rednings-

skøyt eller af Hovedredningscentralen og de skal kunne udføre sygetransporter. For at Korpsene skal kunne udføre sine opgaver, er vi afhængige af at have personer der har kundskaber om redningsarbejdet til søs. I Redningsselskabet besiddes der megen kompetence på området, og medlemmerne får tilbud om kurser Fortæller A K Nergaard. Obligatorisk for alle medlemmer er bl.a. førstehjælpskurser, VHF kurser, bådførerprøve og kundskab i brandslukning samt kendskab til motorer/motorpasning. Det forudsættes også at dem som ønsker at blive medlem har kendskab til nogle af disse områder fra deres arbejde og at de er vant til søen.

Redningsselskabet har i deres formålsparagraf at der skal drives aktivt med forebyggende arbejde. I disse tilfælde er Sørredningskorpsene en central aktør. Enten man deltager i en øvelse, driver op-søgende arbejde i bådhave eller lignende, så skal forebyggende arbejde være et vigtigt element.

### Egen båd.

Hvert Sørredningskorps har sin egen båd. Disse både er ikke ens, men de fleste er vandjet drevne hurtiggående MOB både (Mand Over Bord både). Sørredningskorpsene har deres egen base med kajplads og mødelokaler, og de har egen ledelse (selvstyre). Ledelsen er ansvarlig for driften af Korpsset. Opgaver som ma-

terielforvalter, førstehjælpsansvarlig, oplæringsansvarlig og drift af fartøjerne er opgaver der fordeles mellem Ledelsesmedlemmerne.

Det er Redningsselskabet der centralt har hovedansvaret for Sørredningskorpsene, men der ligger meget ansvar på det enkelte korps, de står til ansvar for at vedligeholde båden ( så den er klar til indsats) og at der altid er folk på vagt i sæsonen. Sørredningskorpsene er lidt forskelligt organiseret. I Måløy, Trondheim og Gjøvik er det udrykningskorps, som med kort varsel kan rykke ud ved ulykke eller lignende. De øvrige Korps er patruljerende Korps som har vagt på bestemte tider igennem sæsonen. Hovedsageligt går en sæson fra maj til september.

### Arandal var det første Sørredningskorps

Arne Johan Berg er fungerende leder ved Arandal Sørredningskorps. Han har været med lige fra starten, og synes at det er spændende at være med i Sørredningskorpsset. Han meldte sig ind for at holde de kundskaber ved lige han havde om livredning, og for at gøre noget nyttigt i fritiden.

Der er et vældig godt og ungt miljø i Sørredningskorpsset, fortæller Berg. De har ca. femten medlemmer, og dette er nok lige lovlig få. Et patruljerende sørredningskorps skal nok bruge mellem tredive og halvtreds medlemmer for at fungerer optimalt. En hel del af besætningen har måtte trække sig i løbet af sidste år på grund af studier i udlandet og andre årsager. Det har gjort arbejdet lidt vanskeligere, men vi regner med at få en del nye medlemmer ved næste årsmøde, fortæller den fungerende leder.

Sæsonen i Arandal har fulgt skoleferien med et vist beredskab udover ferien. Udrykningsbåden "Arcturus" fik motorhavari i slutningen af sæsonen, men har ellers fungeret godt. På hverdage i ugen er vi bemandede fra 17 til 24 og i weekenden fra fredag eftermiddag til søndag aften.

Som alle andre Sørredningskorpsbåde er "Arcturus" underlagt den lokale redningsskøyt. Det er stort set dem som formidler opgaverne, og bistår dem såfremt de behøver hjælp til noget. Samarbejdet med de store redningsbåde har fungeret vældigt godt, og de er vældig flinke til at hjælpe os dersom vi behøver hjælp. De er vældig professionelle til det de gør, fortæller A J Berg.

### Farsund- god lokal forankring

I Farsund er det Leif Tore Hellang som er leder af sørredningskorpsset. Han har også

været med fra starten som for Farsund vil sige siden 1997, og tidligere havde han været med i Røde Kors hjælpekorps. For at få en båd begyndte de i 97 en lokalindsamling til en båd, og i sommeren 98 blev "Rauna" døbt.

Båden her i Farsund er vældig lokalt forankret eftersom at pengene er samlet ind i nærmiljøet. Båden er da også opkaldt efter en ø i skærgården udenfor Farsund, fortæller Hellang. Han har selv været med på flere redningsaktioner på og ved øen Rauna med "Rauna". Sørredningskorpsset har mellem trediven og fyrre medlemmer og fungerer godt. Vældig mange i Sørredningskorpsset har relevant baggrund fra deres erhverv. Vi har ambulanceførere, brandmænd og politifolk, så det gør det nemmere at drive Korpsset, mener Hellang..

Selv har han haft interesse for redningsarbejdet i femten år, og trives vældig godt på havet, en glimrende kombination at tage med sig ind i Redningsselskabets frivillige Sørredningskorps. "Rauna" har sæson fra maj til september, men ligger i vandet hele året. Medlemmerne er delt op i seks hold og har ansvaret for hver sin dag, på den måde får de roterende uge. Sæsonen i fjor blev meget aktiv, ikke mindst blev tre personer reddet fra at omkomme på havet.

### Måløy og Trondheim.

I Måløy og Trondheim er Sørredningskorpsene organiseret som udrykningskorps. Dette indebærer at medlemmerne er klar til at rykke ud med kort varsel dersom der skulle ske en ulykke eller noget andet som behøver hjælp.

I Måløy bruger mandskabet fra redningsskøyt også Korpssets båd ganske meget. Årsagen til dette er at redningsskøyt "R S Platou" som er stationeret i Måløy er en stor og langsom gående båd. Derfor hvis ikke der behøves den store trækraft, og den som skal hjælpes er i nærheden, så er det nemmere at rykke ud med en MOB båd. Fartøjet til Sørredningskorpsset har endnu ikke fået noget navn, men er alligevel aktivt. I 1999 reddede mandskaberne syv personer fra at omkomme på havet, og de assisterede næsten 200 personer.

I Trondheim har Korpsset sytten medlemmer, de rykker ud ved behov. "Jaycees" som er Korpssets fartøj har ligget i Trondheim i mange år, og været bemandede med frivillige. Det er flere af dem som i dag udgør kernen i Sørredningskorpsset. De er inde i en periode hvor de hverver nye medlemmer, således at de kan over til at være et patruljerende korps, "Jaycees" tager blandt andet Lods-



**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

**H.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
-------------------------------	------------------------------	------------------------------	-------------------------------

*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

opgaver for at financierer noget af driften. I fjor havde de 151 lodsopgaver og redde seks personer fra den visse død på havet.

#### Oslo- aldrig en rolig dag.

I Oslofjorden er det RS "Stadt" der patruljerer, måske er det det korps med det største "kundepotiale" rigtig mange bruger fjorden omkring Oslo til rekreation og det gør til tider dagene noget hektisk for Søredningskorpset, der har deres base på Lysaker.

Vi havde rigtig meget at lave i fjor, og der gik ikke en vagt uden at vi slæbte en båd, fortæller Frederik Stensbye, der er leder af korpset i Oslo. De har omkring tredive medlemmer, men er også på udflugt efter at hverve flere. Vi har delt os ind i tre vagthold som har ansvaret for hver sin uge. Vi behøver ca. femten medlemmer mere, så bliver det lettere at udfylde vagterne med tre på hver, siger Stensbye.

I Oslo har de også et spændende projekt i gang med et nyt kursus, de er i færd med at sammensætte et førstehjælpskursus på fyrrer timer som er specielt tilpasset til Søredningskorpset. Dette kursus vil blive obligatorisk for alle nye medlemmer i Søredningskorpset i hele landet.

I fjor reddede Søredningskorpset i Oslo to personer, bjærgede seks fartøjer fra forlis, udførte 70 slæbe opgaver og udførte sygetransport tre gange. På en af de mange slæbe opgaver stod kaptajnen på dækket af sin båd iført smoking og med datterens badering om livet. Smokingen var der som sådan ikke noget at udsætte på, den var af bedste kvalitet, men baderingen var det værre med, datterens badering ville næppe blive godkendt med CE mærke.

#### Gjøvik- Ferskvandstjeneste.

På Mjøsa sejler redningsselskabets eneste båd med fersk vand under kølen. RS "G J Kastor" rykker ud når der er behov, og er organiseret som et udrykningskorps. Mange af de frivillige som bemander båden er til daglig ambulancefører, brandmand og lignende. De er ved flere lejligheder rykket ud til forholdsvis alvorlige ulykker med fritidsbåde.

#### Bergen- første sæson.

I Bergen er de i færd med at starte et nyt Søredningskorps op. Dette kom i gang her i maj måned og de havde arbejdet

hårdt og seriøst på at få dette nye korps op at stå. Allerede tre måneder før den planlagte søsætning af en båd havde korpset fået tres medlemmer, og lederen af selvstyregruppen Knut Miland var vældig tilfreds med tilslutningen.

Vi har en styrelse der fungerer godt og vi har rigtig mange motiverede medlemmer. Her i vinter har vi haft en hel del social mødeaktivitet for bedre at lære hinanden at kende. De arbejder også med at planlægge kompetence niveauet blandt medlemmerne. Der er mange medlemmer der har megen kendskab til søen og redning fra tidligere og kan gå ret ind som holdleder i korpset. Vi har allerede en del medlemmer på kursus for at tage kystskipper certifikat, og der vil også blive arrangeret førstehjælpskurser for medlemmerne så snart vi er i gang, siger Miland.

Hvilken slags båd de vil få ved de foreløbig ikke. Der arbejdes i maritim afdeling med forskellige alternativer til et fartøj. Fartøjet som vælges vil også være retningsgivende for fremtidige investeringer i de frivillige Søredningskorpsets både.

I Bergen har man indsamlet omkring 1,7 mill.kr. til det nye fartøj.

## Fuld Nordmand slog falsk alarm

### Atlantehavs Flåden med i eftersøgning.

Om morgenen tirsdag den 5 september satte en beruset nordmand ombord på færgen "Peter Wessel" som var på vej fra Larvik i Norge til Frederikshavn, den helt store redningsaktion i gang med en falsk alarm.

