

# TIDSSKRIFT FOR REDNINGSVÆSEN

Tidsskrift for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 1

APRIL 2011

ÅRG. 78



*Stationsleder Per Kristensen Thorup Strand fremviser redningsstation og -materiel.*



### 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

**FURUNO**



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

**VIGGO Jensen**



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

## BRUG BRUGSEN ANHOLT

Tlf. 86 31 90 20

Alle handler i...

### Thorsminde Fiskernes Indkøbsforening

Havnevej 2 · Thorsminde · 6990 Ulfborg  
Telefon 97 49 70 06

Specialister i garn

## PEDER OG THOMAS NØRGAARD FISKEEXPORT A/S

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



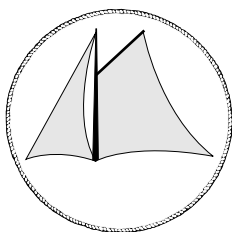
## Hanstholm Samlecentral A/s

Telefon 97 96 16 66 · 7730 Hanstholm

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

FRITIDSTØJ  
SEJLERTØJ  
ARBEJDESTØJ  
SØMANDSTRØJER  
FIBERPELS  
COWBOYBUKSER  
FLØJSBUKSER  
OVERTRÆKSBLUSER  
JAKKER  
ANORAKKER

30 års erfaring i sejlsyning



## Thyborøn Sejlmageri

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

**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

## 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...

# Leder/Nyhedsbrev fra FDR foråret 2011

Jeg vil starte dette nyhedsbrev med at fortælle at en barriere er brudt hvad angår rekruttering af mandskab på redningsstationerne. For samtidig med at retningslinjerne for brugen af redningsreserven er blevet færdiggjort har Nr. Vorupør redningsstation fået ansat den første kvinde i redningsvæsnet historie, nemlig Kjersti Andersen. Jeg vil hermed byde Kjersti velkommen i kystredningstjenesten og ønske dig held og lykke med jobbet som redningsreserve.

**Fremtidens redningsmand M/K.** FRV har søgt en bevilgning hos erhvervs og byggestyrelsen til et projekt til fremme af rekrutteringen af Redningsfolk. Hoved målet er, at FRV fortsat kan opretholde en tilfredsstillende styrke af kvalificerede redningsmænd.

**Ny LRB til Thorsminde.** Karsten, Remmi, Hans Henrik Sørensen og undertegnede har været en tur over hos RNLI i Poole England for at se og prøvesejle et par af deres 7,5 m. Atlantic class. FRV er blevet stillet i udsigt, at man kan købe en eller to af deres brugte både som størrelsesmæssig passer rigtig godt til Thorsminde og måske Christiansø. Bådene sejlede godt og man kunne se på mange af detaljerne at de var gennemtænkte, men samtidig var der også en del ting, man i dag ville lave på en anden måde. Det hele skal ses i lyset af, at det efterhånden er en del år siden RNLI anskaffede sig disse både. Inden vi rejste hjem gennemgik vi hvad der skulle til, for at de bliver up to date. Efter det anser jeg det for usandsynligt, at købe både med 10 år på bagen i forhold til nye.

**Lønforhandling. OK 11.** Vores hoved krav har været en basis lønstigning for alle grupper af redningsmænd, da vi ligger langt under lønniveauet for andre grupper, vi kan sammenligne os med. FPT havde som et af deres modkrav, at vores deltidsansatte redningsmænd skal overgå til Sampension. Men da der er stor forskel på, hvad en deltidsansat redningsmand tjener blev vi enige med FPT om at nedsætte en arbejdsgruppe, der skal belyse om det kan betale sig, at overgå til Sampension, da der er stor fare for at pengene går op i administration for nogles vedkommende. En af fordelene vil selvfølgelig være, at man kan tage pensionen med sig, hvis man vælger at stoppe som redningsmand. Den reelle lønstigning bliver efter CFU forhandlingerne, at vi i 2011 skulle stige med 1,48 %, men med udmøntning i reguleringsordningen mv. går det lige op med det vi skylder, så reelt stiger vi først i 2012, denne stigning bliver på 1,67 %. Overenskomsten er underskrevet efter anbefaling fra OAO og skal genforhandles i 2013.

**Alarmering. Via Politiet, SOK, MOC.** Dette er et emne vi fra FDR ønsker skal diskuteres på OKS mødet i marts som bliver afholdt på Fanø. Måden redningsstationerne kaldes ud på, hvis der er ringet 112 bør kunne gøres mere enkel, en løsning kunne være at komme på 112 klienten hvilket dog ikke bare er så lige til. De aftaler der foreligger lige nu med Rigspolitiet siger, at de kun må kalde os direkte ud ved røde raketter/nødblus og ved eftersøgning ved stranden, hvor der ikke formodes at have indtruffet en badeulykke. Hvis der derimod er mistanke om en badeulykke, skal politiet først

kontakte JRCC som derefter kalder os andre ud. Det er netop her, der efter min mening går dyrebare minutter tabt, som vi lige så godt kunne bruge til komme ned på stationen og få båden i vandet.

**Nye dragter.** På et møde med Viking er der blevet aftalt nogle små ændringsforslag som er kommet fra redningsfolkene, efter at den første serie har været sendt ud til brug. De væsentligste ændringer består i at vesten på dragten gøres dobbelt kammeret samt, at man har fundet en anden type handske der gør, at man ikke får kolde hænder under et langt ophold i vandet.

**Mrb projektet.** Man er nu begyndt at se på de brugerkrav, der blev indsamlet for snart 2 år siden, og det har resulteret i, at man har indkaldt til en såkaldt arbejds weekend, hvor man målrettet vil arbejde med de indkomne brugerkrav.

**Sønder Ho. Båden.** I efteråret var FRV og FDR i dialog med Søfartsstyrelsen angående motorproblemerne på Sønder Ho's FRB 06. FRV har hentet oplysninger på flere motor typer hos bla. US og Canadian coastguard, hvor de beskriver, hvad de har af drift erfaringer med deres ikke SOLAS godkendte motorer. Herefter har SFS nu givet FRV dispensation til at bruge motorer af samme type og fabrikat på FRB 06, som de andre redningsenheder gør brug af. Så om alt går vel kan det jo være at Sønder Ho snart får deres båd i drift.

**FRB 07.** Her er lyder meldingerne fra Klintholm at man overordnet er tilfreds med den nye båd. Men der er foreslået en del ændringer til de kommende både. Bla. At forkanten af styrehuset skal hælde agter over, styrehuset skal gøres lidt smallere og udsynet skal forbedres når man sidder på sæderne mm. FRV er nu i dialog med Maritime Partner om de ændringer der skal laves, og herefter besluttet det, hvordan leveringen på de kommende både kommer til at foregå. Strategien skulle nu være udarbejdet og ligger til godkendelse hos direktionen i FRV. Som derefter sender den til godkendelse hos forsvarsministeriet.

**Redningsreserven.** Remmi har udarbejdet retningslinjer for brugen af reserven som blev forevist og kommenteret under LSU. den 3/3. Instruksen bliver sendt rundt til stationerne.

**Christiansø Rst.** Der har længe været et ønske fra Christiansø Rst. om at slippe for noget af det administrative arbejde der kræves af stationen idag. Neksø Rst. har indvilliget i at overtage en del af dette, og samtidig har man også lavet en aftale, der gerne skulle resultere i at beredskabet styrkes.

Hvis der er nogle der har spørgsmål er i altid velkommen til at ringe. Ellers vil jeg slutte af med at ønske jer alle et godt forår.

*Med venlig hilsen Jens Slot*



## SKAGEN SKIBSFORSIKRING G/F

Formand:

Jan Sonnesen

I.P. Jacobsensvej 6 - 9990 Skagen

Telefon 98 44 25 54 og 30 28 58 46

Kontor:

Direktør Ib Frandsen

Westbanke 55 - 9990 Skagen

Telefon 98 44 30 03 og 21 77 62 17

## HAVNENS REGNSKABSKONTOR

- BUDGETTER
- KONTORHOLD
- LØN
- DAGLIG REVISION
- REGNSKABSASSISTANCE



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



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



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

## I.M. Rengøring

HANSTHOLM - TLF. 97 96 13 89 - BIL 40 36 49 21

Alt indenfor rengøring udføres  
med høj kvalitet

HÅNDVÆRKERRENGØRING  
INDUSTRIRENGØRING  
KONTOR & VELFÆRDSRUM  
VASKERI - STALDRENS  
PERSIENNEVASKER  
FACADERENGØRING  
VINDUESPUDSNING

SALG AF  
Rengøringsprodukter  
og microfiberartikler



HANSTHOLM ELEKTRONIK A/S

Alt i reparation og nyinstallationer

### ELEKTRONIK

Salg og service:

FURUNO - DECCA  
SHIPMATE - ATLAS  
SAILOR  
SPERRY - KODEN  
SCANMAR - SIMRAD

### EL

Salg og service:

24 volt og 380 volt generatorer  
ELMOTORER - STARTERE  
BATTERIER  
PUMPER  
m.m.

20 74 18 88

20 73 18 88

**DØGNVAGT**

Telefon 97 96 18 88 · Fax 97 96 25 90

E-mail: salg@he-as.dk



Otto Pedersvej 3

6960 Hvide Sande

## Grenaa gensidige Forsikring for Fiskefartøjer

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



Ansvarshavende redaktør:  
**PREBEN ANDREASEN**  
Fynsgade 18, 9850 Hirtshals  
Tlf. 98 94 1086 . Mobil 21 75 50 86  
E-mail: red-ti@hotmail.com eller  
pl-andreassen@stofanet.dk (privat)

I redaktionen:  
**NIELS MANØ**  
Juvrevej 60, 6792 Rømø  
Tlf. 74 75 52 76  
E-mail: ncmanno@mail.dk

**SØREN CHRISTIAN VIBÆK LARSEN**  
Dakotavej 16, 6960 Hvide Sande  
Tlf. 97 31 26 19. Mobil (priv) 51 24 69 19  
E-mail: laerke-reden@post.tele.dk

**JOHN SKÅNBERG**  
Gæstgiverstien 6, 9990 Skagen  
Tlf. 25 12 19 97 eller 98 44 23 40  
E-mail: john.skaanberg@skolekom.dk

Redaktør, Bornholm:  
**STEN-ERIK RASMUSSEN**  
Møllevangen 9, 3700 Rønne  
Tlf. 56 91 02 07

Ekspedition og tryk:  
**GRAFISK TRYK LEMVIG-THYBORØN**  
Vasen 5, 7620 Lemvig  
Tlf. 97 82 15 00 . Fax 97 83 24 30  
E-mail: gt@grafisk-tryk.dk

## FORENINGEN AF DANSKE REDNINGSMÆND

### Bestyrelsen:

Formand:  
**JENS SLOT**  
Drejervej 17, 7680 Thyborøn  
Tlf. 97 83 17 85 . Mobil 30 92 08 87  
E-mail: jsl@frv.dk

Næstformand:  
**BJARKE S. KRISTENSEN**  
Strømmen 18, Kongsmark, 6792 Rømø  
Tlf. 74 75 55 03  
Mobil 21 25 42 14 / 30 29 29 81  
E-mail: bsk@frv.dk

Sekretær:  
**BRIAN BENNETSEN**  
Sdr. Skovvej 15, 4874 Gedser  
Tlf. 54 17 98 98 . Mobil 20 22 78 98  
E-mail: bbe@frv.dk

**HENRIK HAMMER JENSEN**  
Fosforitvej 6, 3700 Rønne  
Tlf. 56 97 60 54 . Mobil 20 43 60 54  
E-mail: boellebob@mail.dk . hhj@frv.dk

**THOMAS LUNDSGAARD**  
Raundrupvej 2, 9850 Hirtshals  
Tlf. 98 97 79 99 . Mobil 24 69 23 05  
E-mail: tl@frv.dk . raundrup@mail.dk

**JENS DEGN ABRAHAMSEN**  
Sædding Strandvej 15, 6710 Esbjerg V  
Tlf. 75 15 95 05 . Mobil 23 72 59 19  
E-mail: jar@frv.dk

**PREBEN THOMSEN**  
Østbanke 49, 9990 Skagen  
Tlf. 98 45 17 34 . Mobil 21 27 80 34  
E-mail: teamthomsen2004@yahoo.dk

Kasserer:  
**ELSE RINGGAARD**  
Fyrvej 11, 7730 Hanstholm  
Tlf. 97 96 52 02

## Indholdsfortegnelse:

<i>Leder og Nyhedsbrev fra foreningen af Danske redningsmænd.....</i>	<i>3</i>	<i>Strandinger på Grenen.....</i>	<i>15</i>
<i>Regionsmøder .....</i>	<i>6</i>	<i>Villy sagde farvel med maner.....</i>	<i>16</i>
<i>Redningsstationen Thorup Strand .....</i>	<i>8</i>	<i>Portræt af en mønsterbryder.....</i>	<i>18</i>
<i>Farvandsvæsenets »Frederikshavnerkontor«... ..</i>	<i>12</i>	<i>Bemanding af bådene.....</i>	<i>19</i>
<i>SOK siger alligevel undskyld .....</i>	<i>14</i>	<i>Når det bli'r sommer igen ..</i>	<i>20</i>
<i>Vinter på Bornholm.....</i>	<i>14</i>	<i>Den Lille Havfrue .....</i>	<i>21</i>
		<i>Havkat af tøndens .....</i>	<i>22</i>
		<i>Personalia .....</i>	<i>23</i>



# vestjysk BANK

## HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals  
Tlf. 98 94 12 27

Sejl · Presseninger · Tovværk



# Nordea

Havnegade 32 · 7680 Thyborøn



# 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

# Regionsmøde i region Vest på Rst. Agger

Der var indkaldt til regionsmøde, lørdag d. 26 feb. på Rst. Agger, Agger var valgt fordi de har fået ny station og ny Unimog, det er en rigtig flot station, med gode og lyse forhold for både mandskab og materiel, det var så også på tide, ved dem der har set den gamle station.

Stationsleder Henrik Gade bød velkommen til Agger og overlod ordet til næstformand i foreningen Bjarke Stenrøjl fra Rst. Rømø. Bjarke bød velkommen til mødet (der var ca. 20 redningsmænd tilstede fra Rømø, Sønderho, Esbjerg, Hvide Sande, Thorsminde, Thyborøn, Agger og Nr. Vorupør).

Pkt.1. Valg af ordstyrer, det blev Villy fra Thyborøn

Pkt 2. Valg til bestyrelse og suppl. Jens Degn fra Esbjerg og Søren Larsen fra Hvide Sande blev begge genvalgt.

Pkt 3. Orientering ved bestyrelsesmedlemmer, hvor der bl. a. Løn, pension, lønforhandlingerne endte med at det er os der skylder systemet penge (man kommer til at tænke på om det er de rigtige folk, vi har valgt til jobbet!) nå spøg til side, så var det vist ikke mange der fik penge med hjem i år.

Man kan gå på pension når man fylder 60 år men også fortsætte til ja til hvornår?, før var det til 63 år men nu er der nærmest ingen topalder og det er jo heller ikke den helt rigtige måde! der blev kastet mange ideer på bordet, så det hører vi nok nærmere om.

Ordning med redningsreserve er godkendt, men formuleringen er man ikke helt tilfreds med.

Vi har fået den første kvindelige rednings M/K ansat i Nr. Vorupør, tillykke med det.

De nye dragter er blevet godkendt, men der er stadig delte meninger om de er det rigtige valg, og der kommer i hvert fald flere småændringer.