Fuld og tilsyneladende ude af sig selv i anger, fortalte den 26 årige nordmand, at han var kommet i slagsmål med en anden nordmand, han skulle under slagsmålet være blevet så gal, at han skubbede sin ca.30 årige landsmand overbord. Straks efter hændelsen smed nordmanden en redningskrans efter den person han havde skubbet overbord.

At hændelsesforløbet virkelig skulle være sket, havde man kun den fulde nordmands forklaring på. Der var ingen vidner der meldte sig, heller ikke fra det stærkt berusede selskab på seks personer, som nordmanden ifølge andre passagerers oplysninger var sammen med. Men da man konstaterede at der rent faktisk manglede en redningskrans, gav det en vis tiltro til mandens forklaring om at han havde smidt den anden mand overbord.

Under alle omstændigheder kunne diverse rednings myndigheder ikke sidde alarmer overhørig.

I eftersøgningen deltog seks Fregatter fra Nato's Atlantehavs flåde, som netop var på øvelse i området, to svenske patruljebåde og fem redningsbåde fra Østerby, Sæby og Skagen. Desuden deltog færgen "Peter Wessel" selv samt to helikoptere i eftersøgningen. Den ene helikopter tilhørte et af krigsskibene i Atlantehavs flåden og den anden var sendt af SOK.

Kort før middag kunne eftersøgningen indstilles. Da havde man ved fire timers optælling af passagererne på færgen "Peter Wessel" fundet frem til, at antallet af ombordværende passagerer var i overensstemmelse med det antal der var opført på passagerlisten.

Færgen skulle have anløbet Frederikshavn klokken otte om morgenen, men grundet eftersøgningen ankom "Peter Wessel" først til Frederikshavn ved cirka halv to tiden. Da havde Frederikshavns politi arbejdet intenst på at opstille afs-

pærringer, således at man kunne filme bilerne når de kørte fra borde, og ligeledes få passagerens navne registreret.

Nordmanden blev anholdt af Frederikshavns politi, men nægtede at svare på spørgsmål, så man kunne få afklaret om stadig fastholdt sin forklaring om at han virkelig skulle have skubbet en mand overbord.

Han blev med næste færgesendt hjem til Norge, hvor politiet ventede ham og hvor næste akt kan risikere at bestå i fængsel, bøde og et stort erstatningskrav. Vagthavende på SOK kunne ikke give den eksakte pris på eftersøgningen, men bare helikopteren koster 21000 kr. i timen. Atlantehavs flåden var dog i området i forvejen, og har nok ikke haft merudgifter på eftersøgningen, de kom bare til at lave noget andet, end de nok havde planlagt, siger vagthavende ved SOK.



Hvide Sande LRB.13 var endnu engang i aktion på Fjorden.

## Ringkøbing Fjord

### To aktioner på Fjorden.

Fredag den 15 september fik politiet i Ringkøbing klokken 2035 en melding fra en person i Sønder Bork om, at vedkommende havde set tre røde nødraketter på himlen ret vest for Sønder Bork. Søværnets Operative Kommando i Århus blev straks underrettet, og redningsbåden fra Hvide Sande (LRB.13) blev sendt ud på Fjorden.

Politiets patrulje fik i området syd for Fjorden kontakt med nogle tyske turister, men de havde intet set til de tre røde blus, og klokken 2225 blev der fundet en efterladt lystbåd, som efter alt at dømme heller intet havde med sagen at gøre. Klokken 2315 melder redningsbådens mandskab til politiet, at man ikke havde observeret noget usædvanligt, og heller intet fundet, så man ville nu tage en ekstra runde på Fjorden, og såfremt man ikke fandt noget usædvanligt, ville man sejle tilbage til redningsstationen. Der blev intet fundet og i samråd med politiet sejlede man tilbage til stationen.

Lørdag formiddag havde politiet ikke hørt noget til at der var nogen der skulle være savnet, så man hælder til den teori, at anmelderen kan have set noget andet end nødraketter, eller at ukendte personer har moret sig med at fyre nødraketter af, uden at nogen var i nød.

En udmattet Polsk statsborger blev om morgenen den 22 september ved syv tiden fundet i den sydlige del af Ringkøbing Fjord, der havde han i mange timer ligget og klamret sig til surfbræt.

Den 32 årige Polak var angiveligt sejlet ud fra Skaven surfplads allerede ved 17 tiden om eftermiddagen, men af ukendte årsager blev der først slået alarm til Hvide Sande redningsstation klokken 0030. Der blev derpå sat en større eftersøgning i gang med deltagelse af LRB.13, Landrover med gummibåd fra Hvide Sande redningsstation foruden deltog Falck samt to helikoptere fra henholdsvis Karup og Ålborg.

Manden var sidst blevet set nord for Skavenhus, og derfor blev eftersøgningen til en start koncentreret om dette område, dette var imidlertid forgæves og man rykkede ud på morgenen længere syd over. Her blev den 32 årige Polak fundet ved syv tiden om morgenen af Hvide Sandes LRB. Manden var iført våddragt og den have givet ham lidt beskyttelse i det 14 grader kolde vand, men han var dog noget nedkølet. Manden var i fysisk fin form, ellers ville han heller ikke have overlevet. Han fortalte, at nødsituationen opstod, fordi han var blevet udmattet. Samtidig må det formodes at Polakken har haft svært ved at krydse op mod vinden, som var ØSØ 10-13 m/sek. om aftenen fortælles det fra Hvide Sande redningsstation.

Den 32 årige Polak blev efter at være fundet sat i land i Skaven havn, hvor en ambulance kørte ham til Tarm Sygehus. Her kam han i løbet af formiddagen til hæfterne igen efter at være blevet opvarmet. ■

## Medicinkister

Der har på det seneste været rejst en del henvendelser angående skibs medicinkister, blandt andet har nogle ringet og sagt, at de ved eftersyn af deres medicinkiste har fået udleveret medicinkiste B.2. For at der ikke skal herske nogen tvivl. Så er det den rigtige.

I Søfartsstyrelsens Bekendtgørelse om Skibs medicinkister forordning Nr.844 står at i medfør af § 2 stk.5, § 4 og § 28 i lov om skibes sikkerhed m. v. jævnfør lovbekendtgørelse nr.594 af 26 juni 1996, som ændret ved lov nr.877 af 3 december 1997 og lov nr.311 af 3 juni 1998, efter bemyndigelse i bekendtgørelse nr.694 af 17 august 1995 og efter samråd med Lægemiddelstyrelsen fastsættes:

#### Anvendelsesområde og definitioner.

§.1. Bekendtgørelsen finder anvendelse på alle skibe med undtagelse af:

- 1) Åbne Fartøjer
- 2) Skibe, der går i fart af ikke over 1/2 times varighed i søen.
- 3) Fritidsfartøjer, der anvendes i ikke erhvervmæssigt øjemed, og som ikke er bemanded med en professionel besætning.
- 4) Bugserfartøjer og andre fartøjer, der sejler i havneområder.

#### Skibsmedicinkisterne.

§.3. Ethvert skib skal være forsynet med en skibs medicinkiste eller et skab særligt indrettet til opbevaring af skibsmedicinen. Skibs medicinkisten eller skabet benævnes herefter som medicinkisten. Lægemidlerne skal opbevares aflåst.

§. 4. Medicinkisterne betegnes efter indholdets omfang med typebetegnelserne A, B 1, B 2, C og CR.

§.5. Den type skibsmedicinkiste, der skal findes ombord, afhænger af skibets fart og antallet af ombordværende, som angivet nedenfor:

#### Medicinkiste B2.

Skibe, der anvendes til sejlads øst for 6 gr. Østlig længde.

#### Indholdet i medicinkisterne.

§.9. Er antallet af ombordværende personer 10 eller færre. Kan mængden af lægemidler halveres i medicinkiste A, B 1 og B 2. Halveringen gælder dog ikke de foreskrevne mængder ilt og malariamidler.

Dette var så et uddrag af bekendtgørelse nr.844.

Da flere af redningsfartøjerne har en farttilladelse der gælder helt over til 3 gr østlig længde, skal de både der har en sådan farttilladelse, få denne ændret ved Søfartsstyrelsen til 6 gr østlig længde, oplyser Overkonstruktør Michael Jensen.

FRV

# Øvelse "Bright Eye"

Efter at 32 ledere fra redningscentraler i Europa besøgte RST- Grenå, har Tidsskriftet taget en samtale med den daglige Leder af O- rum Orlogskaptajn H.C. Iversen SOK, der fortæller lidt om øvelsen.

Bright Eye er en øvelse der har kørt de sidste 15 år. Øvelsen startede oprindeligt som en øvelse for NATO med hovedvægten lagt på deres fly, senere bliver søredning taget med ind i øvelsen og inden for de sidste 10 år er Svenskerne kommet med, selvom de ikke er med i Nato. Nu kører øvelsen direkte på redning, på at træne redningscentralerne, ikke på at træne personalet ude på havet, men for at træne redningscentralernes personel i at koordinere redningsoperationer, og specielt redningsoperationer mellem forskellige redningscentraler fra forskellige lande med indsættelse af skibe, fly og helikopter.

Disse øvelser foregår i hele Nordatlanten og tidligere holdtes de en gang om året, dette er nu lavet om til en gang hvert andet år, således at de holdes i lige år, så det betyder at den næste øvelse kommer i 2002. I de ulige år har vi bestemt, at vi kører planlægnings konferencer, og de lige år kører vi selve øvelsen samt en "Work shop" det var det vi havde ovre i Ebeltoft. Deltagerne i denne "Work shop" kom fra (og her har Tidsskriftet venligst fået deltagerlisten stillet til rådighed (antal personer fra landet efter land) Belgien 2, Danmark 7 deraf en tjenstgørende på Grønland og en på Island, Færøerne 1, Tyskland 3, Island 1, Holland 2, Norge 8, Sverige 4, England

3, USA 1 og fra Nato hovedkvarteret i Northwood England 2 personer. Nato's hovedkvarter i Northwood er egentlig dem der har den overordnede ledelse af det. Alle deltagere er ledere eller operatører på redningscentraler, og her ved denne "Work shop" i år startede vi først med at snakke om hvordan vi skulle skrue eller sammensætte øvelsen i de kommende år, vi udveksler erfaringer og har en briefing om hvad der har været sådan i det forløbne år af forskellige ting i de forskellige lande, hvilke nye tiltag der eventuelt er rent redningsmæssigt rundt omkring i de respektive lande.

Dernæst kører vi nogle papir øvelser, (Table top Exercise) som vi kører på bordet, hvor tre udpegede redningscentraler kommer med et oplæg til et eller andet, og så sidder man og diskuterer, hvordan man vil gøre i de forskellige situationer. Dette kunne eksempelvis være fare for en kollision med en boreplatform, og så har man de og de resurser til rådighed, hvad gør du? Hvordan løser vi det her? Hvad gør vi når vi får de reddede i land? Hvordan handler vi Pressen? Alle disse ting sidder vi og diskuterer og dette helt i dybden.

Øvelsen kaldes "Bright Eye" og dem der er med i den er Bright Eye familie. Det at den kaldes Bright Eye familien er, at de fleste af dem som er med har været med i mange år, nogen af Englænderne har været med lige fra starten, så vi kender hinanden ret godt, og har tæt forbindelse med hinanden ikke kun ved disse "Work shop" men i det hele taget. Redningscentralerne arbejder tæt sammen på tværs



Orlogskaptajn H.C. Iversen SOK.

af landegrænserne, så det er en af de øvelser hvor vi holder tæt kontakt og udbygger samarbejdet med hinanden.

Egentlig startede det hele i Nato regi, men det kan vi godt glemme, for et af de få lande hvor det er Forsvaret der kører redningscentraler, det er i Danmark, alle andre steder kører det i privat eller i en Coast Gard regi, så der er faktisk ikke meget Forsvar i det, det er efterhånden mere eller mindre civililt, men det er alligevel med i de større Nato øvelser hvor det kun drejer sig om redning.

Egentlig er vi redningsfolk jo ikke klar over, at der foregår et så stort og koordinerende arbejde bag kulisserne, om man må udtrykke det på den måde, men det er interessant at høre hvad der foregår, det tænker man jo overhovedet ikke over når SOK eller KGM ringer, det er nemlig bare noget de gør. H.C. Iversen fortæller videre, at lige såvel som redningsfolkene over sig, så er der et lige så stort behov for at redningscentralerne øver sig, og dette her er så en af de få øvelser hvor vi kan gøre det, hvor vi har materiellet derude. Et af de store problemer vi har, det er at holde gejsten oppe ved dem der er derude, fordi der ikke rigtig sker noget for dem, men det er altså fordi at lederne skal have noget at dirigerer rundt med. Her i Danmark er det SOK der er hovedcentral, alt skal gå gennem SOK, men vi har så nogle undercentraler, og alle andre lande har også under redningscentraler. Det er fordi at når man har en større opgave eller mange mindre opgaver på en gang, som vi ofte har i Danmark, så holder man det væk fra hoved redningscentralen således at den er klar til indsats ved en ny opgave, men alligevel har det overordnede overblik, fordi hvis vi tager herhjemme i sommerhalvåret, skulle vi kører samtlige redningsopgaver på SOK, så kunne vi ikke lave andet, og skulle der så

ske den helt store ting så havde vi ikke resurser til det. Derfor delegerer vi ud til under redningscentraler så de kører det i deres egne nærområder, og sådan fungerer det også andre steder. Et af de få steder hvor de ikke gør det ret meget mere er i Sverige, de har dog stadig Stockholm som er bemanded, men dette er nok på begrænset tid, for hoved redningscentralen er MRCC Göteborg. Vi tager derpå en snak om hvordan man fra SOK ville se på og forholde sig til, at man som i Sverige, hvor det er redningscentralen der bipper redningsfolkene direkte ud, via personsøger. Dette ville som sådan ikke være noget problem, bare man havde en liste at køre efter, og dette effektueres dog også somme tider, man bruger det allerede eksempelvis ved dykkerberedskabet og i forbindelse med minedykkere. Dette var såmænd også bare et spørgsmål, fordi man så ville springe et led over i alarmeringen, dette fungerer dog yderst tilfredsstillende i dag, og skal ikke betragtes som noget forslag, men var bare et spørgsmål i den almindelige samtale, men såfremt det var sådan ville SOK lade KGM kalde ud i vores tilfælde. Dette har vi faktisk allerede en aftale om, hvis noget skulle kikke i den almindelige procedure.

Øvelsesområdet i "Bright Eye" er delt op i tre afdelinger eller sektioner, en der hedder North (Nord) som omfatter det Nordlige Norge, Skotland, Island og Færøerne så der er Danmark slet ikke inde. Middle (miderste) som omfatter hele Nordsøen så der er Danmark involveret sammen med blandt andet Tyskland og

del af den Engelske Kanal er med også. South (syd) omfatter Skagerrak og over til Svenske kysten og ned langs den Jyske Vestkyst og der er Danmark også med, så vi er med i to øvelser og de kører over tre dage, så vi er med i to af dagene og den sidste bruger vi som reserve dag. Her sidste gang kørte det oppe ved Skagen, der kørte vi en eftersøgning af en sejlbad der havde været væk i flere dage, hvor redningscentralen så skulle lave noget "Back track" hvor kunne han være hænde, hvilket område skulle man eventuelt søge i, generelt skulle man så søge i hele Nordsøen for den kunne være hvor som helst, men dette har man ikke resurser til, så der må man bruge nogle fastvinge fly som udgangspunkt. Der er lavet en drejebog, men dem der har planlagt øvelsen er ikke dem der spiller øvelsen, det er en fuldstændig tilfældig Operatør som ikke aner hvad der sker, som får besked på at han har de og de resurser eksempelvis en redningsbåd fra Skagen en fra Thyborøn en af vore Flexskibe og en helikopter stående i Skrydstrup det er hvad du har til rådighed, og så starter vi så op derfra. Spillet går så derfra på, at han så skal finde ud af hvilke resurser han så kan trække på, Svenskerne har noget og det samme gælder for Tyskland, de har også noget som der kan trækkes på, men han ved ikke hvad, så han er nød til at kontakte hvert land for at spørge, hvad kan i hjælpe os med. Derfra kører øvelsen og Operatøren skal så koordinere de forskellige resurser, så det bliver til en effektiv indsats for at finde den savnede sejlbad, i det her tilfælde viste det sig at et af lan-

dene tilfældigt havde et fly ude over Nordsøen, og det blev så sat til at holde skærpet udkig. Så 30 minutter efter har vi en eftersøgning af den savnede båd, og da har Operatøren allerede brugt nogle af sine resurser, og han får mulighed for at trække andre resurser ind, således at der kan laves søgeområder. Ligeledes får Operatøren sat myndighederne i Norge og Sverige i gang med at foretage en havnekontrol, for efter drejebogen kunne båden godt have nået til en havn i et af de to lande. Midt i det hele kommer så en EPIRB alarm, kan det nu være ham og Operatøren må ind og tjekke numre osv. det var så ham hvor var han så hænde. Som det kan ses af vores samtale, så er det til tider et stort apparat som bliver sat i gang ved nogle aktioner, så derfor behøver redningscentralerne og deres Operatører også øvelse i, at få samarbejdet til at fungerer optimalt, derfor afholder vi disse øvelser, slutter H.C. Iversen.

Som omtalt havde vi disse 32 ledere fra redningscentralerne på besøg på redningsstationen i Grenå. De ankom i to hold af 16 personer. Det første hold ankom direkte med bus, og det andet blev sejlet til Grenå af patruljefartøjet "Støren". Efter at første hold havde været ude og sejle i stationens to fartøjer MRB og LRB og fået en gennemgang af stationen og dens udstyr, byttede de to hold, og turen gentog sig. De besøgende viste stor interesse for vort arbejde og vores udstyr, efter hvad jeg siden har hørt skulle turen i LRB'en have været en særlig oplevelse.

HS



Nogle af lederne fra redningscentralerne på forenden af Anna E Rørbye.

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

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

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 9659 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

**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 • Tilkøbsmulighed for kran

**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

# RST Sønderho, Ung møder Gammel

Sønderho Gl. Redningsstation inviterede den ny og luknings truede redningsstation ud på Strandvejen til åbent hus arrangement i anledning af Land distrikternes uge.

Søndag d. 15. oktober 2000, var RST Sønderho inviteret ud til den gamle redningsstation som nu fremstår som museum, under bevaringsfonden "Fonden Gamle Sønderho".

Anledningen var at Sønderho Borgerforening afholdte Land distrikternes uge, som indebar at stort set alle seværdigheder og museer holdt åbent hus i efterårsferien. Dagen startede kl. 08:30 ved den

nuværende station med mønstring af den aftalte besætning som herefter kørte ud på Strandvejen til den gamle station, hvor vores aktive materiel blev parkeret med behørig opmærksomhed på en evt. hurtig udrykning.

Herefter blev den gamle træbåd kørt udenfor for at blive skyllet over i ren ferskvand, da det støver meget i den gamle bygning. Til vores forbavelse konstaterede vi måbende, at den flotte gamle roredningsbåd var så godt som tæt med det samme.

Dagen blev som det fremgår at ovenstående billede endnu bedre da vejret rig-

tig viste sig fra sin gode side, med solskin og en let brise var der ikke mange der kunne stå for fristelsen, de måtte bare ud til de flotte redningsfolk, eller var det bådene der trak?

Det var dog ikke ren udflugt, det viste sig at en aktion var under opsejling, da en tysk turist kom hen og spurgte Poul Sonnichsen om vej hjem til sommerhuset. Problemet var bare at han ikke helt ku' huske hvor huset lå eller hvordan det så ud, eneste oplysning var at det var gult.

Her skulle det vise sig, at det med lokalkendskab, som en altafgørende faktor for livredning i vadehavet, ikke kun er gældende på havet. Undertegnede tog manden med på en køretur rundt for at kigge på gule sommerhuse i området. efter en halv times sightseeing fandt vi frem til det rette hus hvor konen stod med åbne arme, og ventede lidt nervøs. Manden blev afleveret og aktionen afsløst med lykkelig udgang.