Benny fra Nr. Vorupør mener vores nødsendere er for dårlige og at der findes nye og bedre modeller på markedet, det gør der sikkert, sådan er det med elektronik, det er næsten forældet inden man er færdig med at pakke ud.

Der blev snakket levetidsforlængelse af LRB Type 10-18 Mathis båden, med bl. a. nye og større motorer m.m.

(red. Jeg mener at vi har et godt og solidt skrog, så hvis der er økonomi i at skifte motorer og så ser jeg meget gerne at fenderen også bliver erstattet med en Hipo fender som dem der var på UNI33 og som hollænderne bruger på alle deres både, fås i forskellige dim. Jeg tror den der var på UNI var ca. 80 cm i ø.

Den fender vi har på Mathis båden er alt for hård og for fikantet, vi har haft flere reparationer i forbindelse med at gå på siden af andre fartøjer selv i rimeligt vejr, med Hipo er det ikke noget problem og så er det også nemmere at bjærge folk over denne, nå det var min mening, red. Niels).

Der er også problemer med de nye mob. både, der kommer nok nye motorer i nærmeste fremtid!

Jens Degn fortalte lidt om nyt tøj

design, og om at se mødereferater på intranet.

Blue-box centralen som er i Esbjerg bliver udstyret med en log.

Formanden Jens Slot om bl. a. problemer med alarmering, hvor man flere steder, bl.a. Thyborøn og Rømø, oplever at Brandvæsenet er alarmeret op til 10-12 min før alarmen når redningsvæsenet??

I Thorsminde er der lavet forsøg med at spænde et redningstov mellem de farligste høfder, og det har virket godt.

Der bliver kigget på LRB til Thorsminde og man har bl.a. været i England for at se på brugt både, det var vist ikke nogen succes.

LRB til Sønderho er endnu ikke i drift men det nærmer sig, en rigtig god båd, når der engang kommer de rigtige motorer på, siger Hans.

Der blev snakket en masse om al verdens problemer og der blev serveret kaffe og rundstykker og senere dejlig middagsmad.

De fremlagte regnskaber fra henholdsvis forening og blad blev selvfølgelig også snakket.

Der blev forslået Sønderho på Fanø som vært ved det næste regionsmøde om 2 år.

Mvh.

Niels Manø

Bådfører Rst.Rømø

ncmanoe@mail.dk

# Regionsmøde i Region Nord

Til Redningsstationerne

Rst. Anholt. Rst. Grenaa. Rst. Hanstholm. Rst. Hirtshals. Rst. Skagen. Rst. Sæby. Rst. Østerby. Rst. Thorup-Strand.

**Der afholdes regionsmøde i Ålborg i Marinestuen Lørdag d. 19/3-11 kl 11.**

Alle aktive og afgående redningsmænd er velkommen.

Dagsorden.

1. Valg af ordstyrer.
2. Orientering ved Thomas Lundsgaard, Preben Thomsen, Jens Slot.

3. Valg af bestyrelsesmedlem. På valg er Thomas Lundsgaard. Da der er indkommet en ny kandidat, er der valg om Bestyrelsesmedlem

Kandidaterne er Thomas Lundsgaard og Kim Rulle.

Der vil blive sendt stemmesedler til stationslederne.

Stemmesedler kan sendes til Preben eller medbringes til mødet, hvor de vil blive talt sammen.

4. Indlæg fra Stationerne/ Bordet rundt.
5. Eventuelt.

Med venlig hilsen.

Preben Thomsen og Thomas Lundsgaard.

Til det indkaldte møde mødte 14 redningsmænd.

Deltagerne blev budt velkommen af Thomas Lundsgaard, som straks gik over til dagsordenen.

Ad 1:

Til ordstyrer valgtes Villy Ringgaard.

Ad 2:

Thomas Lundsgaard orienterede om arbejdet i de forskellige udvalg, han er medlem af.

LSU vedr. uddannelse og kurser

Lønudvalg vedr. løn og pension

Ligbehandlingsudvalg vedr. køn, race og alder

Misbrugsudvalg vedr. fælles ansvar for misbrug, såvel eget som andres. Stationslederne har pligt til at skride ind. Udvalg vedr. ny dragt i samarbejde med fa. Viking.

Preben Thomsen, som blev indvalgt sidste år og derfor ikke rigtigt var kommet i gang, havde ikke noget at berette.

Jens Slot henviste til og gennemgik leder/nyhedsbrev og kom med forskellige uddybninger og tilføjelser. Bl. a. af pladsmæssige årsager henvises læserne til dette.

Ad 3:

Thomas Lundsgaard var på valg og villig til at genopstille. Samtidig stillede Kim Rulle op, så der skulle foretages afstemning. Stemmesedler var tilsendt stationslederne.

Der blev indleveret 69 stemmesedler. De 7 var blanke, Så var der 30 stemmer til Kim Rulle og 32 stemmer til Thomas Lundsgaard, som hermed var valgt. Stemmeoptællere var Villy Ringgaard og Preben Andreasen (redaktør) .

Ad 4:

Allan Jellesen rst Hirtshals berettede om eftersøgningen af kutteren "Puk", som skete i samarbejde med rst Thorup Strand og rst Hanstholm.

Der var ingen af de øvrige, der havde indlæg. Man mente, tingene havde været berørt under de øvrige punkter.

Ad 5:

Der var intet under evt.

Herefter takkede ordstyreren for god ro og orden, og man gik over til frokosten, som bestod af sildemadder og skipperlab-skovs.

Referent Preben Andreasen (redaktør).

Der er ved redaktionens afslutning ikke indgået noget fra Region Øst.



Fra mødet i Region Nord.

## Et forsinket nytårsknald

Tekst Red. - Foto Forsvaret.dk

### Minesprængning til søs.

Et fiskefartøj fra Hirtshals fiskede tidligt mandag morgen (03 01 2011) en cirka 100 kilo stor engelsk mine et godt stykke vest af Hirtshals, og klokken 18.10 blev minen sprængt så tæt på land, at mange kunne høre det.

Hirtshals Redningsstation blev alarmeret mandag morgen og kontaktede Søværnets Minørkorps fra Kongsøre Kaserne ved Holbæk samt et hold fra Oksbøl.

Ved 15-tiden var fartøjet fra Hirtshals så tæt på land, at redningsbåden Margrethe Gaardbo fra Hirtshals sejlede ud med minørkorpsets folk.

- De gik ombord på fartøjet fra Hirtshals, tjekkede minen, fastgjorde en bøjle, og sænkede den derefter tilbage i havet. Dykkere blev sendt med ned og fastgjorde sprængstof på minen.

- Vi sejlede så 350 meter væk, og minen blev sprængt på 12 m. vand. Der lød et ordentligt brag, fortæller stationsleder på Hirtshals Redningsstation, Allan Jellesen.



Mineeksplosion: Der sprænges

# Redningsstation Thorup Strand



*Redningsstation Thorup Strand*

Selvom Thorup Strand som samfund og lokalitet hører til i den beskedne ende af skalaen, udmærker den sig dog ved at være Danmarks største kystlandingsplads med 17 - 18 kuttere, som fortsat trækkes op på stranden, da der ikke er nogen havn på stedet.

I tilknytning til landingspladsen ligger Farvandsvæsenets redningsstation, som er nyopført i 2005, og som betjener Jamerbugten i området mellem Hanstholm og Hirtshals. Denne nye station blev bygget for at tilvejebringe gode forhold for det frivillige redningsmandskab. Samtidig samles redningsmateriellet på et sted.

Bygningens mandskabsdel er lavet i to etager for at skaffe udkig over landingspladsen og havet. Bådhuset er dimensioneret til at huse den lette redningsbåd, stående på en vogn, spændt efter en traktor, klar til søsætning. Stationsbygningen er planlagt og gennemført i et samarbejde mellem Farvandsvæsenet og Forsvarets Bygningstjeneste. Byggeret blev afsluttet i april 2005.

Den gamle redningsstation med signalmasten foran er i dag indrettet med kiosk og toiletter.

Bladets redaktør har aflagt redningsstatio-

nen et besøg for at høre om, hvordan det er at være beskæftiget på Redningsstation Thorup Strand.

Stationsleder Per Kristensen viser rundt og fortæller:

Den nye bygning har betydet rigtig gode arbejdsforhold. Når man kom ind i den tidligere stationsbygning på en kold vinterdag, var man ude for at redningsdragterne hang og var fuldstændig stivfrosne, fordi de var våde, da de blev hængt på plads. Så det var ikke optimale arbejdsforhold, man bød redningsmændene, når de skulle ud. Der var også særdeles trænge forhold, ligesom toiletfaciliteterne var under al kritik, hvis de overhovedet kunne anvendes p. g. a. frost.

Torup Strand redningsstation blev oprettet i 1857. Senere i 1966 blev der bygget ny station ved stranden. Der var roredningsbåd fra oprettelsesdatoen og indtil ca. 1965. Fra 1966 og indtil 1987 var der motorredningsbåd ved stationen. Så fik stationen en LRB Unisafe 24. Dette fartøj kom til redningsstationen i 1987. I dag er stationens redningsbåd LRB 20 Hurricane. Endvidere forefindes der en redningsbil Mercedes Geländewagen ved stationen, men den synger på sidste vers, da den skal sælges på auktion, næste gang en sådan skal afholdes. Den er/bliver erstattet af en VW Touareg.

Der er for tiden ansat 9 vederlagslønnede redningsmænd ved stationen, der har ca. 8 redningsaktioner om året.

Nuværende personale:

Stationsleder Per Kristensen, bådfører Jesper Olsen og bådmændene Michael Kristensen, Tonny Kristensen, Richard Kristensen, Kristian Jacobsen, Rene



*Tidligere redningsstation*



*Set fra stranden*





Kuttere på stranden

Olsen og Evald Kristensen og Jan Olsen. Som det ses, er navnene Kristensen og Olsen rigt repræsenteret. De fleste af redningsmændene er nemlig beslægtet med hinanden som brødre og/eller fætre.

De arbejder stort set alle ved kystfiskeriet, hvis bygninger ligger ganske tæt på redningsstationen.

Det betyder, at redningsstationen har en reaktionstid på kun 8 – 10 minutter.

Stationsleder Per Kristensen har været beskæftiget som frivillig redningsmand i ca. 17 år, heraf som stationsleder siden 01/05 2009. Han har en daglig rutine med at kontrollere at bygning og materiel altid er fuldt funktionsdygtigt.

Hans job som spilfører, der sø- og land-sætter kutterne gør, at han befinder sig på pladsen de fleste af døgnets timer. Det har i øvrigt givet ham tilnavnet ”spilmanden”

Selvom Thorup Strand er Danmarks største kystlandingsplads og således et unikt samfund, har der i tidens løb flere gange været tale om at nedlægge red-

ningsstationen, men netop p.g.a. kystfiskeriet, har man skønnet det nødvendigt, at have et redningsberedskab på stedet.

Et eksempel er denne beretning fra 1987:

*Den lille forblæste fiskerby Torup Strand, hvor kutterne trækkes op på stranden, har hjælp i sigte fra en række nordjyske folketingspolitikere i kampen for at bevare det lille samfunds gamle redningsstation. Den hurtiggående orange redningsbåd for strandens 17 kuttere skal bevares, lyder det samstemmende fra Ole Stavadvad (S), Lene Espersen (K), Bodil Thrane (V) og Christian Mejdahl (V), som Ritzau talte med torsdag.*

*Fiskerne er fortsat nervøse for, at lukningen skal blive til virkelighed. Farvandsvæsenet har i en rapport foreslået, at redningsstationen på Torup Strand nedlægges, mens nabostationen på Slettestrand bevares, selvom der kun er en kutter tilbage her. Til gengæld er der en*

*del turister om sommeren ved Slettestrand. Den administrative beslutning om redningsstationens skæbne er foreløbig udskudt et par år.*

*Torup Strand er en af Europas største tilbageværende landingspladser, hvor trækutterne trækkes op på stranden - som regel efter en enkelt dag på havet, så fiskene er meget friske, når de køres til auktionen i Hanstholm. Fiskene er af særlig god kvalitet, fordi de fanges med skånsomme snurrevod eller garn.*

*Redningsbåden har sit eget hus på stranden. Båden står på en vogn, og foran står en traktor klar til at trække bådens ned til vandet, hvor den kan skubbes ud, så der er vand under jetmotoren. En gruppe på 7 frivillige med 1000 kroner i månedsløn er trænet i at bruge udstyret.*

*- Det er vanvittigt at nedlægge redningsstationen på Torup Strand, siger Lene Espersen (K). - Vi skal bevare de tyndt befolkede egne.*

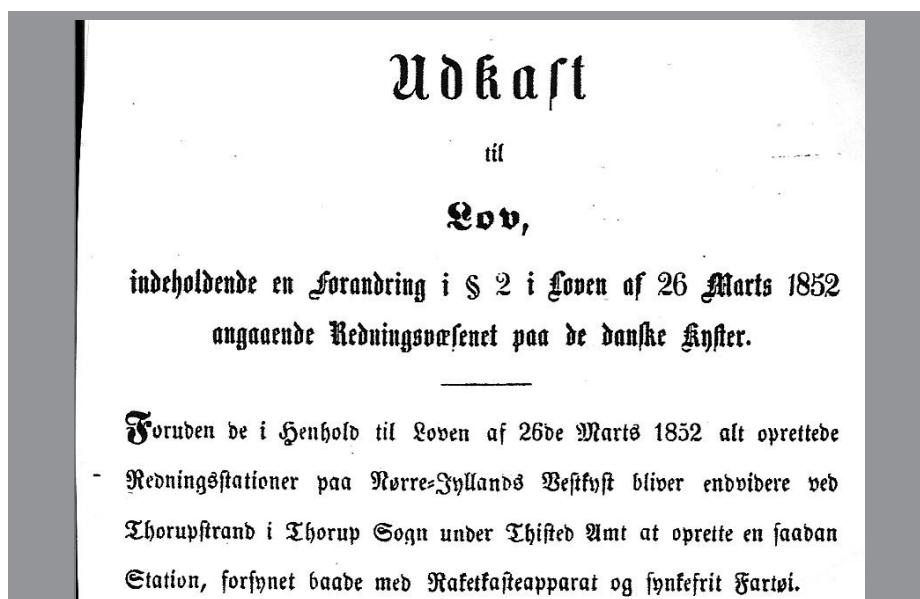
*- Urimeligt, siger Bodil Thrane (V). - Det offentlig skal ikke udhule de små samfund.*

*- Malplaceret, siger Christian Mejdahl (V) om forslaget.*

*- Det er en dårlig ide, siger Ole Stavadvad (S). - Men der er heller ikke lagt op til det nu, mener han.*

Kilde: Ritzau.

## Historik: Redningsstationen Thorup Strand fra 1857-2005



Lovforslag

### Bygninger:

Stationen blev oprettet i året 1857, og samme år ankom et fra England indforskrevet Raketapparat.

Bådhuset opførtes samme år af T Erslev for 455.RD.

I 1887 opførtes et nyt bådhus, det var rørtækket og byggedes af Stein, Viborg, for 1680. Kr. I 1889 anbragtes lynafleder på huset af Gredsted for 200.Kr.

Bådhuset blev i 1902 omtækket med skifer af J M Dalgaard, Lemvig. I 1929 blev det efterset og istandsat af A Tversted, Skagen. Der svaredes ingen grundleje.