Sønderho Borgerforening, havde i ugens anledning påtaget sig en underskriftindsamling, til protest mod den på det tidspunkt forestående nedlæggelse af Redningsstationen på Fanø, dette var også et stort hit hvor der virkelig kom mange bemærkninger, bl.a. at det da ikke kunne være rigtigt at når det ikke var flere penge det gjaldt så kunne man da ikke lukke en frivillig indsats på det grundlag, ergo måtte der være en skjult dagsorden. Interessant, men heldigvis ser det til alt held, ud til at brugere af vadehavet ikke helt er ladt i stikken, efter Hr. Helge Adam Møllers udtalelser angående en bevarelse af RST Sønderho.

Alt i alt var det en dejlig dag, hvor vi fik vist både hvad de gamle redningsfolk havde og gøre med, men også hvad vi selv har at gøre godt med under en aktion.

Peter Brinch Michélsen,  
bådmand RST Sønderho



Nyt og gammelt udstillet side om side.



RST Sønderho på besøg ved den gamle station.

## THORFISK TRADING A/S

### THORFISK

# Ny Redningsstation i Strömstad

SSRS åbnede den 1. juli en ny station.

Den 8. februar præsenterede det Svenske Redningselskab sine planer ved en pressekonference i borgerhuset i Strömstad, at man sammen med Strömstad Kommune havde planer om at åbne en ny redningsstation i løbet af sommeren.

Så under stor festivitas åbnede det Svenske Sjøredningsselskabet den nye station, nummer 41 i rækken, den 1. juli. Anledningen til at den nye redningsstation blev placeret i Strömstad var at det igennem flere år, specielt fra Redningscentralen i Göteborg, havde været gjort opmærksom på vigtigheden af at have en station i det nordlige Bohuslen, afstanden til blandt andet Kosterøerne er langt fra Selskabets station i Fjällbacka. Kosterøerne er et meget stort fritidsområde og om sommeren vokser befolkningstallet meget med mange sommerhus gæster og især fritidsbåde. Sygdomstilfælde og bådulykker øges markant. Stationen får ansvarsområde nordud, op til den Norske grænse, hele Kosterarkipelagen og vestover i Skagerrak og sønderud til Havsstensund.

Denne del af svenske kysten har hidtil været dårligt dækket, men nu skulle den være godt dækket med den nye redningsstation, og en den nye 12 meters båd.

»Vi har i lang tid arbejdet på at få en båd til Strömstad, men først måtte vi have finansieringen på plads, nu er endelig "Gustav B Thorden" på plads, og vi har fået mange frivillige til at bemane den« fortæller Redningsinspektør Anders Jönsson. "Gustav B Thorden" er en hurtig og praktisk redningsbåd. Den har en lille dybgang og en topfart på næsten 40 knob, farten fremskaffes af to Scania motorer på tilsammen 900 hk.

Det er også en rimelig båd i drift. Den vil koste os mellem 150 og 250 tusinde svenske kroner om året, fortæller Anders Jönsson.

Tidsskriftet har tidligere omtalt "Gustav B Thorden" blandt andet var det den båd der var til test i England i flere måneder, og som Tidsskriftet bragte testrapporter fra. "Det er muligt at de ønsker at anskaffe sig denne bådtype. Prisen for et sådan fartøj er 4,6 mill. svenske kroner" fortæller Anders Jönsson som forsætter med at fortælle at man nu nærmer sig bygning nummer 20 af denne model. Mandskabet ved stationen vil bestå af 20 frivillige redningsfolk og to af dem vil være lokale bådførere som vil have an-

svaret for driften. Det fortælles til sidst at man nu har 41 stationer, der er 14 fastansatte, 8 af disse fastansatte er ansat ved bådene og man har 600 frivillige redningsfolk til at bemane de 41 stationer.

## Stridsbåt 90 H.

En lidt mærkelig overskrift, men et meget interessant projekt. SSRS har af Forsvarsministeriet, efter en enig regeringsbeslutning, lånt tre kampbåde på en aftalt tid af tre år. Disse både skulle ellers have været oplagt, og således været taget ud af tjeneste, men tilsyn osv. med disse oplagte både ville have kostet forsvaret mange penge. Ved brugen af dette forsvarsmateriel, som ikke for tiden skal bruges af forsvaret, holdes disse både nu i gang, og det har de bedst af, og så endda til humanitær virksomhed.

Stridsbåden, som det hedder på Svensk, er oprindeligt konstrueret til at operere tæt inde ved kysten, men er nu da den skal anvendes til sørednings opgaver, blevet forstærket med en såkaldt "slides" for at gøre redning af mennesker i vandet mere effektiv. Bådene er også blevet udrustet teknisk til det nye gøremål. Ligeledes er disse hurtiggående "Stridsbåde" af typen 90 H blevet modificerede og forstærket til redningsselskabets behov. »Bådtypen kan aldrig erstatte Redningsselskabets nybygnings program, men er et godt supplement i vores flåde« siger Anders Jönsson.

Bådene fik civil identitet og blev døbt ved en højtidelighed den 20. maj. Rescue 90-01 som skal tjenstgøre ved rednings-

station Hasslö, blev navngivet af Christer Skogg til redningsbåden **Hasslö**.

Rescue 90-02 der skal tjenstgøre ved redningsstationen Holmsund blev navngivet af Marianne og Berndt Sköldestig til redningsbåd **Holmsund**.

Rescue 90-03 der skal tjenstgøre ved redningsstation Hammerö/Karlstad blev navngivet af Marianne og Ola Rask til redningsbåd **Hammerö**.

Da Forsvaret har flere af disse både oplagt fortæller Anders Jönsson, arbejder man fra Sjøredningsselskabets side med muligheden for eventuelt at låne flere af den type både. De tekniske data for bådene er som følger:

**Længde:** 15,9 meter  
**Bredde:** 3,8 meter  
**Dybgang:** 0,8 meter  
**Tonnage:** 15,3 Tons  
**Topfart:** ca.40 knob.

Ligeledes fortæller Anders Jönsson, arbejder man stærkt på en 19 meters redningsbåd, omtalt i blad no.3-2000. Til sidst fortæller Anders Jönsson, på spørgsmålet om der er militærpersoner på disse både, at disse kun er bemandede med folk fra det Svenske Sjøredningsselskab.

At der har været en rigtig satsning af det Svenske redningsselskab beviser statistikken der siger at fra den 20. maj til den 10 august har disse både under deres tjenstgøring ved SSRS hjulpet 123 personer, fordelt på 38 både, og med sikkerhed reddet to unge mennesker fra den visse druknedød. **HS.**



En ny tankegang, modificerede Marinefartøjer som redningsbåde.

# Totalforsvarsudstillingen i Nexø

Efter flere indledende planlægningsmøder på borgmesterkontoret i Nexø, kom weekenden den 12 og 13 august, hvor hele totalforsvarsudstillingen skulle løbe af stabelen.

Alt hvad der kunne mobiliseres var til stede. Redningsvæsen, Politi, Søværn, Søværnets minedykkere, marinehjemmeværn, hjemmeværn, Falck, brandvæsen, Beredskabscenter Bornholm. Samt en hel del indbudte gæster fra Polen, som alle kom sejlene til Nexø.

Kommunens ny indkøbte feltsenge, (som står i beredskab ved f.eks. strandinger) var stillet op på redningsstationen, hvor vi skulle huse de polske redningsfolk.

Vi for vores del havde allieret os med redningsstation Rønne, som kom med redningsbilen. Redningsstolen blev sat op og gjort fast til masten af L. Rosenfeldt,

en dukke i redningsdragt blev illustrativt trukket fra skib til bil. En redningsflåde var pustet op, hvilket var et stort "hit" ikke mindst for børnene. Vores nye planche udstilling var stillet op, og blev studeret af mange. Der var åbent skib både i L. Rosenfeldt samt LRB 18, også her var besøgstallet stort.

I det hele taget må det nok siges, det på alle måder var et godt arrangement, der var stabled på benene, - med virkelig mange besøgende på alle standene. Dog var det lidt ærgerligt, at de polske redningsfolk fik maskinskade, og af den grund ikke nåede frem.

**Husk!** Redningsvæsenets planche udstilling kan rekvireres af alle redningsstationerne ved at kontakte Brian på Gedser redningsstation.

Uffe Rebsdorf

## Er det lovligt hr. forsvarsminister?

*Dette spørgsmål stiller Landschef Nina Lindhardt i Beredskabsforbundets blad "Beredskab"*

Redningsstationen i Sønderho synes nu endelig dømt til lukning den 1. april 2001.

Stationen fik et års udsættelse, for at man kunne undersøge, om forholdene nu også er så specielle i Vadehavet, som bl.a. lokale redningsfolk har hævdet.

Dette undersøgelsesresultat er vist ikke offentliggjort, men hvis det foreligger er det er da også blevet overhalet indenom af forsvarsministerens "tilbud" til Fanø kommune om at overtage ansvar og driftsudgifter for denne del af redningstjenesten. Det sker til trods for, at redningsstationen i Sønderho, ligesom den øvrige redningstjeneste, er en statslige opgave og et statsligt ansvar.

Fanø Kommune slår sig helt forståeligt i tøjet. Den udgift som fra centralt politisk hold i forbindelse med udsættelsen blev betegnet som "pebernødder" i det store budget, er næppe pebernødder for en lille kommune. Dertil kommer spørgsmålet, om staten skal løse sine opgaver ved at tilbyde kommunerne at overtage dem. Og endelig kommer spørgsmålet, er det overhovedet lovligt? Når jeg spørger, hænger det sammen med, at Sundhedsministeriet ikke mener, at det er lovligt, at en kommune deltager i betalingen af udgifter, som efter Sundhedsministeriets opfattelse er amtskommunale. Derfor måtte Nordborg Kommune først være med til at finansiere sit akutberedskab der kører ud til skadestedet/katastrofestedet og yder førstehjælp indtil ambulancen når frem, da ordningen var blevet udnævnt til forsøgsordning.

Nu har hele sagen om redningstjenesten i denne del af landet jo vist, at ministre ikke afstemmer deres beslutninger med hinanden, og ej heller forholder sig hos alle relevante personer, så derfor melder spørgsmålet sig, om tilbudet til Fanø Kommune er lovligt, så meget mere som der her ovenikøbet er tale om en klar statslig opgave og ikke en kommunal nyskabelse som i Nordborg.