Fortsættes side 10



Den gamle redningsstation i Thorup Strand.

Et helt nyt stationshus blev bygget på kystensiden i 1966. Dette blev nedlagt og et nyt opført i 2005.

Den gamle station der før anvendtes til garage er nu overtaget af Kommunen.

### Redningsbåde:

I 1857 modtoges en i København bygget redningsbåd. Båden var RRB.23

I maj 1888 ankom en ny redningsbåd, RRB.65. Den gamle båd førtes i september 1889 til Rødhus.

I 1935 blev den ved stationen værende roredningsbåd, RRB.65, kasseret og erstattet af RRB.76 der blev overført fra station Thyborøn.

I 1964 da man får MRB.12 fra Gedser bliver roredningsbåden strøget af fartøjsfortegnelsen. MRB.12 er ved stationen frem til 1970.

Stationen har haft en hel del forskellige MRB gennem tiderne, nogle en del år, andre på prøve i en kort periode.

I 1957/58 havde man en kort overgang MRB.27 på prøve.

I begyndelsen af 70-erne har man MRB.26 ved stationen et stykke tid.

I 1972 havde man midlertidig MRB.30 ved stationen.

MRB.18 kommer fra Løkken i 1974 og bliver ved stationen frem til 1979.

I 1980 kommer MRB.11 til stationen fra Gedser og forbliver med afbrydelser til 1985.

I 1987 får stationen en ny UNI-24. En hurtiggående LRB. Den er ved stationen til og med år 2005.

I 1975 foreslås det at stationen skal forsynes med en "Landrover" med en to hjulet påhængsvogn.

I 1986 har stationen på grund af mangel på fartøjer ingen redningsbåd. Fiskeforeningen foreslår i en skrivelse den 12-11-1986, at båden fra Esbjerg flyttes til Thorup Strand.

### Opsynsmænd:

Stationens første Opsynsmand var Strandfoged L C Holm, som beklædte stillingen fra 1 april 1857 til den 1 april 1884, da han afskedigedes på grund af alder og svagelighed og efterfulgtes fra samme dag af Thomas Larsen, der var Opsynsmand til 1 oktober 1902, da han søgte sin afsked på grund af svagelighed.

Hans efterfølger var Toldopsynsmand Anton Chr. Christensen der døde i tjenesten den 31 maj 1946 og efterfulgtes af Niels Arild Helenius Christensen som beklæder stillingen til 1980 hvor han afløses af Helmer Nielsen der bliver på posten til 30 januar 1995.

### Stationens status november 1987:

Let redningsbåd: Type Unisafe 24 glasfiberbåd med indenbords motor.

Landrover som er udstyret med raketmateriel.

Mandskabet består af 7 mand.

### Et udsnit af nogle af de redningsforetagender der har fundet sted ved Thorup Strand:

09-11-1858 1 af Stedets Fiskerbåde 2 mand reddet Redningsbåd

04-07-1860 Tjalk »Vier Gebrüder« af W. Rhauderfehn 3 mand reddet Raketapparat

15-12-1865 Skonnert »Margrethe« af Pekela 4 mand reddet Redningsbåd

15-12-1865 Skonnert »Margrethe« af Pekela 1 mand reddet Raketapparat

03-12-1867 Brig »Lovise« af Lysekil 10 mand reddet Redningsbåd

10-11-1870 Af Stedets Fiskerbåde 4 mand reddet Redningsbåd

25-08-1871 Dampskib »I I Ekman« af Gøteborg 19 mand reddet Raketapparat

05 04-1880 Brig »Louise Augusta« af Memel 6 mand reddet Raketapparat

20-02 1882 Barkskib »Elina« af Aaland 11 mand reddet Redningsbåd

04-12-1882 Kuf »Anna Hendrikka« af Nieuve Pekela 6 mand reddet Redningsbåd

04-06-1884 3 af Stedets Fiskerbåde 8 mand reddet Redningsbåd

01-11-1888 4 af Stedets Fiskerbåde 10 mand reddet Redningsbåd

## 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. 40 44 91 49  
Jesper Pedersen 97 96 06 54, biltlf. 21 44 66 65



## HANSTHOLM HAVN

- Danmarks største fiskemarked
- Den komplette fiskeribase med alle servicefaciliteter
- International færgehavn

Tlf. 96 55 07 10

[www.portofhanstholm.dk](http://www.portofhanstholm.dk)

27-11-1891 1 af Stedets Fiskerbåde 3 mand reddet Redningsbåd

26-12-1896 1 af Stedets Fiskerbåde 5 mand reddet Redningsbåd

16-11-1899 1 af Stedets Fiskerbåde 2 mand reddet Redningsbåd

12-12-1907 1 af Stedets Fiskerbåde 2 mand reddet Redningsbåd

30-06-1909 2 af Stedets Fiskerbåde 3 mand reddet Redningsbåd

31-11-1911 1 af Stedets Fiskerbåde 3 mand reddet Redningsbåd

20-11-1912 1 af Stedets Fiskerbåde 2 mand reddet Redningsbåd

04-05-1933 1 af Stedets Fiskerbåde 2 mand reddet Redningsbåd

Siden Stationens oprettelse er der således ved Thorup Strand reddet 108 skibbrudne og i nødstedte fiskere (1857 til 1954), og med undtagelse af 3 tilfælde er de alle reddet med redningsbåden.

Desuden har redningsapparaterne i 27 tilfælde været sat i bevægelse uden at blive benyttet af de skibbrudne.

### Kæntrede Fiskerbåde:

Den 10. november 1870, da en del af stedets fiskere var på havet, steg søen voldsomt, så at der var stor fare for bådene, og om formiddagen blev det meldt, at der var kæntret en Fiskerbåd på Klim strand, samt at redningsbåden hurtigst muligt måtte komme til hjælp.

Det kneb med at få fat i heste, da de fleste af de på stedet værende var fraværende, men så var der en mængde Kystboere, som hjalp til med at få redningsbåden frem. Da denne gik ud, huggede den i den svære sø roret fra sig, så at Formanden måtte styre båden med en åre, men den kom heldig ud, og efter 2 timers arbejde lykkedes det at redde 4 i havet drivende Fiskere. Foruden den fornævnte Fiskerbåd var også en anden båd kæntret.

Kystboerne kunne ikke sætte deres både ud, da havet var i høj grad oprørt, men de ilede ud, når de i vandet drivende fiskere kom i nærheden, og det lykkedes at redde dem alle.

En af dem var dog aldeles livløs, men det lykkedes Opsynsmanden efter 2 timers arbejde at kalde ham til live igen.

Redningsmandskabet modtog for denne virksomhed som påskønnelse af Regeringen en penge belønning.

Redningsbåden kæntrede 2 mand druknede.

Den 29 november 1970 var tre af stedets fiskerbåde på havet, da vinden kort før middag slog om i NØ. I løbet af en halv time var det stille hav forvandlet til et frådende hav med hushøje bølger.

Fem redningsfolk tog ud med motorredningsbåden for at assistere de tre kuttere og deres besætninger sikkert ind til stranden over de farlige revler. To nåede velbeholdne stranden, men da redningsbåden ved 14,30 tiden var ved at hjælpe den sidste kutter A.24 ind skete ulykken.

Redningsbåden rammes af en forkert sø ca. 500 favne fra land og væltede rundt. De fem ombord blev slynget ud i det iskolde vand. To af dem blev hurtigt reddet op i fiskekutteren, og fra stranden blev to både, A.187 »Skarreklit« og A.94 »Vestkysten« sendt til undsætning.

Selv om høj sø generede redningsaktionen fik man fat i alle.

Kun en, den 30-årige redningsmand Bent Olsen var ved bevidsthed.

Trods genoplivningsforsøg umiddelbart efter redningen og i ambulancer døde Martin Andersen Røge 50 år og Jørgen Styrbæk 34 år på vej til Thisted Centralsygehus.

Det lykkedes at kalde den 61-årige bådformand Johannes Christensen og dennes søn, den 38-årige Mogens Christian Christensen til live.

Jørgen Styrbæk efterlod hustru og tre børn i alderen seks til elleve år

Martin Andersen Røge efterlod hustru og fire voksne børn og en mindreårig.

Desuden skulle der være følgende strandinger ved Thorup Strand:

00-00-1867 Brig »Hannah« Hjemsted Sunderland

00-00-1875 Bark North.... Hjemsted Grimstad

00-00-1875 Fregat Alert Hjemsted Peterhead

00-00-1858 Dampskib Baltique fra Frankrig

*Tekst kilde bl.a: Det Nørrejydske Redningsvæsen/C.P Eisenreich.+ Grete Tuxen Andersens arkiv. + thorup-strand.dk*

Den 4. juli 2005 blev der holdt officiel indvielse af den nye redningsstation, som Forsvarets Bygningstjeneste har opført for Farvandsvæsenet. Ved indvielsen var der deltagelse af Forsvarsminister Søren Gade og frue.

Farvandsvæsenet var vært for en sammenkomst, som blev indledt med en velkomst ved den nyligt tiltrådte direktør for Farvandsvæsenet, Svend Eskildsen. Forsvarsminister Søren Gade kom i sine

taler ind på stationens historie, som indeholder dramatiske beretninger om forlis, hvor også redningsfolk er omkommet. Ministeren fremhævede vigtigheden af, at Danmark opretholder et godt kystredningsberedskab, og at forudsætningerne for dette er med den nye station til stede. Endelig kom ministeren ind på, hvor værdifuldt det er for ham, at han kan besøge de tjenestesteder, som han er øverste politiske chef for.

I Thorup Strand takkede Stationslederen Villy Sand for det fine byggeri – nu mangler man kun den nye redningsbåd. I sin tale som formand for redningsmændene i Danmark kom Villy Ringgaard fra Hanstholm Redningsstation ind på, at hvis man i Thorup ikke selv vil huse deres nye båd, så kunne der nok blive plads til den ogsåovre i Hanstholm.

De nye lette redningsbåde vil blive leveret i efteråret 2005, og både Thorup Strand og Hanstholm får en sådan. Fartøjet er 10 meter langt og har en topfart på nærved 43 knob med seks mand om bord. For Thorup Strand betyder dette ud over mere effektiv redningstjeneste også en langt bedre komfort for redningsfolkene, idet de i dag ikke har et styrehus på båden.

Redningsvæsenet blev oprettet i midten af 1800-tallet på initiativ af Sandflugtskommisær og justitsråd C. B. Claudi, der som dreng på egnen ved Torsminde på den jyske vestkyst havde oplevet strandinger, hvor man fra standen kunne se, at over 95 % af det strandende skibs besætning omkom i brændingen, når et skib forliste på revlerne. Han tog for egen regning til England for at indsamle erfaring omkring det engelske redningsvæsens opbygning og materiel, hvorefter han foreslog den danske regering at oprette et tilsvarende organiseret redningsvæsen ved den jyske vestkyst, hvor de fleste strandinger fandt sted. Der blev opført 21 redningsstationer i årene 1850-52 langs den jyske vestkyst. Da antallet af redningsstationer var på sit højeste, var der i alt 50.

I dag er redningsvæsenet underlagt Farvandsvæsenet sammen med lodsvæsenet, fyrvæsenet, vagervæsenet og Det Kgl. Danske Søkortarkiv. Der findes i dag 21 redningsstationer ved de danske kyster, alle kendetegnet ved at porten(e) er bemalede med redningsvæsenets kendingsmærke, som er to dannebrog over kors på en grøn baggrund.

*Kilde: FBT info 3/2005*

# Farvandsvæsenets "Frederikshavnerkontor"



Besætningen på Fredrikshavnerkontoret. Per Høgsted, Jørgen G. Steinfeldt og Lone Spottech.

Tekst og fotos Red.

Redaktøren har besøgt Farvandsvæsenets afdeling i Frederikshavn og har derigennem fået et indblik i det daglige arbejde. Kontoret fungerer som en selvstændig enhed. Kontoret i Frederikshavn er bemandet med Skibsinspektør Jørgen G. Steinfeldt og maskinchef Per Høgsted og sekretær Lone Spottech.

Jørgen og Per er endvidere med i

Skibsteknisk gruppe, samt deltager i TOF-vagten.

Skibsteknisk Gruppe er en teknisk afdeling, som varetager tekniske spørgsmål og problemer og TOF-vagen er en døgnbemandet telefon, (TOF) som servicerer og yder teknisk bistand til Farvandsvæsenets fyr, skibe og kystredningsstationer. Gruppen kan tilkaldes på alle tider, men anvendes mest uden for normal arbejdstid.

Med til gruppen hører maskinchef Torben Bach Sørensen, som er placeret i Esbjerg og maskinchef Hans Chr. Christensen, der arbejder ud fra Korsør.

Kontoret i Frederikshavn er serviceorgan for 10 "nordjyske" redningsstationer fra Agger over Skagen til Grenå, Læsø og Anholt. Korsørkontoret servicerer Gedser, Klintholm og de bornholmske redningsstationer, mens Esbjergkontoret servicerer redningsstationerne på vestkysten fra Rømø i syd, til Thyborøn i nord. Torben indgår også i ovennævnte funktioner, ligesom at han indgår i en afløsningssturnus i inspektionsskibene.

Sekretæren Lone tager sig af alt, hvad redningsstationerne ringer ind om. Hun er omdrejningspunktet, der kanalisere spørgsmålene de rigtige steder hen. Hun udsteder indkøbsordrer til leverandører og følger op på og godkender leveringer. Hun registrer tjenestetider for fast ansat personale på alle redningsstationer i Danmark, ligesom hun bestiller rejser. Hun er kort og godt blæksprutten, der får alt til at fungere. Lone har haft jobbet ca. 2 år og har tidligere været lægesekretær, så hun er vant til at arbejde med mennesker.

I samme kontor opererer distriktsfyrmester Povl v. Lillienkjold også, og der er Lone også kontorassistent for Povl.

Per Høgsted er uddannet i DFDS/J.Lauritzen på værftselevordningen på

## RIB GUMMIBÅDE SELVOPPUSTELIGE REDNINGSVESTE REDNINGSNET/-DRAGTER DYKKERUDSTYR

Vi er leverandør til bl.a.: Søværnet, Marinehjemmeværnet, Falck, DLRG

Pro-Safe A/S, Møllevangen 60, 4220 Korsør, [www.pro-safe.dk](http://www.pro-safe.dk)



## 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  
PROVIANANT - KØD - GRØNT - BONDED STORES**

Agent og lager for:

**HEMPEL MARINE PAINTS  
& CHESTERTON PACKINGS**

Leverandør til søens folk...

# GRAFISK TRYK LEMVIG•THYBORØN

Vasen 5, Postboks 59, 7620 Lemvig. Tlf. 97 82 15 00. Fax 97 83 24 30



Per Høgsted overvåger ilægning af motor i LRB 12.

værftet i Frederikshavn. Efter udstået læretid, sejlede han i DFDS til slutningen af 1983, hvorefter han blev ansat i FRV, hvor han sejlede i skibene indtil 2000, hvor han fik sit job i land.

Jørgen G. Steinfeldt kom i lære hos AlphaDiesel i Frederikshavn. Derefter blev det Søværnet og sejlads i ØK, hvorefter han uddannede sig til maskinmester. Så sejlede han på langfart i ØK i 3 år, hvorefter han blev ansat ved isbryderne. Men foruden serviceringen af redningsstationerne tager gruppen sig eksempelvis af udarbejdelse af udbudsmateriale til dokninger af redningsbådene. Man samordner ønsker fra brugerne og krav fra myndighederne. Man tager sig også af tilpasninger og ombygninger af redningsfartøjerne.

Gruppen mener selv, at den har "verdens bedste job" og er glad for samarbejdet med kystredningsstationerne, og det pointeres, at det er et samarbejde og ikke en overvågning.

## Ændring i kontorets bemanning

### Jobrotation.

Kære alle. Alt bevæger sig jo, og hvis det ikke gjorde det, levede vi stadig i stenalderen. Sådan er det også med job, og for mit vedkommende, har det nu formet sig

sådan, at jeg stopper som daglig medarbejder her fra kontoret i Kystredningstjenesten/Frederikshavn.

Dette job har jeg haft siden efteråret 2000, hvor vores gamle og stolte inspektionsskib ARGUS blev oplagt, så det er blevet til små 11 år i denne funktion.

Det var en svær overgang fra at være søfarende maskinmester, til at skulle fungere fra et kontor. Her var alt: skrivebord - kontorstol - telefon - PC - reoler (tomme) - tjenestevogn osv, men hvad lå der lige af opgaver? Men - det var jo bare med at komme i gang, og min gode kollega Jørgen Steinfeldt tog mig i hånden, og slæbte mig rundt på en del redningsstationer (den første var Skagen, hvor Aages første kommentar var: »Hva' er do' for i fyr«? for at blive præsenteret, og det var en god tilgang til tingene, og straks begyndte der at dukke opgaver op. Det blev til flere, og hen over tiden blev det også til mange spændende opgaver. Jobbet var meget frit, og det er blevet til mange ture til næsten alle landets redningsstationer (jeg mangler desværre vist 2, nemlig Chr. Ø + Sdr. Ho), og det har været rigtigt spændende - også at stifte bekendtskab med de mange spændende (og ikke kedelige) mennesker rundt på stationerne.

Der har også været mange kontakter til personer i Søfartsstyrelsen - Klassifikationsselskaber - div. firmaer osv., ligesom der har været et godt samarbejde med

ingeniørerne i København, samt kollegerne i Esbjerg og Korsør (Torben og Hans Chr.), som alt sammen også har været med til at gøre ens arbejdsdag interessant, og det er alt sammen dimensioner, som jeg helt sikkert kommer til at savne, så min tilbagevenden til søfarende maskinmester, bliver nok lige så svær, som det var at gå den anden vej. Det attraktive ved sejladsen er de mange sammenhængende fridage, da det kører i en turnus på 12 ombord efterfulgt af 16 dage fri - alt sammen + ferie.

Grunden til dette jobskifte er en lang historie, som jeg ikke vil trætte nogen med, men for fremtiden er det Jørgen Steinfeldt, som varetager mine gamle funktioner her fra kontoret sammen med blæksprutten Lone. Jeg skal i fremtiden forrette tjeneste i Inspektionsskibet Poul Løwenørn. Jeg er dog ikke længere væk end telefonen, og er selvfølgelig også stadig på mail, så hvis nogen skulle mene, at jeg i fremtiden kunne bidrage med et eller andet, så må jeg gerne kontaktes.

Kan i nu alle i Kystredningstjenesten have rigtig god vind frem over, og jeg ved der ligger mange spændende opgaver, som jeg ved, at i vil være med til at løse på professionel vis.

*Med venlig hilsen / Best regard*

*Per Høgsted  
Maskinchef/Chief Engineer*

**K**arstens **M**ekaniske **V**ærksted

v/ Karsten Pilegaard

Autoriseret forhandler af:

- CUMMINS MARINE DIESELMOTORER
- ELF OLIE
- FLEETGUARD FILTRE



Hamborgvej 99  
DK-7730 Hanstholm  
Tlf. 97 96 52 22  
Mobil 23 25 28 90  
Fax 97 96 52 15

## SOK siger alligevel undskyld til pårørende

Søværnets Operative Kommando undskylder fejl i redningsaktion, der endte med at koste to fiskere livet.

Først nægtede Søværnets Operative Kommando at bruge ordet "undskyld" om deres fejl i en redningsaktion i Kattegat, der kostede to fiskere livet. Men efter en dags betænkningstid har SOK ændret holdning.

- De pårørende til de forliste har efterfølgende efterspurgt en undskyldning fra SOK for den sene alarmering af rednings-

båden fra Grenaa. Den undskyldning har jeg i dag givet, siger kontreadmiral Finn Hansen, der er chef hos SOK.

### Intern kommunikationsfejl

De to fiskeres kutter blev sejlet ned af en svensk coaster tirsdag den 18. januar om aftenen, hvorefter en større redningsaktion blev sat i gang.

*På grund af en intern kommunikationsfejl i SOK blev den lokale redningsstation i Grenaa først alarmeret mere end en time efter ulykken. Efter 40 minutter ankom en*

helikopter til ulykkesstedet, men på det tidspunkt var det for sent at redde de to fiskeres liv.

SOK ville i første omgang kun beklage fejlen, fortalte kommandør Lars Henrik Hansen til TV2 Østjylland.

- I ordet "undskyld" ligger ordet "skyld". Og selve skyldsspørgsmålet for, at ulykken sker, og de to fiskere derved omkommer, er Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed ved at undersøge, sagde kommandøren.

/ritzau/

## Bornholm:

De hårde snestorme, der ramte Bornholm involverede også redningsstationerne.

Redningsbåde måtte agere færger og transportere folk fra Rønne til Neksø og omvendt, da vejene var ufremkommelige. Derfor måtte redningskøretøjerne bistå med transporter i den høje sne.

Men det forløb ikke altid lige efter hensigten.

Nedenstående noget specielle beretning er modtaget fra Tom Due Hansen

Rønne Redningsstation:

### Hvor ofte har du, iblandt 150 fritgående køer, sovet i ske med 4 andre mænd lillejuleaften ??

Tja, det har jeg!! Bestemt en oplevelse, jeg sent vil glemme....

Torsdag 23/12 – 2010 blev jeg ringet op af min bådformand Sten-Erik Rasmussen om jeg kunne være chauffør for politiet med Farvandsvæsenets unimog. Jeg kørte derfor ned og hentede unimoggen og op til politiet, hvor jeg af den vagthavende, blev sat ind i, hvad der skulle ske.

Vi, d.v.s. 3 stk. politibetjente samt under tegnede var bl.a. ude på Almegårds kaserne i Rønne og briefede dem, der skulle overnatte der. Derefter skulle vi ud og rekonoscere farbarheden og køre en leder hjem til Allinge. Men vi nåede slet ikke så langt, for på Tassevejen i Hasle sad vi fast med unimoggen ! Vi ringede til politiet og fortalte at vi sad fast og om de ville sende en MPV'er og hjælpe os. Men den satte sig også fast på Tassevejen. Vi fik kontakt til hinanden over mobilen om vi ikke kunne komme op til dem, og efter lidt snakken frem og tilbage besluttede vi 4 at gå,



*Fastkørt unimog*

men vi kom ikke særlig langt for himmel og hav stod ud i et. Vi kunne hverken se MPV'eren eller vores bil, men i stedet se noget lys forude. Dette lys brugte vi som pejlesnor, hvor vi efter ca. en times vandring i halve meter snedriver nåede frem til en kostald med 150 fritgående køer. Her var i det mindste tag over hovedet, men på ingen måder varmt, så derfor måtte vi 4 grandvoksne mænd kl. 00.30 om natten ligge i ske på høballe for at holde lidt på varmen, hvilket ikke lykkedes eftersom vi både var våde og gennemkolde. Vi fandt i stalden en traktor, som vi alle 4 satte os ind i og startede motoren. Varmen fik vi langsomt, men i sådan et lille førerhus og 4 mand. Tja... hvor meget plads er der lige at boltre sig på?

Ca. kl. 05.00 på netop juleaftensdag kom ejerne derud i stalden for at malke køer, men de fik sig vist lidt af en overraskelse, da de nok ikke havde forventet at se andre end sine 4-benede venner i kostalden.... Hvad mere fantastisk var, var der i løbet af natten født 2 kalve der efterfølgende blev givet navnene Jesus og Lille Søren (Den ene af politifolkene hed Søren).

Vi blev straks inviteret ind i huset, hvilket faktisk lå 50 meter fra stalden, hvor vi havde tilbragt ca. 5 timer, men idet sneen føg så kraftigt, havde vi ingen anelse om hvor tæt vi havde været på huset.

Beboerne på denne gård, - som pudsigt nok hed "Julegaard" – var enormt gæstfrie. Vi fik tørt tøj og ikke mindst al den mad og kaffe vi kunne spise og drikke. Efterfølgende blev der redt op, så vi kunne få hvilet os lidt.

Kl. 10.00 blev vi banket op af folk fra MPV'eren, nu var der hul igennem og vi kunne rette næserne mod Rønne.

Juleaftensdag kl. 11.00 var jeg hjemme hos min familie godt træt, våd og ikke mindst ildelugtende af KO!.... Men hjem kom jeg!!

Noget af et jule-eventyr!!

*Tom Due Hansen Rønne Redningsstation.*

# Strandinger på Grenen

Af John Skånberg, RST Skagen

Som Danmarks nordligste punkt strækker Skagen Odde sig ud i havet – Skagerrak på den ene side og Kattegat på den anden. Odden er en enorm sandbanke som konstant forandrer form og størrelse – formet af havstrømmene som løber langs kysten. Grenen har gennem årene været medvirkende årsag til utallige strandinger og forlis. Det anslås, at mellem 3.000 og 4.000 skibe er forlist i havet omkring Skagen – heraf er en stor del strandet på Grenen. Ca. 100.000 skibe passerer hvert år Skagen Rev. På trods af moderne navigationsmidler og afmærkninger sker det flere gange i løbet af et år, at vi på Skagen Redningsstation får opgaven: stranding på Grenen.

Indtil den sidste istid for ca. 12.000 år siden lå Jyllands nordligste punkt på en linje mellem Frederikshavn og Hirtshals, men pga. landhævelsen som opstod, da isens tryk gradvis forsvandt, voksede Odden frem, godt hjulpet af sand og grus og andre sedimenter transporteret af havet. Efterhånden som kystklinten nedbrydes længere nede langs den jyske vestkyst transporteres materialet af havet og aflejres efterhånden på Grenen – som i gennemsnit vokser med ca. 10 meter om året – i retning af Sverige.

At Odden vokser ses tydeligt: for en del år siden stødte nogle arbejdere på resterne af et skib fra 1200-tallet, en såkaldt kogge. Vraget lå under vejbanen tæt på Det Hvide Fyr og var altså forlist i havet omkring Skagen for ca. 800 år siden. Der blev foretaget en arkæologisk undersøgelse, og vraget blev igen dækket til.

Helt tæt på stranden ved P-pladsen på Grenen ligger resterne af et lille hollandsk vrag på ca. 1-2 meters dybde. Skibet hed San Sebastian og forliste engang i 1600-tallet. Man ved med sikkerhed, at skibet strandede på den nordlige side af Grenen, og i dag ligger det altså på syd siden. Vraget har ikke flyttet sig – det har Grenen til gengæld.

Spændende vrag vi har kunnet dykke på et år er væk det næste. Slæbestreger skal laves om. Danmark vokser i retning af Sverige – i gennemsnit med 3 cm om dagen.

Dette fænomen stiller store krav til både afmærkninger og navigation, når Grenen skal passeres. Til manges overraskelse strækker Grenen sig adskillige sømil under havet, og selv langt fra land er vanddybden forræderisk lav. Dette ser



Norsk lystsejler bjærges.

man bedst, når vinden er hård, ved at bølgene fra Kattegat og Skagerrak slår sammen og laver nogle imponerende og meget urolige bølger – hvorfor mange af strandingerne også foregår i ofte stille vejr – de sejlene ser ikke det urolige hav. Samtidig er strømmen oftest meget stærk, derfor er der også badeforbud – desværre er flere personer druknet herude, fordi man lige har villet prøve at stå med ” et ben i hvert hav ” eller endnu værre: har taget sig en svømmetur på toppen af Danmark.

En nord kvadrant og en øst kvadrant markerer sikker passage af Skagen Rev, men mange – specielt lystsejlere fra Norge og Sverige – overser disse og følger den lige linje til Skagen Havn; desværre for de uheldige er Grenen i vejen. Lidt for meget zoomen in på kortplotteren får nogle til at overse nord-og øst kvadranterne.

Indtil for få år siden kunne det grønne indsejlings fyr til havnen ses fra den nordlige siden af Grenen, og det betød af mange tog den direkte rute og dermed ofte gik på grund. Siden blev der bygget en rejefabrik, og den dækker heldigvis for fyret. Desværre er der stadig sejlede, som vælger den direkte rute, som uheldigvis går ind over Skagen Rev. Selvom det ikke slår lige så hårdt som et norsk grundfjeld, står de tit ubehjælpeligt fast og skal have hjælp.

Når vi har til opgave at trække et strandet fartøj fri, benytter vi som oftest LRB 10 til at danne forbindelse med og Lars Kruse som trækraft. Ofte må Lars Kruse ligge flere hundrede meter væk fra det strandede fartøj pga. den ringe vanddybde. Selv LRB 10 som kun stikker ca. 60 cm. tager den tit bunden. Hvis det er en

sejlbåd, lægger vi slæbetrossen rundt om masten, ved motorbåde benytter vi sommetider en ekstra trosse, som lægges hele vejen rundt om fartøjet – hvis altså ikke der er andre fastgøringsmuligheder. Står den strandede langt nok inde, er slæbetrossen på Lars Kruse ikke lang nok, og vi sætter en forlænger på – desværre kan der ikke være mere trosse på spillet.

Skibe som er kommet fra nordlige retninger står tit meget langt inde på Grenen, ofte kan man vade ud til det strandede skib. På den nordlige side af Grenen er vandet lidt dybere, og med LRB 10 kan vi sejle ret langt ind, tæt på Grenens spids.

En sommer havde vi en mindre dramatisk stranding, hvor vi efterfølgende havde svært ved ikke at trække lidt på smilebåndet: først på natten blev vi kaldt ud til en strandet norsk motorbåd – med to festklædte mænd ombord, tydeligvis havde de sat den direkte kurs fra Norge til Skagens lokkende natteliv. Forventningsfulde og i meget høj fart havde de dels sejlet, dels pløjet sig tværs over Grenen – til båden stod ubehjælpelig fast – helt derinde hvor Sandormen kører med turister i dagstimerne. Redningsmændene kunne gå rundt om båden, som på det nærmeste stod inde på land. Heldigvis havde de to norske sømænd ikke povet at få danseskoene våde og havde pænt ventet på at hjælpen nåede frem.

For et par år siden strandede og forliste en lokal fiskekutter, S 440 Klitholm på vej hjem fra fiskeri, på Grenen; trods en ihærdig indsats fra både Lars Kruse og LRB 10 lykkedes det ikke at slæbe kutteren fri. Heldigvis blev besætningen reddet. Historien viser, at trods mange års erfaring og lokalkendskab er og bliver Grenen et farligt sted at passere.

# Villy sagde farvel med maner



Villys arbejdsplads

Tekst og fotos Red.

Så faldt timen i slag for stationsleder Villy Ringgaard og Hanstholm.

Fredag den 4. februar 2011 inviterede Villy og hans hustru Else til en flot afskedsreception, hvor menuen var alt godt fra havet med tilhørende drikkevarer og senere kaffe med Elses lækre hjemmebag.