Det er ikke kun vigtigt for Fanø Kommune, men også for de andre kommuner, der kan forvente at få tilsvarende tilbud, nu da forsvarsministeren har fremsat ideen med at lade statslige opgaver, som man gerne vil frigøres fra, overgå til kommunerne.

Læserbrev fra Jørn Carlsen Strandvejen 120D Århus C.

## Nedlæg ikke Redningsstationer

NETOP hjemkommet fra sommerens sejltur langs den jyske vestkyst og den jyske vadehavskyst fra Thyborøn til Helgoland med anløb af Hvide Sande, Fanø og Amrurn samt Helgoland ser man igen i pressen det stupide forslag om nedlæggelse af en række redningsstationer i den danske del af det nævnte område, bl.a. Sønderho.

Ingen af de ansvarlige et åbenbart klar over, hvor tæt ferietrafikken med lystfartøjer er blevet i de seneste år i disse områder. Udover den normale erhvervs og fiskeritrafik er ferietrafikken markant stigende.

### Frivillighed og mod

EU har støttet havnebyggerier på Amrurn og Fanø og regner vel ikke med, at Danmark kunne drømme om at opgave en god redningskultur som bygger på frivillighed og mod.

Vore naboer forventer bestemt ikke, at vi lader deres borgere drukne i vore farvande pga. stupide besparelser.

Ingen forventer vel, at tyskerne og hollænderne nedlægger redningsstationer langs deres ferieveje.

Dette sejldsmæssige farlige område er desuden blevet udsultet med hensyn til opmålinger, der kan lægges til grund for nye søkort.

Hertil kommer inddragning af sømærker samt nedlæggelse; at Blåvand Radio (man kan ikke altid komme igennem til Lyngby Radio fra dette område) og nu som det sidste nedlæggelse af små, yderst mobile, effektive og frivillige redningsstationer, som er en væsentlig del af dansk Søfartskultur.

Hvor tør de - disse traditionsløse politikere!

Staten bruger millioner i Kosovo og mange andre steder for at redde andre. Hvor længe finder danskerne sig i denne diskriminerende adfærd fra Statens side.

### Fortsæt kampen

Myndighedspersoner i det vestjyske område opfordres indtrængende til at fortsætte deres kamp mod dette urimelige indgreb. Internationalt bruges der mange kræfter og penge fra dansk side, men nationalt bliver vi på mange områder udsultet.

Jørn Carlsen.

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 Hvideholm  
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



Redningsflåden var et stort "Hit" specielt for børnene.



Plancherne var opstillet på kajen ved arrangementet i Nexø.



## EDGAR MADSEN

Fiskeeksport & Filetfabrik A/S

6960 Hvide Sande  
Tlf. 97 31 14 33

**HUSK!**  
DØGNVAGT PÅ TIDSSKRIFT FOR REDNINGSVÆSEN  
TELEFAX 86 30 17 60



## Glædelig jul og godt nytår

Hirtshals i december 2000

Til alle i Forsvarsministeriet og Farvandsvæsenets ansatte - og til mandskabet ved alle redningsstationer samt til de afgående redningsmænd sendes hermed de bedste ønsker om en glædelig jul samt et godt og lykkebringende nytår!

Med venlig hilsen  
Foreningen af Danske Redningsmænd  
Jacob Pedersen, Hirtshals  
formand



# Referat fra Regionsmøde på RST. Rønne den 26-27. sept. 2000

Der blev budt velkommen af Stationsleder Henrik Jørgensen RST-Rønne.

**Ad 1:** Dagsordnen godkendt.

**Ad 2:** Som referent blev Finn Kofoed fra RST Nexø valgt. Som ordstyrer Jan Hansen ligeledes RST Nexø.

**Ad 3:** Formand for Foreningen af Danske Redningsmænd Jacob Pedersen var inviteret med til dette møde. Jacob kunne derfor fortælle en del fra foreningen og Farvandsvæsenet suppleret af Claus fra RST Nexø. Jacob fortalte bl.a. om et møde med direktøren for FRV for ca. 14 dage siden. Atter en orientering om "forretningssagen" i Huset Ovengaden o vandet i Kbh." og hvad der af følger!

Ny uddannelses struktur er på vej til redningsmændene, et udvalg er nedsat, og de skal komme med et udspil inden Jul. Man vil forespørge på stationerne om hvilke uddannelser som er nødvendige for den enkelte station, samt "ønske" uddannelser. Her blev debatten livlig

Nyt fra FRV. Der var lige afholdt LSU og U-rum møder i "Huset". MRB 2 er ved at være klar til aflevering i denne uge til RST Skagen. RST Grenå skal snarest have en "Fast Rescue boat", dette er en hyldevare i Norge til godt 1 mill. kr. (i Danmark koster de ca. 4,5 mill.) I de nye

Fast Rescue boat's er der hjelme med Intercom, som standard udstyr.

MRB 3 skrog er støbt

LSU: udspandt der sig en frisk debat, da der er forskellige ønsker fra redningsmændene om bemanning af de nye MRB både. Arbejdsgiveren (FRV) har fastsat 2 årsværker til disse. Der blev ikke opnået nogen form for enighed, så dette emne må nok videre behandles på et møde for sig selv!

**Ad 4:** Forslag fra RST Rønne: Hvad med løn og anciennitet når den nye båd kommer?

Der blev debatteret en del, Jacob lovede at sende en omregningstabel som kan vise overgang fra frivillig til fastansat Samt en udregning om pensionen

**Ad 5:** NÆSTE REGIONSMØDE PÅ RST. CHR. Ø sidste weekend april 2001.

**Ad 6. Ordet frit:** Jacob fortalte om nye Caps, broderede mærker, samt postkort med FDR's logo.

Referenten siger: *Tak for GOD møde pli!* Slutteligt vil vi sige TAK til mandskabet ved RST Rønne for et godt traktement som bestod af røget Laks og torsk samt ostebord.



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!

**MOLLERUP  
&  
BROE**

Kolonial og skibshandel

**Thyborøn Havn  
Telefon 97 83 12 11**

## Ny type redningsdragt

På stationsleder mødet i Svendborg den 13-14 april blev der blandt andet fremvist en ny type redningsdragt/ overlevelsesdragt fra Bornholmstrafikken. Denne havde en neongrøn farve, og fra redningsmændenes side bliver der udtrykt positive meldinger angående denne type. En sådan dragt, Insulated Immersion Suit, hvor type nummeret skal ende på 10, er netop i august måned blev taget i anvendelse i Kystredningstjenestens regi, for ligesom at afprøve om det måske er sådanne dragter der er fremtidens redningsdragt, indtil videre er der kun tale om en dragt. Dragten er foret med en ekstra termodragt, som vi kender den fra de nuværende overlevelsesdragter. Dog mangles der en kniv og det der kaldes kammeratline, men fra producenten Viking i Esbjerg undersøges det om det er muligt i henhold til den internationale godkendelse der foreligger på dragten, om dette kan lade sig gøre uden at den internationale godkendelse overskrides.

Første gang jeg personligt, midt i 1999, stifter bekendtskab med en sådan type dragt, i denne neongrønne farve, er i det Hollandske Tidsskrift for redningsvæsen der hedder "De Reddingboot" hvor redningsbåden "Kapiteins Hazewinkel" hjemmehørende i Hoek Van Holland, som de første i den Hollandske redningstjeneste prøver denne type redningsdragt, dog er det der vores er mørkeblå, da er den Hollandske rød, og man bruger gule redningsveste. Man har fået så gode erfaringer med denne farve dragt, efter hvad det Hollandske Tidsskrift skriver. De er mere komfortable at bevæge sig i, og kan ses på en betydeligt længere afstand en de Gamle dragter. Man har efter disse erfaringer med de nye dragter, bestilt 175 nye af denne type. Da som de skriver, at det må anses for at være fremtidens dragt. Med denne farve på dragten er mulighederne for at blive set betydeligt forhøjet, og dermed også overlevelseschancerne, såfremt uheldet skulle være ude.



Den nye type redningsdragt, set forfra.



Og her set bagfra.



**ESBJERG  
FISKERIFORENING**

AUKTIONSGADE 2 · 6700 ESBJERG · TELEFON 75 12 86 88

Alle handler i...

*Thorsminde Fiskernes Indkøbsforening*

Vesthavnen · Thorsminde · 6990 Ulfborg  
Telefon 97 49 70 55

Specialister i garn

**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



**Havnens  
EL-forretning A/S**

Nordhavnsvej 11 · 8500 Grenaa · 86 32 50 66

**Grenaa gensidige Forsikring  
for Fiskefartøjer**

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

**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

**HIRTSHALS  
FISKEAUKTION**

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



**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

# Aktioner fra KGM

*Oplysninger fra Kattegats Marinedistrikt.*

**7- 10. Juli Thyborøn redningsstation** har forgæves eftersøgt et område nordvest af Thyborøn for en redningsflåde. Senere er redningsflåden drevet ind på stranden, og afhentet af Holstebro politi. 6 personer i en båd tæt ved Struer fik motorstop. Båden blev assisteret af to lystfartøjer som lå i området.

Observation af en rød raket affyret i Køge bugt, førte til at MVH kutteren PATRIOTEN afsøgte Køge bugt, der blev intet usædvanlig fundet.

Observationen af to hvide og en rød lys kugle ved Havnsø nordøst for Rosnæs, førte til at MHV kutteren DUHBÉ afsøgte området, men intet er usædvanligt fundet. Brand i motorbåden OPEARL nord for Gilleleje, førte til at en redningshelikopter samt fiskeriinspektionsskibet NORDSØEN blev sendt til positionen. OPEARL blev assisteret til Gilleleje af en lokal fisker.

Lystsejleren TRINE med motor problemer førte til at **redningsstation Grenå** blev tilkaldt, men inden Grenå rst ankom, havde TRINE selv skaffet assistance. Orlogskutteren SAMSØ meldte under patrulje observation af en nødramket ved Grenå, kysten blev afsøgt med gummibåd og projektor, men intet usædvanligt observeret.

En nødramket blev observeret ved Skagen. **Skagen redningsstation** samt en **redningshelikopter** blev sendt til området. Under eftersøgningen fremkom der oplysninger der indikerede affyringen skulle være sket fra Skagen lystbådehavn.

En kano med to personer om bord kørnede i Isefjorden. En redningshelikopter samt MHV kutteren CRUX blev sendt mod positionen. CRUX reagerede prompte med en kursændring mod området, men inden **redningshelikopteren** endsigte CRUX var nået videre, var de to personer reddet af andre sofarende.

MHV LYRA investigerede melding om olieforurening fra handelsskib ud for Hånsholm. Skønt LYRA var på positionen for meldt olieforurening indenfor 30 min blev intet observeret.

**Misbrug af MAY - DAY.**

**10- 11. Juli** Mandag aften kl 2200 var der samtidig MAY - DAY fra 2 lystfartøjer, henholdsvis ved Skagen og øst for Falster. Ved Skagen indkom der en meget ufulds-tændig melding hvor kun bredden blev nævnt i positionen og at man ikke kunne se havnen. Derefter var der ingen kontakt til fartøjet. **Skagen redningsstationen** der netop var ankommet med et andet lystfartøj tog straks afsted igen og afsøgte et større område ved Skagen, samtidig med at redningsbilen afsøgte kyststrækningerne. Intet blev fundet. Det formodes at fartøjet selv er sejlet ind til Skagen, idet der umiddelbart efter MAY DAY blev en bedre sigt og flere lystfartøjer anløb derefter Skagen.

I farvandet øst af Falster drejede det sig om et svensk lystfartøj der ikke kunne finde ind til Hesnæs havn. **Klintholm redningsstation** rykkede hurtigt ud, men også her klarede vejret lidt op og lystfartøjet anløb Hesnæs ved egen hjælp. Klintholm LRB gik derefter også ind til Hesnæs for at forklare lystfartøjet hvad der var sat i gang ved hans MAY DAY.

Tidligere på dagen havde motortorpedobåden SEHESTED og **Sæby redningsstati-on** assisteret et svensk lystfartøj med motorproblemer i området nord af Læsø. Her var der ligeledes lidt tvivl om positionen, idet flere vidt forskellige positioner blev opgivet til KGM. Båden blev dog til sidst fundet og hjulpet i havn.

Ligeledes blev KGM kontakttet af **Lynghby Radio** der fra et svensk lystfartøj var ø-mødet om assistance idet fartøjet ikke helt var klar over hvor det befandt sig. Fartøjet skulle til Skagen. **Redningsstation Skagen** rykkede hurtigt ud og fandt lystfartøjet ca. 5 sml. syd af Skagen. Fartøjet blev herefter eskorteret/slæbt til Skagen havn. Senere på natten ydede SEHESTED assistance til en dansk motorbåd ved Samsø. Denne havde motorproblemer og ved sagkyndig bistand fra SEHESTED blev disse løst, og begge kunne fortsætte sejladsen.

**Hurtig udrykning fra Skagen og Sæby redningsstationer.**

**12- 13. Juli** Onsdag eftermiddag modtog KGM melding om et kæntret lystfartøj ved Grenen. **Skagen redningsstation** blev alarmeret, og 15 minutter senere var LRB'en på siden af et norsk lystfartøj. Situationen var ikke helt så alvorlig som den første melding lod på, fartøjet havde en knækket mast og kunne ikke manøvrere, og var tæt på at drive ind på Grenen, men kæntret var den dog ikke. Skagen redningsstation tog fartøjet på slæb ind til Skagen havn.

Lidt senere på dagen blev **Sæby redningsstation** alarmeret idet et norsk lystfartøj var i nød ud for havnen. Sæby redningsstation afsejlede havnen 5 min efter at de var alarmeret. Fartøjet blev hurtig fundet og slæbt ind i Sæby havn

Tidligt på aftenen rykkede **Anholt redningsstation ud**, idet der var 2 svenske lystfartøjer der ønskede assistance. Hos **Lynghby Radio** opstod der på et tidspunkt tvivl om der var en eller to både i nød. I begge tilfælde var der også lidt tvivl om positionen. Redningsstationen når frem til først opgivne position, men kan ikke finde nogen lystsejler i nød. Dirigeres derefter til den anden lystsejler der i mellemtiden er blevet lokaliseret tæt på Anholt, idet den har opsendt en nødramket. Båden der har to personer ombord slæbes derefter ind i Anholt havn. Torpedobåden SEHESTED dirigeres mod den anden lystsejler og finder denne senere på natten nord for Djursland, og lodser med sin gummibåd denne ind i Bonnerup havn. Ombord var et ægtepar med 3 børn . Disse var alle meget trætte men lykkelige ved ankomst Bonnerup.

Den tidligere leder af den nu nedlagte **redningsstation på Sjælland Odde** assisterede godt midnat ved hjælp af mobiltelefon og sine billygter en lystsejler ind i Odden havn.

Marinehjemmeværnsfartøjet ASKØ rykkede kort før midnat ud for at finde grundstødt lystsejler i Bøgestrommen. Lystsejler mente at han var grundstødt ud for Bonsving strand, men ved eftersøgning i dette område med et andet fartøj blev han ikke fundet der. ASKØ fandt dog fartøjet et andet sted og tog de 2 ombordværende ombord, og sejlede dem til Vordingborg.

**Travl aften i KGM's område.**

**19- 20. Juli Thyborøn Redningsstation (RST)** modtog melding om en drivende jolle , der drev for vind og vejkr ud for Lemvig å. RST afgik med redningsbåden og

fandt kort efter jollen, der virkede som om den havde revet sig los fra en fortojning, idet der var påsat en presenning.

**Klintholm RST** blev også alarmeret, da der indløb melding om en grundstødt lystbåd (der vist nok var i nød) med 1 voksen og 2 børn ombord. RST afgik kort efter med den hurtigtgående lette redningsbåd (LRB), men kunne efter kort tid kaldes tilbage, da det viste sig, at der ikke var fare for de ombordværende og at assistancen kunne ydes fra lokalt fartojsberedskab.

Ved midnatstid blev der meldt om nødramketter VNV af Anholt. **Anholt RST** blev alarmeret og orlogskutteren SAMSØ, der befandt sig i området blev dirigeret mod positionen. Efter nogen tid blev det opklaret, at raketten var blevet afsendt fra en lystsejler, der havde knækket mast og ror. De ombordværende fra denne båd var nu reddet over på en anden lystbåd. Herefter kunne RST returnere til Anholt. Af forskellige årsager havde denne anden båd ikke kunnet tage den havarerede båd på slæb, hvorfor SAMSØ måtte finde denne. Efter nogle timer fandt SAMSØ den havarerede jolle og kunne påbegynde slæbning til Anholt hvortil man nåede i løbet af formiddagen

**Norsk landgang på Grenen.**

**24- 25. Juli Skagen Redningsstation** (modtog melding om en 38 fods norsk motorbåd, der var grundstødt ved Grenen. Nordmanden havde præsteret at få den 12 tons tunge motorbåd ind på 50 cm vand. Her var besætningen hoppet i vandet og forsøgte at skubbe den fri med håndkraft. Dette var imidlertid en dårlig ide, da området har mange huller med en meget farlig understrøm. RST sendte derfor en let redningsbåd afsted for at genne besætningen tilbage i båden, hvorefter den store redningsbåd MRB34 kom til stedet og trak båden fri. Da båden var bragt flot blev det konstateret at den var uden skader, hvorpå Nordmanden fortsatte til Skagen for at sunde sig ovenpå oplevelsen. Så kan man jo håbe, at han bruger opholdet i Skagen til at studerer søkortet.

**Grundstødning ved Skagen**

**27- 28. Juli** Torsdag aften gik en sejlbåd på grund nær Grenen, og udsendte nodmelding. **Skagen Redningsstation** sendte en redningsbåd til stedet. Redningsmandskabet fik hurtigt båden trukket fri, hvorefter den blev bugseret til Skagen havn i god behold.

**Svensk motorstop med efterfølgende grundstødning S for Læsø.**

**30- 31. Juli Læsø redningsstation** måtte søndag aften ved 19-tiden rykke ud til en grundstødning. RST blev alarmeret fra VO KGM, efter at alarmering var tilgået VO SOK via skibets NMT. Et midaldrende svensk ægtepar havde haft problemer med deres maskineri og den ene skrue, og mens de rodede med dette var de kommet ud af kurs og i stedet drevet på grund S for Læsø. RST fandt skibet og slæbte dem til Østerby, som var parrets oprindelige mål idet de var på vej fra Anholt til Østerby.

**Norsk motorstop ved Skagen.**

**RST Skagen** måtte ligeledes af sted søndag aften, idet en norsk motorbåd havde fået motorstop. Meldingen indløb på VHF via **Lynghby Radio**, og RST tog straks af sted. Der var dog en del problemer med at finde motorbåden idet skibets GPS var gået itu. Selv mente foreren ombord, at han befandt sig i Ålbæk Bugt mellem Skagen og Hirtsholmene, men det viste sig senere at han rent faktisk befandt sig 10 sm stk øst af Skagen havn. RST, som havde både MRB34 og LRB af sted, anvendte deres VHF pejlere til at pejle sig ind på ham , samt "kan du se det og det" proceduren. Men fundet blev han, og slæbt ind til Skagen havn i god behold.

**Dansk motorstop ved Als.**

Søndag eftermiddag meldte en motorbåd med motorstop sig til SOK. Der var ingen fare på færde, men der var en del nervositet ombord blandt de to voksne og 3 børn, som desuden var lidt søsyge. Også her opstod i starten en del forvirring om hvor i Danmark motorbåden befandt sig. Selv oplyste de at de var N. for Als, mens den position som de opgav var i Helnæs Bugt. VO KGM alarmerede både hjemmeværnskutteren HOLGER DANSKE fra Sønderborg og SATURN fra Fåborg for at få dækket begge områder med det samme. Det lykkedes dog lidt senere motorbåden, at få gang i maskinen og sætte kursen mod Als. Og denne gang gav de en position som passede med området N. for Als. SATURN blev sendt hjem med tak for hjælpen, og HOLGER DANSKE fandt hurtigt havaristen. Han blev taget på slæb og bugseret ind til Åbenrå, hvor de ankom i god behold.