Receptionen var et tilløbsstykke med omkring 150 gæster fra alle dele af landet. Som en af gæsterne sagde, var revl og krat forsamlet.

Villy var dog lidt mere diplomatisk i sin velkomsttale, hvor han bød velkommen til kolleger og samarbejdspartnere lige fra "Huset" i øst til Skagen og Esbjerg i nord og vest.

Villy begyndte i redningsvæsenet den 1/11 1985, de sidste 11 år har han været stationsleder på landets største redningsstation Hanstholm. Frem til generalforsamlingen i 2010, hvor han trak sig, havde han været FDR's formand i 6 år. Det havde været både en givende, spændende, men også krævende periode. Villy roste det gode sammenhold i foreningen og også Farvandsvæsenets personalepolitik blev rosende omtalt. Der blev fortalt om mange sjove og mere alvorlige episoder. Men det vil være for omfattende at komme ind på her.

Han gav gode råd til Morten Olsen, som fra at have været bådmand nu afløste ham på stationslederposten. Han var dog sikker på, at Morten kunne klare jobbet, selvom han blev pålagt et stort ansvar.

Men Villy havde opdraget og oplært ham godt det sidste par måneder, så han stod godt rustet til overdragelsen.

Under spisningen blev der holdt flere taler, udbragt skåle og råbt hurra.

Der blev fortalt anekdoter og udtalt såvel ros som "ris" til den afgangende stationsleder.

Morten fortalte om sin oplæringsfase, Remmi Pedersen (redningsinspektør) fortalte om sit samarbejde med Villy både som stationsleder og foreningsformand, hvor Villy viste forbavsende evner som forhandler – ordet "bondesnu" blev nævnt. Men Remmi bevægede sig også ud til Villys bagland. Som han sagde: "Bag hver stor mand står en kvinde" Ja - nu stod ordet "stor" ikke for Villys statur, men mere for hans evner til at opnå resul-



Værtsparret Else og Villy



Det lækre ta'selv bord



tater. Men Remmi sluttede med at ønske både Else og Villy god vind fremover. Nu fik Villy mere tid til sine bier og sin jolle – ja og støvsugningen fik Else sparket ind.

Det skal lige nævnes her, at Else fortsætter som kasserer i FDR indtil videre.



*Formand Jens Slot holder tale*

FDR v/ Formand Jens Slot takkede for indsatsen og ønskede begge et godt og langt otium.

Der var flere andre taler, men fælles for dem alle var, at udover godmodige drillerier blev der talt om Villy som en populær og særdeles respekteret person. Villy selv var både glad og en smule rørt over det hele. Men han fortrød ikke sin beslutning.

Det har været en både spændende og god tid.

I et andet forum har han fortalt om den udvikling, der er sket i hans tid:

Meget har forandret sig i min tid. Heldigvis. Vi har færre udrykninger, og det skyldes jo både, at skibene er blevet meget større og mere sikre, og at folkene om bord er blevet langt mere opmærksomme på sikkerheden, siger Villy Ringgaard og understreger, at redningsstationen så har kunnet påtage sig andre opgaver i lokalsamfundet:

I takt med, at antallet af alvorlige udkald daler, kan vi påtage os flere serviceopgaver, og vi hjælper flere af Hanstholms mange skibe. Det kan være at sejle ud med reservedele til et skib, fragte en syg mand i havn, hjælpe en båd, der



*Det flotte gavebord – båden hører dog ikke med.*

har motorstop eller bugsere en færgе til eller fra kaj. Vi hjælper også med at tage vand- og olieprøver på havet, hvis der er miljøproblemer.

Med den store sejlaktivitet i Hanstholm er der stadig brug for Farvandsvæsenets beredskab.

Og sker der en ulykke, kommer hjælpen dertil i første række:

Vi er på døgnnet rundt, klar til at rykke ud. Vi har en reaktionstid på 20 minutter, men reelt er den på under 10 minutter. Det overrasker ofte folk, hvor hurtige vi rent faktisk er. Vi er simpelt hen en ressource for Hanstholm Havn, de altid kan trække på, betoner Willy Ringgaard. Ud over den store redningsbåd »C.B. Claudi« råder

man også over en mindre hurtigbåd, der med sine 880 hk. og en fart på 40 knob er meget manøvredygtig. Desuden har man en Unimog og en gummibåd, der kan spændes bag ved den. Så al Farvandsvæsenets materiel er toptunet til at klare de krævende opgaver.

På spørgsmålet om, hvad der skal til for at blive en god redningsmand, svarer Willy Ringgaard:

Du skal have et godt overblik, være stille og rolig og vide, hvad du gør. Samtidig er respekten for havet yderst vigtig, og du må ikke være typen, der går i panik. Stress er farligt, du skal køre på erfaringen og undgå at komme op i det røde felt.



*Farvel og Tak*

# Portræt af en mønsterbryder

Tekst: Kjersti Andersen og Red.

Foto: Kjersti Andersen.

Lige siden oprettelsen af Redningsvæsenet har redningsfolkene indtil nu været af hankøn. Det er sikkert et levn fra tiden med roredningsbådene, hvor det hovedsageligt var den rå muskelkraft, det drejede sig om. Men alt udvikler sig, og i dag har teknikken overtaget en stor del af slæbet.

Så derfor er det ikke mere nødvendigt, at det absolut skal være mænd, der er redningsfolk.

Vi ser også indenfor andre brancher som politi, militær m.m. at kvinder vinder indpas og dermed ændrer de hidtidige mønstre.

Men nu har kystredningstjenesten fået sin første kvinde ansat – i første omgang som vikar.

Bladets redaktør har derfor rettet henvendelse til Kjersti Andersen, dels for at byde hende velkommen og dels for at høre lidt om hende som person. Det er der kommet flg. beretning ud af:

Første kvinde i Farvandsvæsenets kystredningstjeneste, Nørre Vorupør Redningsstation ansat som vikar.

Kjersti Andersen 44 år, gift, 3 børn og 1 barnebarn på 1 år, født i et fiskerhus i Vorupør, men opvokset i Norge 20 km fra Oslo centrum. Arbejder til daglig på en tandlægeklinik, maler akrylmalerier i fri-



Kjersti, den nye rednings-m/K

tiden og deltager på kunststillinger forskellige steder i Danmark. Og nu hvor foråret og sommeren nærmer sig, kører jeg gerne en tur på motorcyklen.

Var medlem af Røde Kors da jeg boede i Norge. Har deltaget i flere eftersøgninger af savnede personer i skov og på fjeldet, vinter og sommer. Påskeberedskab på fjeldet, med lavinekursus. Været med på flere øvelser hvor hele alarmberedskabet

var sat ind, der var iscenesat en stor togulykke. Samarit tjenester ved sportsstævner og koncerter. Deltaget på forskellige kurser vedr. førstehjælp og eftersøgning mm. Det er jo efterhånden ved at være mange år siden, jeg flyttede til Danmark september 1986.

Redningsarbejde har altid haft min interesse. Farvandsvæsenet var jo nærliggende og det har i lang tid haft min interesse at komme i gang med redningsarbejde igen. Jeg har kunnet følge arbejdet i Farvandsvæsenet gennem min mand, Knud Andersen, som er bådfører på Nørre Vorupør Redningsstation.

Jeg ville først søge i Hanstholm, da de ikke manglede flere i Vorupør, men så kom denne mulighed for at få en vikar på stationerne, Benny Bak, stationsleder i Vorupør, spurgte mig om det ikke var af interesse at søge den.

Der er en meget stor forskel på hvad jeg har prøvet tidligere og det jeg skal i gang med nu, men ikke desto mindre en stor udfordring for mig og jeg har en masse at lære.

Dette var nogle få ord om mig.

Venlig hilsen

Kjersti Andersen, 22 66 17 35  
www.kjersti.dk

## uni-safe

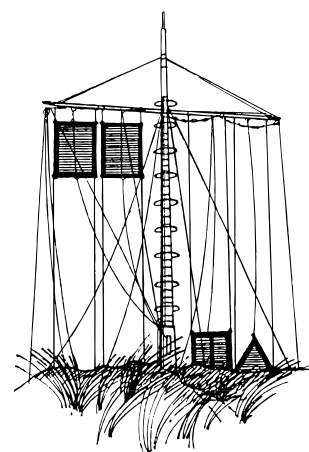
Tlf. 3258 1615 • Fax 3258 1330

[www.unisafe.dk](http://www.unisafe.dk)

M.O.B. & F.R.B. både  
Zodiac gummibåde  
Bombard gummibåde  
Helly Hansen redningsdragter  
Secumer redningsveste  
Comet nødraketter

[www.unielec.dk](http://www.unielec.dk)

Jotron: nødradio/EPIRB/SART/blink  
Iridium satellitudstyr  
S.P. Radio GMDSS-udstyr  
Phontech intern kommunikation  
Comrod antenner  
Motorola VHF/UHF-radioer



### HVIDE SANDE FISKERIFORENING

Havnegade 7 · 6960 Hvide Sande  
Telefon 97 31 19 35 · Telefax 97 31 26 21  
Kontortid: Daglig 9-15

# Bemanding af bådene

Ved overgangen fra roredningsbåde til motorredningsbåde opstod et problem, som skulle løses. Men måden det kunne/skulle løses på afhang af, fra hvilken vinkel, man anså det. Der opstod en interessekonflikt mellem sø og land.

Var bemanningen af motorbådene nu også den helt rigtige?

I roredningsbådene, der blev drevet frem ved hjælp af årer eller sejl, var besætningens antal nogenlunde givet, nemlig: 1 formand, der styrer båden, 1 mand ved hver åre og 1 pligthugger. Men hvor stor skulle en besætning på en motorredningsbåd være, og hvad kunne man nøjes med af sikkerhedsmæssige grunde, når der også skulle tages hensyn til økonomi og pladsforhold i båden. Og hvilken uddannelse skulle bådformændene og motorpasserne have?

Bådene kunne – med hensyn til deres bemanning – deles i to grupper.

Nemlig: både, der sattes ud i en havn, og både, der sattes ud fra åben kyst. De havnebaserede både havde en besætning på 9 mand, nemlig: 1 bådfører, 1 motorpasser, 1 reservemotorpasser og 6 bådmænd. Bådene var altid forsynet med sejl og sænkesværd, hvis motoren skulle svigte. Desuden var der 8 årer til de 6 bådmænd og de 2 motorpassere, hvis det skulle være nødvendigt at ro. Selv om roning i en motorbåd ikke var til videre nytte, da det f.eks. ville være håbløst at ro op mod vind og sø, men der kunne måske opstå situationer, hvor årer ville være nyttige.

I kystmotorredningsbådene var det nødvendigt med 3 bådmænd mere, da det var vanskeligere at sætte en båd i vandet fra åben kyst end fra en havn. Også disse både havde sejl, men ingen sænkekøl, da sejlene sjældent blev benyttet – hvorfor de skulle medføre sejl, er en gåde, da de jo ikke kunne bruges, da båden ikke havde nogen sænkekøl. Derimod var der altid 10 årer til brug ved udsætning af båden, der kunne volde store vanskeligheder, især ved pålandsvind. Der måtte ros af alle kræfter, til båden var så langt fra land, at motoren kunne sættes til for fuld kraft.

Der blev ikke forlangt nogen særlig uddannelse af bådformændene og motorpasserne, men bådformændene var altid folk, der førte eller havde ført fiskerfartøjer i farvandet og derfor måtte anses som kvalificerede, navnlig da de næsten



Robåden fra Kirkeby 1958

altid først havde været bådmænd. Motorpasserne var i reglen fiskere, der kendte motorer fra deres fiskerbåde, men inden de blev motorpassere, havde de gennemgået et kursus på Orlogsværftet i pasning af den slags motorer, der fandtes i en motorredningsbåd. Bådmændene var i reglen fiskere og tidligere sømænd, der i kvartalsøvelserne - og de erfaringer de fik med tiden under redningsaktioner - blev oplærte til bådmænd. (U.nr. ind. skr. 1932)

Da der kom stærkere motorer i rednings-

bådene, og roning ikke mere var påkrævet, blev mandskabet reduceret med 3 mand. Men det var redningsfolkene ikke helt tilfredse med. Selv om der måtte antages ekstra mandskab om nødvendigt, kunne det være vanskeligt at få fat i dem i en fart midt om natten, når faren var overhængende. Og udsætningen af en båd fra åben kyst havde altid krævet flere mand end udsætning fra en havn.

(Ti.Re. 9/1945)

Grete Tuxen Andersen.



Moderne redningsbåd klargøres

# Når det bli'r sommer igen....

*Tekst og foto Red.*

Endelig er en lang og træls vinter ved at være slut, og vi kan glæde os til lysere tider, hvor arbejdet skrider noget lettere. Fremtidige redningsaktioner er der dog

ingen, der kan spå om, og de skal udføres professionelt, som sædvanligt.

Men der er også andre opgaver at udføre. Mange grupper m. fl. kommer på besøg på redningsstationerne for at høre om job-

bet som redningsmand og for evt. at få en demonstration af materiellet.

Her ser vi f. eks. et par skønne kvinder, der venter på en tur med LRB 12, og de så lige så friske ud efter turen.



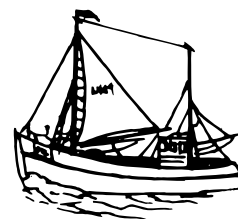
*Piger på kajen*



**THYBORØN SKIBSSMEDIE A/S**

Sydhalevej 8 · 7680 Thyborøn

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



**Lemvig Skibsforsikring**

Bredgade 14 · 7680 Thyborøn

Tlf. 97 83 13 53



Den lille havfrue

## Den lille Havfrue

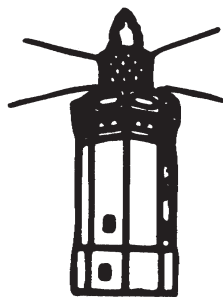
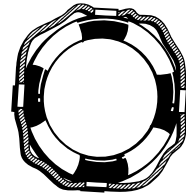
Foto: Søren Vibæk

Tekst: Red.

Som bekendt har Den lille Havfrue været udlånt til Kina i en periode, hvor hun tiltrak sig stor opmærksomhed. Men hun var savnet på Langelinie.

Så hvis savnet skulle blive for stort, var Kystredningstjenesten klar til at træde til. Her ser vi en redningsmand fra rst Hvide Sande under indøvelse som Havfrue. Men der blev heldigvis ikke brug for ham.

*Tegn et  
abonnement på  
Redningsbladet*



### HANSTHOLM HAVNS INDKØBSFORENING

Kai Lindbergsgade 73, 7730 Hanstholm  
Tlf.: 97 96 16 90 . Fax: 97 96 21 18  
E-mail: [hhi@hanstholm-indkoeb.dk](mailto:hhi@hanstholm-indkoeb.dk)  
Web: [www.hanstholm-indkoeb.dk](http://www.hanstholm-indkoeb.dk)

Alt i Wire, tovværk og skibsartikler

Taluritmaskine

Alt til garn fiskeri

Blueline–Randers Reb

### Alsidige opgaver til søs

- Bugsering
- Bjærgning
- Entreprenørarbejde
- Andre specialopgaver
- R/S Gorm
- B/B Odin
- B/B Thor



Kontaktperson:  
Niels Jørgensen  
[nj@tugdk.com](mailto:nj@tugdk.com)

### Hanstholm Bugservice A/S



Kai Lindbergs Gade 59  
7730 Hanstholm  
Tlf. 97 96 29 99  
Fax 97 96 29 97  
[www.tugdk.com](http://www.tugdk.com)

# Havkat af tønden John Skånberg, RST Skagen



*En kold omgang i Skagen*

Som et fast tilbagevendende arrangement blev der også i år slået havkat af tønden i Skagen havn. Siden Skagen Sportsdykkerklubs start for over 30 år siden, har en flok ihærdige og modige vandhunde hver år trodset vinterkulden og er hoppet i havnebassinet; til glæde og undren for de mange tilskuere oppe på kajen. De senere år er antallet af fastelavnsdykkere dalet, og det måtte der gøres noget ved!

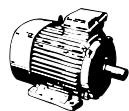
I år deltog mandskabet fra Skagen Redningsstation i festlighederne, og om

det skyldes redningsfolkernes tilstedeværelse eller ej, så blev det bemærket, at vejret var usædvanlig godt, og aldrig har tilskuerne været så mange!

Vi var blevet enige med dykkerklubben om at samarbejde om festlighederne; og samtidig gav det os god mulighed for at vise vores grej frem til. Mange gæster benyttede lejligheden til en rundvisning på Lars Kruse og LRB 10. Redningsbil med trailer og gummibåd var også med.

Desværre var det ikke en redningsmand, der løb af med sejren som kattekonge, det

blev en dykker, men til gengæld fik vi alle testet vores dragter. Efter 30 minutter i det kolde havne vand – i kamp med en gens-tridig fastelavnstønde, var det ikke alle redningsfolk, som var tørre inde under dragterne! Som en værdig afslutning på løjerne var der et på unge dare devils i underbukser, som sprang i havnen. Det var ikke redningsfolk!



## **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**

## **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

## PERSONALIA



**GODDAG - FARVEL - TIL LYKKE**

*(Perioden 16. december 2010 – 15. marts 2011.)*

### Ansættelse

Ingen i perioden.

### Fratrædelse

*30. april 2011*

Herman Eggerts fratræder sin stillingen som stationsleder ved Grenå redningsstation.

*31. januar 2011*

Villy Ringgaard fratræder sin stilling som stationsleder ved Hanstholm redningsstation

### Tilbage fra orlov

Ingen i perioden

### Nyt job/titel

Ingen i perioden

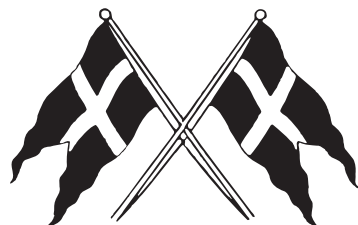
### Til Lykke til:

*09. april 2011*

Gai Rulle rst. Østerby  
60 år.



*Fotos fra helikopterøvelse sidste sommer.*



## Hirtshals Fiskeriforening

Norgeskajen 14, 1. tv · 9850 Hirtshals  
Telefon 98 94 25 88 · Telefax 98 94 49 88



## Vejer & Måler i Hirtshals ApS

AKKREDITERET TIL INSPEKTION  
Den uvildige part mellem køber og sælger



## TSR THYBORØN SKIBSRADIO

MARITIM ELEKTRONIK

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



## HIRTSHALS FISKEAUKTION

Karsten Brovn Pedersen - Statsaut.  
Mobil 20 47 29 65  
www.hirtfiskauk.dk

## JD-Contractor ApS

(Jydsk Dykkerfirma ApS) ved Gert Normann



Siden 1972

Tlf.: (+45 9742 6311)  
Dykkerarbejde af enhver art  
Søkabler - udlægning og nedgravning  
Rørledninger - udlægning og nedgravning  
www.jdcon.com

Nybygning, opaling og reparation af fiske- & specialfartøjer



## A/S Hvide Sande Skibs- & Baadebyggeri

Beddingsvej 2  
6960 Hvide Sande  
Danmark

JOHNS KRISTENSEN  
SKIBSBYGGERI A/S  
Tlf.: +45 9731 2511  
Fax.: +45 9659 1204  
e-mail: skibe@hssb.dk



## THYBORØN SKIBS & MOTOR A/S

7680 THYBORØN HAVN · TLF. 96 900 100 · FAX 97 83 19 82



## Niels Jørgen Winther

Aut. EI-installatør

lev vel med el

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

## 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 kølerum til  
opbevaring af fisk

Døgnvagt 97 96 19 88  
Telefax 97 96 10 05



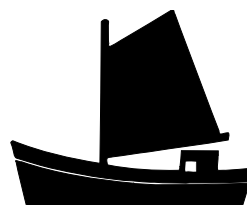
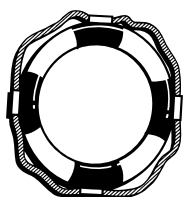
Thorkild Grøn's Samlecentral  
Auktionsgade 23 - 7730 Hanstholm

## EL:CON

NRGi Installation A/S

Nordhavnsvej 11, 8500 Grenaa  
Tlf. (+45) 86 32 50 66, Fax (+45) 86 32 50 61  
www.nrgi-installation.dk

Tegn et abonnement  
på Redningsbladet



## Grenaa Fiskeauktion

v/ Leif Hansen

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



## THYBORØN ISVÆRK

Rødspættevej, 7680 Thyborøn, tlf. 97 83 10 03

-Friskere fisk direkte fra nettet!

## THYBORØN FISKEAUKTION®

T: +45 96 90 88 00 · F: +45 96 90 88 19  
W: www.thyboron-fiskeauktion.dk

## SAMLECENTRALEN T H Y B O R Ø N

Tilmelding af fisk:

T: +45 96 90 88 10  
F: +45 97 83 14 59  
E: samlecentralen@c.dk





**Tidsskrift for Foreningen af Danske Redningsmænd**

NR. 2

JULI 2011

ÅRG. 78



*Redningsstation Rømø - LRB 14 på vej i vandet.*



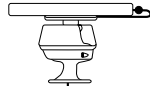
### Hvide Sande gensidige Skibsforsikring

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

**FURUNO**



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

**VIGGO Jensen**



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

## BRUG BRUGSEN ANHOLT

Tlf. 86 31 90 20

Alle handler i...

### Thorsminde Fiskernes Indkøbsforening

Havnevej 2 · Thorsminde · 6990 Ulfborg  
Telefon 97 49 70 06

Specialister i garn

## PEDER OG THOMAS NØRGAARD FISKEEXPORT A/S

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



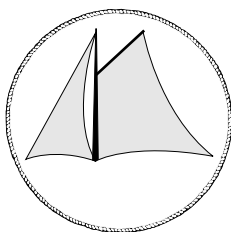
## Hanstholm Samlecentral A/s

Telefon 97 96 16 66 · 7730 Hanstholm

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

FRITIDSTØJ  
SEJLERTØJ  
ARBEJDESTØJ  
SØMANDSTRØJER  
FIBERPELS  
COWBOYBUKSER  
FLØJSBUKSER  
OVERTRÆKSBLUSER  
JAKKER  
ANORAKKER

30 års erfaring i sejlsyning



## Thyborøn Sejlmageri

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

**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

## 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...



Ansvarshavende redaktør:

**PREBEN ANDREASEN**

Fynsgade 18, 9850 Hirtshals  
Tlf. 98 94 1086 . Mobil 21 75 50 86  
E-mail: red-ti@hotmail.com eller  
pl-andreassen@stofanet.dk (privat)

I redaktionen:

**NIELS MANØ**

Juvrevej 60, 6792 Rømø  
Tlf. 74 75 52 76

E-mail: ncmanno@mail.dk

**SØREN CHRISTIAN VIBÆK LARSEN**

Dakotavej 16, 6960 Hvide Sande  
Tlf. 97 31 26 19. Mobil (priv) 51 24 69 19  
E-mail: laerke-reden@post.tele.dk

**JOHN SKÅNBERG**

Gæstgiverstien 6, 9990 Skagen  
Tlf. 25 12 19 97 eller 98 44 23 40  
E-mail: john.skaanberg@skolekom.dk

Redaktør, Bornholm:

**STEN-ERIK RASMUSSEN**

Møllevangen 9, 3700 Rønne  
Tlf. 56 91 02 07

Ekspedition og tryk:

**GRAFISK TRYK LEMVIG-THYBORØN**

Vasen 5, 7620 Lemvig  
Tlf. 97 82 15 00 . Fax 97 83 24 30  
E-mail: gt@grafisk-tryk.dk

## FORENINGEN AF DANSKE REDNINGSMÆND

Bestyrelsen:

Formand:

**JENS SLOT**

Drejøvej 17, 7680 Thyborøn  
Tlf. 97 83 17 85 . Mobil 30 92 08 87  
E-mail: jsl@frv.dk

Næstformand:

**BJARKE S. KRISTENSEN**

Strømmen 18, Kongsmark, 6792 Rømø  
Tlf. 74 75 55 03  
Mobil 21 25 42 14 / 30 29 29 81  
E-mail: bsk@frv.dk

Sekretær:

**BRIAN BENNETSEN**

Sdr. Skovvej 15, 4874 Gedser  
Tlf. 54 17 98 98 . Mobil 20 22 78 98  
E-mail: bbe@frv.dk

**HENRIK HAMMER JENSEN**

Fosforitvej 6, 3700 Rønne  
Tlf. 56 97 60 54 . Mobil 20 43 60 54  
E-mail: boellebob@mail.dk . hhj@frv.dk

**THOMAS LUNDSGAARD**

Raundrupvej 2, 9850 Hirtshals  
Tlf. 98 97 79 99 . Mobil 24 69 23 05  
E-mail: tlg@frv.dk . raundrup@mail.dk

**JENS DEGN ABRAHAMSEN**

Sædding Strandvej 15, 6710 Esbjerg V  
Tlf. 75 15 95 05 . Mobil 23 72 59 19  
E-mail: jar@frv.dk

**PREBEN THOMSEN**

Østbanke 49, 9990 Skagen  
Tlf. 98 45 17 34 . Mobil 21 27 80 34  
E-mail: teamthomsen2004@yahoo.dk

Kasserer:

**ELSE RINGGAARD**

Fyrvej 11, 7730 Hanstholm  
Tlf. 97 96 52 02

# Leder. Sommeren 2011

Farvandsvæsenet har ved offentliggørelsen af Plan for Kystredningstjenesten 2011 lagt op til at spare 25 % af beredskabet på de store havnebaserede redningsfartøjer i Kattegat. Planen er, at man vil lave en rokade så Anne E. Rørbye, der hører hjemme i Grenaa flyttes til Skagen for derefter at tage Skagens Lars Kruse og stationere den på Anholt. Anholts nuværende MRB 34 der blev bygget i 1969 skal så udfases. Efter det skal Grenaa i fremtiden kun have en FRB af samme type, som de har på Klintholm Rst. FRV vurderer at en båd af denne type sagtens kan dække hele området i den sydlige del af Kattegat, da den har en topfart på over 40 knob. Samtidig bruger man Marinehjemmeværnets fartøjer, lods både færger osv. som et argument til hjælp ved kommende SAR opgaver hvor man har behov for større eller flere enheder.

Foreningen af Danske Redningsmænd kan kun bakke op om at man på Anholt endelig får en mere tidssvarende alt vejrs båd da MRB 34 efterhånden er 42 år gammel. Men at man samtidig har i sinde at fjerne den store MRB i Grenaa er særdeles bekymrende, og kan efter vores mening komme til at koste menneskeliv i situationer, hvor vejret ikke tillader en halvåben båd på 11m. at gå ud og samtidig være effektiv, det være sig om vinteren eller i stærk kuling eller storm.

FDR mener ikke de argumenter FRV bruger om de andre enheder, der eventuelt kan indgå i et SAR beredskab holder i længden. Hjælpen vil være væsentlig længere om at nå frem, da Marinehjemmeværnet ikke bare tilnærmelsesvis kan matche vores gennemsnitlige udryknings tid på under 9 min. Og hvad lods bådene angår sejler de for det meste kun med en 2 mands besætning.

Da man i FRV altid har været særdeles glade for at lave planer og strategier for fremtiden kan FDR. godt undres over at FRV ikke brugte chancen til at klage sin nød mere, da spørgsmålet om økonomi var oppe at vende i forsvarsudvalget med efterfølgende spørgsmål til ministeren tilbage i 2008. Det kan vel ikke komme bag på ret mange, at Kystredningstjenesten de nærmeste år står over for store økonomiske investeringer, når de store MRB'er skal udskiftes.

Efter vores mening kunne man have undgået denne situation, hvis Farvandsvæsenet havde handlet i tide og fået udskiftet bådene for flere år siden. Hermed vil jeg kraftig pointere at Foreningen af Danske Redningsmænd IKKE vil tage del i ansvaret for, at man fjerner en stor alt vejrs båd i den sydlige del af Kattegat. Ansvaret må Farvandsvæsenet ene og alene stå for.

På sidste stationsledermøde blev der talt om at lempe på de regler og krav vi stiller til vores MRB'er idag.

Kunne man forestille sig, at man lavede et specielt regelsæt, der kun gælder for Kattegat, der trods alt er det mest beskyttede farvand i Danmark, og derved får mulighed for at anskaffe både til en anden pris end i dag, og derved beholde et beredskab på 4 altvejrslåde?

God sommer til jer alle.

Med venlig hilsen Jens Slot.

Formand for Foreningen af Danske Redningsmænd.



## SKAGEN SKIBSFORSIKRING G/F

Formand:

Jan Sonnesen

I.P. Jacobsensvej 6 - 9990 Skagen

Telefon 98 44 25 54 og 30 28 58 46

Kontor:

Direktør Ib Frandsen

Westbanke 55 - 9990 Skagen

Telefon 98 44 30 03 og 21 77 62 17

## HAVNENS REGNSKABSKONTOR

- BUDGETTER
- KONTORHOLD
- LØN
- DAGLIG REVISION
- REGNSKABSASSISTANCE



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



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



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

## I.M. Rengøring

HANSTHOLM - TLF. 97 96 13 89 - BIL 40 36 49 21

Alt indenfor rengøring udføres  
med høj kvalitet

HÅNDVÆRKERRENGØRING  
INDUSTRIRENGØRING  
KONTOR & VELFÆRDSRUM  
VASKERI - STALDRENS  
PERSIENNEVASKER  
FACADERENGØRING  
VINDUESPUDSNING

SALG AF  
Rengøringsprodukter  
og microfiberartikler



HANSTHOLM ELEKTRONIK A/S

Alt i reparation og nyinstallationer

### ELEKTRONIK

Salg og service:

FURUNO - DECCA  
SHIPMATE - ATLAS  
SAILOR  
SPERRY - KODEN  
SCANMAR - SIMRAD

### EL

Salg og service:

24 volt og 380 volt generatorer  
ELMOTORER - STARTERE  
BATTERIER  
PUMPER  
m.m.

20 74 18 88

20 73 18 88

**DØGNVAGT**

Telefon 97 96 18 88 · Fax 97 96 25 90

E-mail: salg@he-as.dk

**HSR** Skibselektronik  
97 31 12 57

Otto Pedersvej 3

6960 Hvide Sande

## Grenaa gensidige Forsikring for Fiskefartøjer

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

# Regionsmøde Region Øst Bornholm og Christians Ø

Lørdag d.12.03.11. blev der afholdt regionsmøde på Rønne Rst.

Der var mødt 13 mand, fra Nexø og Rønne, Chr.s Ø havde meldt afbud, samt formand for FDR. Jens Slot.