**SVENSK LYSTSEJLER PÅ GRUND VED NODRE FLINT.**

**03-04. August.** Der er torsdag eftermiddag ydet assistance til den Svenske lystsejler AKKA, en tolv meter jolle der stod temmelig solidt på grund ved Nordre Flint, syd af Saltholm. Hurtigt var hjælpen fremme, og skipper J. Strøbæk og besætning om bord den stolte MHV kutter BAUNEN. Undtagelsen der bekræfter reglen var denne gang, at **Lynghby Radio** ingen kontakt kunne etablere, derimod virkede samarbejdet med MALMØ der kunne yde Relay. BAUNEN gav efter at have trukket AKKA fri, overlevering til det svenske kyst bevogtningsfartøj 301.

**BAUNEN ATTER PÅ BANEN.**

**14- 15. August.** MHV fartøjet Baunen assisterede mandag aften atter en lystsejler der var grundstødt på Peberholm. Fartøjet stod dog ikke hårdere på grunden end at den kunne trækkes fri af Baunens motorbåd.

**Grenå redningsstation** slæbte mandag et 40 fods lystfartøj fri af grunden ved Hatter Rev med deres lille redningsbåd (LRB). Lystfartøjet havde fået beskadiget sin skrue så meget at det måtte slæbes til Ebeltoft for at komme på bedding.

**FORULYKKET SPEEDBÅD.**

**18. August.** Tidligt om morgenen d 18 AUG indløb der melding til vagthavende ved **Kattegats Marinedistrikt (KGM)** fra Frederikshavn politi angående en forulykket speedbåd. Det viste sig senere at speedbåden, med en motorkraft på 200 HK, var grundstødt ved Hjellen tæt ved Frederikshavn. Der var tre personer om bord. Navnet på speedbåden, samt navnene på de om bord værende kan endnu ikke oplyses, da pårørende ikke er orienteret. Da det hurtigt blev klart, at der var tale om en soulykke og ikke "kun" en grundstødning, blev der for alvor sat gang i tingene. Politiet anmeldte til Falck Frederikshavn, men også den lette redningsbåd (LRB 16) fra Sæby viste sig hurtigt på pletten, grundet advisering fra KGM. LRB'en fik bragt den første passagerer fra speedbåden til Frederikshavn for videre transport til sygehuset. Imens tog Falck sig af de to tilbageværende, som ligeledes blev bragt til Frederikshavn sygehus. Selvom kommunikationen parterne imellem havde opstarts

problemer, blev det hurtigt til et frugtbart arbejde.

**UVARSLET ØVELSE.**

**23- 24. August** Der blev onsdag d 23 AUG. Afholdt uvarslet øvelse for fartojsberedskabet, Sundet N, arrangeret af PL Jan Winter ved MHV APOLLO. Debriefing: en god afholdt øvelse hvor alarmerings planen og indsats virkede perfekt. Man kunne for gruppe 3 ikke kunne komme i direkte kontakt til gruppelederen, men gruppen blev alligevel hurtigt samlet. Der blev monstret besætninger til fire fartøjer, hvor APOLLO virkede som On Scene Commander (OSC). Der blev lavet fornuftig udregning af strøm og drift, hvilket førte til et hurtigt fund af nødstedte (der dog var gået til ankers for ikke at drive på grund). Der var en såret om bord hos nødstedte,- og via APOLLO blev der fiktivt alarmeret til politi og ambulance. Der kunne endvidere oplyses, at hele den melding der var opgivet af VO. **Kattegats Marinedistrikt** kom frem til indsatslederen (samt til PL Jan Winter).

**DRIVENDE SEJLBÅD.**

**24- 25. August.** Sent torsdag aften den 24 august melder færgen Deutschland der sejler Rødby - Putgarden at der i sejlruten ligger et tysk lystfartøj drivende med sejl oppe, hvor der tilsyneladende ingen personer er ombord. **KGM** alarmerer **Gedser redningsstation** og ønsker begge både sendt til området, idet det frygtes at der er en overbord falden person. **SOK** alarmerer en helikopter til eftersøgningen. Vinden i området er NV mellem 10 til 17 m/sek. Efter at færgen har ligget ved sejlbåden i ca. en halv time opdages det at der er en person ombord. Personen virker meget beruset og har tilsyneladende ikke til hensigt at sejle videre selv. Dog trændes et meget sparsomt navigationslys. Sejlet er tilsyneladende flånsset. Det besluttes derfor at Gedser redningsstation fortsætter med L.W. Dam for at overtale personen til at sejle/evt. assistere den med at sejle til Rødby. LRB'en returneres. Efter nogen søgning finder L.W. Dam sejlfartøjet kl 01.30, og der ombord sættes en redningsmand. Personen ombord virker ikke beruset, men meget meget udmattet og ville kun ligge i bunden af fartøjet, og afvente dagslys. Da fartøjet stadig lå i trafikeret farvand med flånsset sejl ansås det stadig at være til fare for trafikken, men det var imellem tiden drevet ind på tysk farvand, hvorfor tyskerne blev anmodet afhente fartøjet. Tyskerne afhentede fartøjet og efter godt 6 timer på havet kunne L.W. Dam nyde en kop velfortjent morgenkaffe i Gedser kl godt 0500 fredag morgen

**ULUKKELIGT HÆNDELSE VED GJERRILD.**

**25- 28. August.** Fredag aften indløb melding om en kæntret (eller sunket) båd ud for Gjerrild på Djursland. Da der var melding om flere personer i vandet blev der alarmeret såvel helikopter fra Flyvevåbenet som redningsbåde fra **Grenå Redningsstation (RST)**. Den ene ombordværende var svømmet i land og havde fo-retaget alarmeringen, og en lokal jolle var hurtigt på stedet og samlede yderligere 2 personer op. Der havde været yderligere en person ombord, og denne blev nu efter-søgt af helikopter, den lille (LRB) og den store redningsbåd (MRB) fra RST Grenå. Derudover deltog lokale både og Marinehjemmeværnets (MHV) "HERCULES". Ved mørkets frembrud blev eftersøgningen midlertidigt indstillet, og "HERCULES" blev natten over på positionen. Lørdag morgen kom LRB fra Grenå atter til området, og sammen med "HERCULES" afsøgte de atter såvel området for ulykken som det kystnære område. Derudover blev der trukket dræg over den formodede vragposition. Da der efter gentagne forsøg ikke blev fundet noget, blev det i samråd med **SOK** besluttet af indstille eftersøgningen, idet man må formode at manden var druknet. Denne ulykkelige sag beviser endnu engang vigtigheden af at bære redningsvest, når man er på havet, også selv om man ikke bevæger sig langt væk fra kysten.

**KATAMARAN MED KNÆKKET ROR I AGERSØ SUND.**

En 74-årig mand, der sejlede alene på en katamaran i Agersø Sund, meldte lørdag aften at han havde knækket roret, der var kraftig strøm i området, og han var derfor bange for at gå på grund. **KGM** kontaktede MHV "ARIES", der normalt hører hjemme på Bornholm, var tilfældigvis på vej fra Korsør til Rønne og kunne derfor gå til assistance. Et par timer efter anmeldelsen kunne den ældre herre atter ånde lettet op, sikkert fartøjet i havn, og MHV "ARIES" kunne fortsætte turen hjem til Bornholm.

**MOTORBÅD ASSISTERET AF RST TORUP STRAND.**

Søndag aften indløb melding om en motorbåd med problemer ud for Ejstrup Strand i Jammer Bugt. En vandscooter havde været ude ved båden, der oplyste at de havde motorhavari, hvorfor de gerne ville slæbes indtil land. **KGM** alarmerede **RST Torup Strand**, der med vanlig hurtighed var fremme ved havaristen. **FALCK** fra Brønderslev var af andre kanaler blevet alarmeret og sendte også en bil med båd, men denne båd kunne på grund af bølgehøjden ikke gøre noget for at assistere havaristen, da de nåede frem til denne. RST's båd havde ikke de store problemer med at klare opgaven, og kort efter var havaristen slæbt ind til Tranum Strand, hvor de 2 ombordværende kunne få fast grund under fodderne. »*Denne opgave viste endnu engang RST Torup Strands betydning for opgaver i Jammer Bugt - ikke mindst, når soen besværliggør opgaven.*»

**GRUNDSTØDT SEJLBAAD PÅ VEJLE FJORD.**

**29- 30. August.** Tirsdag aften 29 aug, 00, fik **Kattegats Marinedistrikt** melding om at en dansk sejlbåd ved navn "Fina", var grundstødt på Vejle Fjord med 4 tyske personer ombord. Marinehjemmeværnskutteren "Pioneren" blev alarmeret og sendt mod området. "Pioneren" ankom til "Fina" ca. 1,5 time efter og kunne konstatere at der var tale om en let grundberøring. Derfor kunne "Pioneren" let trække den fri af grunden, hvorefter "Fina" kunne sejle videre til Vejle uden væsentlige skader.

**DRIVENDE JOLLE.**

**30- 31. August.** Esbjerg politi meldte onsdag eftermiddag om en drivende jolle med påhængsmoior i Ho bugt. **Redningsbåden fra Esbjerg** undersøgte jollen, og kunne konstatere, at der ikke var tegn på nogen soulykke. Jollen blev slæbt med til Esbjerg, hvor den blev overgivet til politiet.

**UTAK er verdens løn.**

**1- 4. September** MHV Fartøjet PIONEREN assisterede søndag i den meget stærke blæst 2 sejlfartøjer med knækket mast i Lillebælt. Begge blev taget på slæb og PIONEREN sejlede mod Fredericia. Det ene fartøj ville dog gerne slæbes til Middelfart, men da PIONEREN på grund af den stærke blæst ikke ville gå til Middelfart, kappede fartøjet sin trosse til Pioneren og kom så selv til land.

**Eftersøgninger uden resultat.**

**KGM** blev søndag beordret af **SOK** til at sende et fartøj til Tisvilleleje området, idet der fra land af en seljkyndig person igennem længere tid var observeret et lystfartøj i store vanskeligheder. Patruljefartøjet Glenten der var i Isefjorden blev dirigeret til området og skønt Glenten hurtigt var i området blev der ikke fundet noget lystfartøj med vanskeligheder. Det formodes fartøjet har fået styr på situationen og sejlet væk.