Der startedes som sædvanligt med lidt morgenmad og løs snak over bordet, inden man tog fat på den alvorligere del.

Bestyrelsesmedlem Henrik Jensen bød velkommen og forsamlingen valgte Jan Hansen fra Nexø til ordstyrer.

Henrik Jensen berettede om foreningens virke i det forgangne år, om nye formand og to nye bestyrelsesmedlemmer, om løn og overenskomst, om redningsreserven og dens anvendelse og om ønsket om en generel opnormering af deltidsansatte ved samtlige stationer.

Nye dragter, Frb 07, Sønder Ho båden, mobbåde, levetidsforlængelse af Mathisbådene, nye MRB'er, nye stationer i Rønne og Skagen, kontantkasser og rejsebestillinger, alamering/politi, Campus og uddannelser mm.

Efter beretningen fik Jens Slot ordet og uddybede de omtalte emner, samt fortalte om strategiplanlægning, tanker for fremtiden bl. a. det nye tiltag med hensyn til rekruttering af nye redningsmænd/kvinder, som der er blevet givet fondsmidler til.

Derefter var der debat om beretning mm. og der blev spurgt ind til mange af de omtalte emner.

Der var usikkerhed med hensyn til de forskellige krav til uddannelsen til redningsmand, hvad er myndighedskrav og hvad er interne krav fra FRV., også tidsrammen for hvornår de forskellige uddannelser vakte bekymring.

Der var enighed om B-kistekursus til alle var et must, og man ønskede hurtigst muligt, at få opstartet undervisning til dueligsbevis i motorpasning, da det er et hængeparti for 8 mand fra Nexø og Rønne, man så gerne et lokalt kursus. Der var også ønsker om mere undervisning i Sine-radioerne, hvor man ikke fulgte sig godt nok rustet.

Claus fra Nexø fortalte om det samarbejde der var i gang mellem Christians Ø og Nexø, med hensyn det administrative mm.

Regnskabet for FDR. blev forelagt og taget til efterretning, dog syntes man bladets udgifter var ved at løbe løbsk, og en

hjemmeside i stedet for bladet var et fornuftigt alternativ, Finn fra Nexø vil undersøge muligheder og priser for en sådan.

Der var indkommet forslag fra Finn Kofod angående timeløn, pension og en bedre behandlingsordning ved sygdom, Jens kommenterede disse forslag og forsamlingen debatterede dem.

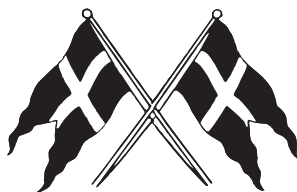
Under valg blev Henrik Jensen genvalgt til repræsentant og Søren Nielsen genvalgt som supplant.

Under eventuelt blev der drøftet forskelligt, hvorefter ordstyreren takkede for god ro og orden og nedlagde sit hverv.

Efterfølgende var det tid til frokost og det var traditionen tro skipperlabskovs og hyggeligt samvær, der i år ikke blev afbrudt af alarmer.

Tak for godt fremmøde og tak til Jens for komme herover, jeg håber ikke vi har skræmt ham for meget.

Med venlig hilsen  
Henrik Jensen



## Indholdsfortegnelse:

<i>Leder</i> .....	3
<i>Regionsmøde Region Øst Bornholm og Christians Ø ...</i>	5
<i>Et besøg på Redningsstation Rømø .....</i>	6
<i>Stationsledermøde i god, arbejdsom og konstruktiv ånd .....</i>	10
<i>Manglende kommunikation</i>	11
<i>Glæde på rst. Hirtshals.....</i>	13
<i>Skal gemmes til evig tid – M/F »Skagerak«s forlis for 45 år siden .....</i>	14
<i>Den spanske redningstjeneste .....</i>	19
<i>Redningsbåde som afviser- fartøjer.....</i>	21
<i>Medalje for engagement, professionalisme og villighed .....</i>	22
<i>Personalia .....</i>	23
<i>På pension efter 19 år i FRV .....</i>	23

## HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals  
Tlf. 98 94 12 27

Sejl · Presseninger · Tovværk



# 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

# Et besøg på Redningsstation Rømø

Tekst og fotos Red. m.fl.

Først i juni måned aflagde redaktøren besøg på redningsstationen på Rømø. Stationen ligger i Havneby i sydenden af øen.

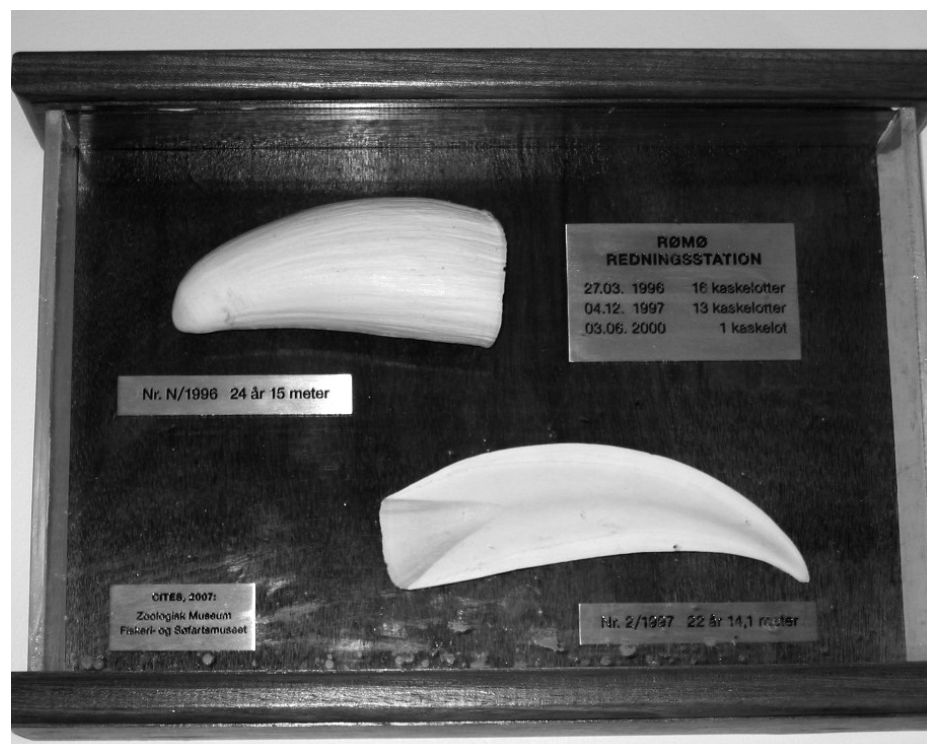
Stationsleder Bjarke Stenrøjl Kristensen tog imod, viste rundt og fortalte om stort og småt.

Redningsstationen har en besætning på 8 mand, som alle er frivillige. Foruden Bjarke, som jo er stationsleder, er der bådformand Niels Christian Manø og bådmændene Christian Krogh, Svend Christensen, Gerhard Settgast, Tage Wollesen, Torben Wollesen og Pau Schramm. Som nævnt tidligere er alle 8 frivillige redningsmænd, som har deres job ved siden af. Det kan derfor til tider knibe med at få enderne til at nå sammen, når der skal besættes vagter. Det ville være dejligt med en mand ekstra.

Bjarke har været involveret i foreningsarbejdet indenfor FDR i ca. 20 år og er for tiden næstformand i bestyrelsen. Det giver en masse møde- og rejseaktivitet. Samtidig vokser administrationsarbejdet som stationsleder stærkt, så tingene kan godt ind i mellem virke ret uoverskuelige. Men tingene skal gøres. Sidste år blev der skrevet ca. 30 rapporter, hvoraf knap halvdelen var øvelser, mens resten var rednings- og overvågningsaktioner.



Udstilling af rariteter



Montre med narhvaltænder

Bjarke er en erfaren mand, han har været i kystredningstjenesten siden 1976, hvor han "gik i land" efter nogle år i udlandsfart som styrmand/skipper i coasterflåden. Ved siden af redningsjobbet fisker han fra sin egen kutter "Havsand". Det er flere gange sket, at han har måttet lede redningsaktioner fra kutteren. Men her er kommunikationsmidlerne fuldt på højde med dem på redningsstationen.

Ofte er det vindsurfere, der er kommet i vanskeligheder. Tidligere måtte man tit rykke ud, hvis der indløb melding om drivende genstande. Det viste sig ofte at være badedyr el. lign. Det har aflastet betydeligt, at Trygfonden bemander udsigtstårne med livreddere. Dem har man et godt samarbejde med, hvor man hjælper hinanden, når det er nødvendigt. De senere år har der været en del hvalstrandinger, hvor flokke af kaskelothvaler er endt på stranden. Her er redningsstationen også indblandet, når hvalerne skal fjernes.



*Bjarke i LRB 14*

Stationen er forsynet med LRB 14, en MOB-båd og en bedaget Unimoq (ca. 20 år), hvor alderen efterhånden sætter sine spor i form af rust m.m. Men det har altid

været og er stadig et effektivt køretøj i det meget specielle Vadehavsområde, hvor tidevandet gør, at det ikke altid er muligt at sejle. Så rykker redningsbilen ud og må

tit køre i vand til op over hjulene, hvis man skal ud og hente vildfarne turister, som er blevet overraskede af højvandet, i land.

Redningsstationen har et samarbejde med det frivillige brandværn, når højvandet har isoleret sommerhuse i området.

Man har også et fortrinligt samarbejde med det tyske redningsvæsen (DGzRS) ved eftersøgnings- og bjergningsopgaver. Tyskerne har stationeret redningskrydseren "Minden" i havnen i List på øen Sylt.

Den nuværende redningsstation i Havneby er fra 1991. Tidligere har der været to stationer på øen. Der var roredningsbåde op til 1965, hvorefter man fik motorredningsbåde.

### **Historie:**

Redningsstationerne blev oprettet af det tyske redningsvæsen, idet Rømø jo i perioden 1864 – 1920 var tysk. Der hersker lidt forvirring omkring oprettelsen, idet de tyske og danske oplysninger ikke stemmer helt overens. Men her følger oplysninger fra begge sider, så må man selv vurdere.



*Stationens redningsmateriel*



Den "tyske" redningsstation i Kirkeby – nu brandstation

## Udrykning til lands og vands

Fortællingen skrevet af Inger Lauridsen

Redningsstationen i Kirkeby er Rømø's eneste oprindelige redningsstation. Den blev opført i 1887. Dengang var skibsfart endnu den væsentligste levevej på Rømø. Redningsstationen er bygget som en nyromansk bygning af dybrøde mursten med gavle mod øst og vest...

Redningsstationen i Kirkeby er Rømø's eneste oprindelige redningsstation. Den blev opført i 1887. Dengang var skibsfart endnu den væsentligste levevej på Rømø. Redningsstationen er bygget som en nyromansk bygning af dybrøde mursten med gavle mod øst og vest. Begge gavle har en bred port forsynet med påmalede krydslagte Dannebrog. Langvæggene er opdelt i fem sektioner af flade, lodrette murstensbånd, der er forbundet med rundbuede fordybninger under taget. Redningsstationen har et lille kvadratisk tårn midt på sit saddeltag. Tårnet er udformet som en høj tagrytter med gavlkviste, som er inspireret af egnens traditionelle kirketårne.

Ikke offentligt tilgængelig.

**Byggeår:** 1887

**Byggestil:** nyromansk

**Brandstation:** 1968



Mindesten

## Fra hav til ild

Redningsstationen er opført lige syd for Rømø Kirke så langt mod øst på øen, at den var placeret i sikkerhed for stormfloder. Men samtidig lå stationen, så det var muligt at bugsere redningsbåden relativt hurtigt over land til havet mod vest under

storme. Fra tårnet på taget kunne redderne holde øje med eventuelle nødstedte skibe. Redningsstationen blev i 1968 overtaget af Rømø's frivillige brandværn. Det frivillige værn opstod efter flere storbrande i 1950'erne og 1960'erne. Øboerne ønskede større tryghed. Som brandstation rummer bygningen nu køretøjer, som hurtigt kan rykke ud med kolossale mængder vand for at bekæmpe ild på øen.

### Om stationen:

Redningsvæsenet på Rømø blev oprettet 1887 til 1889 af det tyske selskab DGzRS. Dette skyldtes, at Rømø i perioden fra 1864 til 1920 var en del af Tyskland. Der blev først bygget en lille stråttækt station i Kirkeby, men få år efter blev der bygget to store stationer en i Juvre på nordøen, samt en i Kirkeby ved siden af den første. Disse to stationer var udstyret med robåde lavet af bølgeblik, bådene kunne også føre sejl. Stationerne blev ved genforeningen overtaget af det danske redningsvæsen, de blev udstyret med dansk byggede roredningsbåde, af den type som blev brugt over hele landet. Stationen i Juvre blev nedlagt i 1964 og båden solgt. Stationen i Kirkeby blev nedlagt i 1965, da havnen i Havneby blev færdig. Båden blev solgt, og kan nu ses ved naturcentret på Rømø. I 1965 blev der bygget ny station i Havneby med eget broanlæg og nybygget motorredningsbåd MRB 32. Herefter var der en periode, hvor stationen havde flere forskellige redningsbåde af forskellige typer, indtil 1997 hvor stationens nuværende LRB 14 blev taget i brug.

I 1991 blev der bygget ny station på nabogrunden, og da den stod klar, blev den gamle station solgt til anden side og senere revet ned. Garagen til stationens Unimog blev opført i 1997, og er en tilbygning til stationen. Ud over LRB og Unimog forefindes der også en MOB-båd på redningsstationen.

### Den tyske version:

#### RÖM (Kirkeby)

1874 bis 1919 Ruderrettungsboot

1872 Station im Aufbau (Boot und Schuppen im Bau)

1873 Station wurde im Herbst dem Betrieb übergeben

1874 Schuppen steht im Dorf. Hölzernes Boot 23' lang, 5 Riemen

1881 Bootsname genannt: „Peter Krukenberg“

1919 Station an Dänemark abgetreten



# En redningsaktion i den tyske tid

Redningsstation Rømø har modtaget afskrift af en gammel redningsprotokol, og den er ikke mindst interessant, fordi den stammer fra tiden før genforeningen altså mens Rømø var under tysk herredømme. Fra protokollen bringer vi beretningen om den tyske damper »Schlei«s strandning i 1908.

Om formiddagen 31. august 1908 kl. 10 observeredes fra udkigstårnet på Juvre redningsstation en strandning. Mandskab og heste blev tilsagt og båden blev med alt grej som kunne tænkes taget i brug kørt ud til Bollertsand, hvor den søsattes kl. 1 1/2 eftermiddag. Vinden VSV jævn kuling.

Båden riggedes op med 2 latinersejl og slagfok og krydsede ud gennem Juvredyb mod vind og strøm. Cirka 5 kvartmil frem i læ af store banke, på hvilken båden stod, bjergedes rignende og blev lagt ud for at ro gennem dybet og den strandede damper.

Forsøget mislykkedes og båden blev bage i læ. Så blev sejlene taget ned og ud gennem dybet. Efter at båden var ren bjergedes sejlene og den strandede strandingen som nåedes kl. 7 1/2.

Lidt før var den danske redningsbåd fra Sønderho nået frem, den kunne lægge langs på en bov uden at krydse. Det viste sig at være damperen »Schlei«, der var hjemmehørende i Hamburg. 300 RT lastet med cement fra Århus, havde under vejs mistet roret og to ankre; men var ellers tæt.