Umiddelbart efter denne hændelse blev der i Storebælt meldt om observation af et surfsejler drivende ca. 500m fra land. Falck og politi blev sendt til området. Ligeledes blev Miljøfartøjet af **KGM** dirigeret til området. Falckfartøjet fandt ingenting i området hvorfor **SOK** rekvirerede en helikopter og **KGM** alarmerede desuden et fartøj Viben der lå i Kalundborg. I mellemtiden indgik der en melding til politiet fra en person der fra stranden ville afprøve et surfsejl, sejlet var på grund af den stærke blæst, blæst fra ham. Derefter blev al yderligere eftersøgning indstillet.

**Patientevakuering.**

**Skagen redningsstation** foretog patientevakuering af en person med stærkt læderet ben fra handelsskib på Skagen red.

**Først var der en så var der to.**

**4- 5. September** Marine Hjemmeværns fartøjet BAUNEN (MHV BAUNEN), der mandag var på øvelsessejlad i Øresund, observerede hen under aften en grundstødt sejlbåd mellem Peberholm og Saltholm. BAUNEN satte deres gummibåd i vandet for at kigge nærmere på sagen. Kort efter kunne BAUNEN meddele, at deres gummibåd havde slæbt sejlbåden fri. Sejlbåden havde dog, inden BAUNEN kom forbi, tilkaldt assistance fra et familiemedlem, der også kom derud. Det blev dog ikke til den store assistance; for det første fordi BAUNEN som bekendt havde slæbt sejlbåden fri, og for det andet fordi det tilkaldte familiemedlem OGSÅ gik på grund i området. MHV BAUNEN måtte atter sætte deres gummibåd i vandet og gå til assistan-ce. Begge assisterede både kunne herefter sejle til Kastrup for egen hjælp, og MHV BAUNEN kunne returnere til Dragør efter en øvelsessejlad, hvor man fik god træning i gummibådsejlad og assistance til grundstødere.

**Først var der en, så var der ingen.**

**5- 6. September.** Tidligt tirsdag morgen blev Frederikshavn Politi ringet op af en passager ombord på færgen PETER WESSEL. Han fortalte, at han havde smidt en mand overbord. Politiet overgav straks sagen til **Kattegats Marinedistrikt**. Mandens forklaring var noget usammenhængende, men blev dog underbygget af at der manglede en redningskrans ombord på PETER WESSEL. Den havde manden angiveligt kastet efter den overbordfaldne. **Skagen Redningsstation (RST)**, **Sæby RST** og **Østerby RST** blev alarmeret og nåede hurtigt frem til færgen i Ålbæk bugt. Flyvevåbenets redningshelikopter kom også hurtigt til stedet og indledte en efter-søgning. Ombord på PETER WESSEL gik man i gang med at identificere samtlige ombordværende for at kunne fastslå om der manglede en person og i såfald hvad hans identitet var. Det tager et stykke tid at identificere 700 personer. I mellemtiden havde yderligere afhøringen af anmelderen afsløret at den manglende person kunne være blevet smidt overbord allerede da færgen befandt sig 30 sømil nord for Skagen.

Heldigvis befandt Nato's stående Atlanterhavsstyrke (STANAVFORLANT) i nærheden. De begav sig straks til positionen nord for Skagen med fem fregatter og en destroyer. Derudover kom en dansk redningshelikopter og en svensk bevogtningsbåd til stedet og sammen med STANAVFORLANT indledte de en eftersøgning i området. På grund af de usikre oplysninger fra anmelderen ombord på PE-TER WESSEL var det dog nødvendigt også at afsøge området i Ålbækbugten. Her var to lette redningsbåde og to større redningsbåde, og PETER WESSEL samtidig i gang med eftersøgningen. Efter ca. fire timers eftersøgning kom den befiende mel-ding fra PETER WESSEL at man havde gennemgået samtlige passagerer i henhold til passagerlisten - og alle var ombord. Så kunne eftersøgningen afblæses, og de 700 passagerer på PETER WESSEL kunne komme ind til Frederikshavn, de mange rednings-skibe kunne returnere til deres respektive baser - og de mere end 1000 mand ombord på STANAVFORLANTS skibe kunne fortsætte deres deltagelse i den danske øvelse DANEX 2000.

**BAUNEN assisterer sejlbåd med knækket mast.**

**6- 7. September.** Marinehjemmeværnsfartøjet Baunen blev alarmeret 6 sep. Kl. 1330 da en sejlbåd med 2 personer ombord havde knækket masten på en position syd af Dragør i sundet. Masten var faldet i vandet og deres påhængsmotor kunne ikke starte. Baunen måtte sætte deres gummibåd i vandet for at komme hen til sejl-båden da den blev lokaliseret tæt på land. Da det ikke var muligt for sejlbåden selv at komme i havn, måtte Baunen slæbe den til Dragør hvor de 2 personer igen kunne få fast grund under fodderne efter denne ubehagelige oplevelse.

**Jagtulykke på Isefjorden.**

7- 8. September. Torsdag kl. 1745 var to af fromandskorpsets gummibåde på vej nordover i Isefjorden, da de observerede en drivende skydepram. Da de undersøgte prammen fandt man et jagtgevær og andre personlige ejendele, og der ingen redningsvest ombord, hvilket gav håb om at den manglende person havde den på og dermed havde en god chance for at være i live. Frømandene kontaktede straks **Kattegats Marinedistrikt** og fortalte om deres fund. Prammen blev fundet stort set midt på Isefjorden og der var ingen indikation af hvor længe den havde drevet for den kraftige vind. Det var derfor vanskeligt at afgrænse et eftersøgnings område. Da joller og pramme sædvanligvis driver hurtigere for vinden end folk i vandet, blev ef-tersøgningen indledt op mod vinden og i retning af Kyndbyværket. En helikopter fra flyvevåbnet blev tilkaldt og fra Hundested rykkede Marinehjemmeværnskutteren CRUX ud med kort varsel. Desværre er der ikke noget fartojsberedskab etableret i Isefjorden, så det var vanskeligt at få flere både sat ind i eftersøgningen. Der blev ringet rundt til småhavne i nærheden, men først ved Kyndbyværket var der "bid". Vagthavende kendte formanden til det lokale båddlaug og havde også telefonnumme-ret. Formanden arrangerede fluks 3 civile både der hurtigt kom ud og hjalp i efter-søgningen. Ombord i prammen havde man fundet den manglende persons jagttegn, og dermed hans adresse. Politiet blev så sendt ud for at se om personen måske havde reddet sig selv i land. Han var desværre ikke på sin hjemmeadresse, men da politiet patruljerede stranden i området fandt man ham i god behold. Dermed kunne efter-søgningen afblæses med en glædelig slutning, og jægereen blev genforenet med sin båd og sit gevær.

## PERSONALIA



### ANSÆTTELSE

1/9 2000

Bådmand Svend E.B. Jensen, Christiansø redningsstation, fungere midlertidig som opsynsmand.

1/10 2000

Arne S. Kristensen, ansættes midlertidig som bådmand ved Rømø redningsstation i forbindelse med Bådmand Lars P. Petersens orlov.

Michael Fryland, f. 25/5-58, som assisterende redningsmand ved Anholt redningsstation.

### AFSKED

30/9 2000

Assisterende redningsmand Ebbe F. Larsen, Anholt Redningsstation, på grund af alder.

31/10 2000

Midlertidig ansat Bådmand Jens P.B. Andersen, Hanstholm redningsstation, efter eget ønske.

30/11 2000

Bådmand Hans Nielsen, Hirtshals redningsstation (nedlæggelse af stilling som kendtmand)

Bådmand Mogens Nielsen, Hirtshals redningsstation (nedlæggelse af stilling som kendtmand)

### ORLOV

28/9 2000

Bådmand Lars P. Petersen, Rømø redningsstation har orlov fra 28/9 2000 til den 31/3 2001.

### 50 ÅR

Den 19 februar kan bådmand ved Hvide Sande redningsstation Verner S Christen fejre sin 50 års fødselsdag.

### 60 ÅR

Den 2 marts kan bådfører ved Hanstholm redningsstation Erik Vendelbo fejre sin 60 års fødselsdag.



Den ny stationsleder ved RST. Hvide Sande Lorentz C. Lauridsen.

»Fru Martha Kirstine Lerches Legat« under Foreningen af danske Redningsmænd kommer til uddeling i februar måned.

Legatet kan tildeles:

- Redningsfolk, der i indeværende år har sat livet på spil ved redningsaktioner på Vesterhavet (strækningen Skagen-Rømø)
- 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 2001.

Pb.v.

**J. Pedersen**  
Formand for legatets bestyrelse  
og Foreningen af danske Redningsmænd

### LEGAT

Af »Fhv. farmer Christian Mumme Bondo og hustru Christiane, f. Hartmann's legat« vil der den 6. marts 2001 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 2001.

Fra Emile Robin m.fl.'s legat, Kasserer Gottlieb Ølsteds legat, Fru Anna Elisabeth Rørbyes 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

- 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.
- Slægt efter redningspersonel, der er omkommet i tjenesten.

Kasserer Gottlieb Ølsteds legat til fordel for det i "Det Nørrejydske Redningsvæsen ansatte bådmandskab" kan uddeles til

- Understøttelse af gamle, afgåede medlemmer af nævnte bådmandskaber ved de stationerne som ligger i det område som tidligere blev nævnt "Det Nørrejydske Redningsvæsen".
- Belønning af medlemmer af nævnte bådmandskaber for udvist mod under udførelse af redningsarbejdet.
- 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 Rørbyes legat kan uddeles til

- Trængende, danske kystboere, som har sat livet i vove ved redning af menneskeliv på søen.
- 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

- Mænd i Det danske Redningsvæsen, der i årets løb under farefulde eller vanskelige omstændigheder har udvist særligt mod, beslutsomhed og dygtighed.
- Trængende enker og/eller uforsørgede børn efter redningsmænd, der er omkommet under udførelse af redningsarbejde.
- Redningsmænd, som på grund af alvorlig sygdom eller tilskadekomst under udøvelse af redningsarbejdet har måttet udtræde af tjenesten, og hvis kår derved er blevet så forringet, at de er i økonomisk trang.

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 12. december 2000.

Legatbestyrelsen



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, hvalbækker og nettromler.

Alt i aluminium.

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



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 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. 1/2

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