Skibet stod temmelig højt. Kaptajnen håbede at få hjælp fra Esbjerg, og sendte derfor de 5 mænd, som ville forlade skibet med Sønderho redningsbåd, for fra Sønderho at tage til Esbjerg.

Styrmanden blev gjort opmærksomhed på at skibet stod på et meget farligt sted og ikke måtte regne med at komme fri igen. Efter at styrmanden havde snakket med kaptajnen, kom han tilbage med den besked at de 4 mand ikke ville forlade skibet, der jo var tæt. Efter endnu en kraftig opfordring om at forlade skibet blev der truffet aftale om straks at vise signal. Et nyt forsøg på at komme ud vilde da straks forsøges.

Der lagdes fra og under sejl styredes ind efter mod Bollertsand og stationen nåedes ved midnat 12 timer efter starten.

I mellemtiden var himlen blevet meget overtrukket og regn og blæst meldte sig og søen begyndte at rejse sig.

De 4 ombordværende måtte ved 2 tiden forlade dækket, da søen ustandselig vaskede over og fyldte skibet så det sank. De 4 søgte tilflugt i stortoppen, men henimod morgenen slog søen korthuset løs og det slog imod vandet, så det løsnede sig, hvorefter de 4 ikke turde blive i stortoppen men entrede ned for at nå fortoppen. Under dette blev 2. mesteren temmelig forslået af en løsreven ventilator og kunne ikke klare sig mere; men styrmanden fik fat på ham og bjærget ham op på bommen og surret fast til fokkemasten og med et tolv om livet op til masten hvor de endte.

Først på morgenen blev søen roligere og man fik fat på sejlløbet og strøm som frem for sejl og bro og andet så det var umuligt at komme i nærhed agten for lå skibsbåden bordfyldt.

Båden blev så firet ned mod vraget og forbindelse opnåedes med kasteline, som blev opfanget af styrmanden. Dernæst blev et dræg kastet over og fik fat i gelænderet. Der blev så kastet en line til styrmanden i Luvant og med den blev den sårede, ser stod på bommen, og var blevet overskyldt af søen så begge bukseben var slidt i laser op til skridtet, reddet over i båden hvor han blev anbragt så godt som muligt og dækket med olietøj.

Dernæst kom turen til den næste, men han nåede lige dækket, da en sø slog over og slog ham ned om læ mod gelænderet og begravede ham i vand. Heldigvis fik han tag i skibsklokken og holdt sig fast delvis under, da de næste to søer kom over; men så nåede han linen og kom over i båden.

Den næste var styrmanden som kom langs

linen med støvlerne i munden. Han ville først at støvlerne blev bjerget og så ham selv.

Kaptajnen, Harder fra Føhr havde luret søen og ventede til rette tidspunkt med at entre over i redningsbåden.

Nu kappedes linerne, åreerne blev lagt ud og ankeret blev taget, kl. var da 6 aften.

Da båden nåede ud til strandingen var det begyndt at mørkne på den SW himmel, og før redningsarbejdet var færdig, tegnede det til at blive meget slem vejr. Det lod heller ikke vente på sig. Båden var kun lige nået indsejlingen til Juvredyb og fået sat sejl da uvejret brød løs, en regulær tordenbyge med bløende sø, lyn og torden.

og i bælgmørke stampedes internen gik ud blev tændt og blev straks og alt var efterfølgende så tåget, så der ikke kunne vises og i tågen værende kunne følge båden og om i SE, altså vinden krydses og åreerne blev lagt ned og sejlløbs blev rorgængerens sejl for at få varmen ved åreerne og kl. 12 1/2 midnat sigtedes den store grænsebåke under et kryds mod syd. Snart efter nåedes land.

Under farten indefter havde man fra båden kunnet se kuskene færdes med lygter og så også at de kørte hjem og idet der ikke kunne vises lys kunne det ikke hindres.

Da kuskene kom hjem, forklarede de, at de ikke kunne se eller høre noget; men antog at båden var løbet på en banke eller forulykket under turen ind. Fra land havde man set båden ro ind til strandingen og en time senere set den forlade strandingen igen lige før uvejret brød løs. Så det var ikke så godt.

En halv time efter at kuskene var kommet hjem kom to af bådmandskabet iland med besked om at båden var landet i god behold. Der blev hurtigt lavet kaffe og smurt mad og kl. 3 morgen nåede vogne frem med den sårede som kom under lægebehandling. Båden blev læsset og kørt hjem.

De tre mænd rejste efter nogle dages ro til Tønder for at afgive søforklaring. Skibet blev vrag.

Den første tur gav 15 mark næste tur 25 mark. Senere 20 mark fra Carnegie-fonden og medalje fra redningsselskabet. (Strandingsstedet yderste revle er 1/4 mil nord for de to grænsebåker 6 kvartmil fra land.)

Ny tekst indsættes

## Hanstholm Skibssmedie

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

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

Fremstilling af:  
Styrehus, hvalbakker og nettromler.

Alt i aluminium.

Private tlf.:  
Mogens Pedersen 97 96 52 40, biltlf. 40 44 91 49  
Jesper Pedersen 97 96 06 54, biltlf. 21 44 66 65



## HANSTHOLM HAVN

- Danmarks største fiskemarked
- Den komplette fiskeribase med alle servicefaciliteter
- International færgehavn

Tlf. 96 55 07 10

[www.portofhanstholm.dk](http://www.portofhanstholm.dk)

# Stationsledermøde i god, arbejdsom og konstruktiv ånd

Tekst og foto FRV

D. 23. - 24. marts blev der holdt møde for Kystredningstjenestens ledere på Rhyes kaserne i Fredericia. Svend Eskildsen fortalte lidt om resultatet af den rundtur direktionen og direktionsekretariatet havde været på kort tid forinden. Jan Thorn fortalte lidt om fremtiden for Kystredningstjenesten og de udfordringer vi har i forhold til økonomien. På første dagen havde vi også besøg af flere af vores faste samarbejdspartnere fra POLITI, ESK 722, SOK m.fl. Først fik vi et meget underholdende, sjovt og lærerigt foredrag af Danmarks hypotermi-ekspert nummer et - Benedict Kjærgaard.

Benedict flyver med som læge i ESK 722 og er til daglig læge ved Skejby sygehus. Benedict havde krydret sit indlæg med et par gode vittigheder, og en af dem fortjener at blive gentaget:

To mænd mødes ved himmelens port. Den ene spørger den anden:

”Nå, hvad døde du så af?”

”Jeg døde af kulde,” svarer manden

”Av for den, det lyder ikke rart – gjorde det ondt?”

”Naaa,” svarer manden ”til at starte med rystede jeg noget så forfærdeligt – men så slappede jeg af, og så var det lige-



Stationsledermøde.

Lorents Hvide Sande, Morten Hanstholm, Sv. E. Balle Chr. Ø og Jens Slot

som jeg fik varmen – og så stod jeg her. Hvad døde du af?”

”Jeg døde af et hjerteanfald,” svarer den første

”Det lyder ikke rart – gjorde det ikke voldsomt ondt?”

”Jo men det var nu mere optakten, der var træls. Jeg kom tidligt hjem fra arbejde og så min kones elskers bil stå i indkørslen - jeg fór ind for at fange ham, og da jeg var på vej op på loftet for at kigge efter ham, fik jeg en voldsom krampe i brystet, og så stod jeg pludselig her.”

Efter lidt tid svarede den anden

”Det er lidt sjovt at tænke på, havde du nu kigget i fryseren, så havde vi begge to været i live...”

Politiet fortalte lidt om, hvor stor en organisation, der bliver stablet på benene ved en ulykke som eksempelvis den ved Præstø fjord. Vi var mange, der var overraskede over at se, hvor meget der egentligt bliver sat i sving. LEN fra ESK 722 fortalte om deres opgaver og struktur og fortalte lidt om de oplevelser, de havde haft ved ulykken i Præstø Fjord, hvor Redningsstation Klintholm også deltog. SOK fortalte om deres tiltag efter Grenå

sagen, hvor RST Grenå ikke blev kaldt ud til en redningsaktion, der desværre fik dødelig udgang. Vi havde også besøg fra SINE sekretariatet og af Erik Bech, der er chef for Trygfondens Kystlivreddere.

Således sluttede 1. dagen efter nogle gode og lærerige foredrag, og vi fortsatte aftenen i officersmessen, hvor der blev talt og snakket til sent på natten. 2. dagen gik med gruppearbejde, hvor stationslederne skulle forholde sig til emner, de selv havde sendt ind til dagsordenen, blandt andet hvilke opgaver de mener MRB'erne skal løse og deres egen lederuddannelse. Det kom der meget brugbart materiale ud af, og stationslederne beviste nok en gang, at skal man have smæk for skillingerne i forhold til innovation, er Kystredningstjenesten det rette sted at henvende sig.

Svend deltog i hele stationsledermødet, og måske var det derfor det hele blev afviklet i en meget god, arbejdsom og konstruktiv ånd - men vi nåede da også at blive sociale.


Alt i alt et vellykket stationsledermøde som alle fik noget med hjem fra.

**K**arstens **M**ekaniske **V**ærksted

v/ Karsten Pilegaard

Autoriseret forhandler af:

- CUMMINS MARINE DIESELMOTORER
- ELF OLIE
- FLEETGUARD FILTRE



Hamborgvej 99  
DK-7730 Hanstholm  
Tlf. 97 96 52 22  
Mobil 23 25 28 90  
Fax 97 96 52 15

# Manglende kommunikation

Tidligere på året skete der nogle grimme forlis med tab af menneskeliv til følge. Det viste sig, at kommunikationen mellem kystredningsstationerne og de behørig myndigheder lod noget tilbage at ønske.

## Søulykke ved Grenå den 18. januar 2011

Der har i TV2 Nyhederne og i TV2 Østjylland været kritik af SOKs indsats i forbindelse med søulykken ved Grenå den 18. januar 2011, hvor to personer omkom. Fakta om ulykken er følgende, jf. rapport fra Søfartsstyrelsen:

Presseklip.

## Søværnet erkender fejl under forlis

Grenaa Redningsstation blev først alarmeret en time efter et forlis ud for Djursland natten til onsdag 19. januar 2011, hvor to fiskere - en far og hans søn - mistede livet.

Det var en fejl, som skyldtes en kommunikationsbrist, erkender Søværnets Operative Kommando (SOK).

De to fiskeres kutter kolliderede med et svensk skib. De sprang i det kolde vand, hvor de måtte tilbringe henholdsvis 40 og 80 minutter, inden de blev samlet op af redningshelikoptere.

Far og søn blev derefter fløjet til hospitaler i Aalborg og København, men deres liv stod ikke til at redde.

Redningsstationen i Grenaa har en hurtiggående redningsbåd, der angiveligt kunne have været fremme på et kvarter.

Det var en relativt simpel kommunikationsfejl mellem nogle medarbejdere i søværnet, som gør, at redningsbåden fra Grenaa ikke blev indsat tids nok, siger presseofficer i SOK, Kenneth Nielsen, til TV2 Østjylland.

*kilde/ritzau*

## Fiskere kræver undskyldning for forlis

*Fredag d. 21. jan. 2011 / ritzau*

Fiskerne i Danmark kræver en meget klar undskyldning fra Søværnets Operative Kommando (SOK), fordi der gik en time, før kommandoen alarmerede redningsstationen i Grenaa natten til onsdag.

Her druknede to fiskere - en far og en søn - i Kattegat i det kolde vand, efter at deres kutter kolliderede med et svensk

fragtskib. 43-årige Niels Hansen og 72-årige Palle Hansen var hhv. 4. og 5. generations fiskere.

Var redningsbåden fra Grenaa blevet sendt af sted, kunne den have været fremme på omkring et kvarter.

## Ved ikke om det var afgørende

"Jeg kan ikke sige, om det kostede liv denne her gang, men deres chancer for at overleve ville selvfølgelig have været meget bedre," siger formanden for Danmarks Fiskeriforening, Svend-Erik Andersen, til ekstrasbladet.dk.

"SOK's opgave er at se på et kort og sende det nærmeste redningsfartøj på vandet. Selvfølgelig skal de sende en helikopter, men redningsflåden skal også sendes, der er åbenbart nogen, der ikke tager deres opgave alvorligt nok," siger Svend-Erik Andersen.

"Jeg forventer, at SOK giver en meget klar undskyldning."

## Ven med de afdøde

Anders Nymann Jensen er fiskeriformand i Grenå, og han var ven med de afdøde. I Grenaa har de bestemt ikke sluppet fadæsen:

"På havnen går folk og spørger hinanden - hvordan kan det lade sig gøre?"

De to mænd var døde, da de efter henholdsvis 40 minutter og 80 minutter i havet blev samlet op og hentet af en helikopter.

## Fejl hos SOK

SOK erkender, at der skete en kommunikationsfejl.

## Minister skal se på kutterforlis

*20. jan. 2011*

Forsvarsministeren kommer nu ind i sagen om de to fiskere fra Grenaa, der omkom i går nat, da deres kutter kolliderede med et svensk fragtskib.

Det er Dansk Folkepartis beredskabsordfører, Hans Kristian Skibby fra Horsens, der mener, der gik for lang tid før Farvandsvæsenets redningsstation i Grenaa blev alarmeret, og han beder forsvarsministeren om en redegørelse.

## Groft svigt

- For det virker ganske utilfredsstillende, at der går over en time fra alarmen til SOK kl. 23.40, og til man får aktiveret

redningsstationen i Grenå kl. 00.50. Den slags skal bare virke. Beredskabet svigtede groft, siger han.

Allerede i går prøvede Søværnets Operative Kommando at finde en forklaring på den sene alarmering. Men forgæves.

## SOK undskylder

**På baggrund af SOK's sene alarmering af en redningsbåd fra Grenå under en redningsaktion 18. januar, har pårørende til de forliste efterlyst en undskyldning fra SOK for den sene alarmering af redningsbåden. Den undskyldning har de pårørende fået.**

*09-02-2011*

Under redningsaktionen efter en kollision imellem det svenske handelsskib VINGA og et fiskeskib fra Grenå, blev redningsbåden fra Grenå ikke indsat tidligt i forløbet. Den sene alarmering af redningsbåden skyldtes en intern kommunikationsfejl i SOK, som SOK efter redningsaktionen har beklaget dybt.

- De pårørende til de forliste har efterfølgende efterspurgt en undskyldning fra SOK for den sene alarmering af redningsbåden fra Grenå. Den undskyldning har jeg i dag givet, siger Chefen for Søværnets Operative Kommando, kontreadmiral Finn Hansen, der i dag har overbragt undskyldningen til de pårørende under et møde i SOK.

SOK koordinerer knap 1000 sø- og flyredninger om året. I denne specifikke redningsaktionen begik SOK en intern kommunikationsfejl. SOK arbejder intensivt på at undgå lignende menneskelige fejl fremadrettet. Som bidrag til eksisterende procedurer forventer SOK herudover at installere en teknisk løsning i SOK's beredskabscenter, som kan advare vagthavende i SOK, såfremt en alarm ikke kommer frem til den

*Kilde SOK.*

Efter SOK's undskyldning overfor de omkomne fiskeres pårørende, skulle man mene at sagen hermed havde fundet sin afslutning.

*Det er derfor med forbavselse, at man i Jyllandsposten d. 14. maj 2011 kan læse, at "Søværnet afviser skyld i drukneulykke". Men sådan må det forstås, når man læser Søfartsstyrelsens Opklaringsenheds fyldige ulykkesrapport af 11 05 2011.*

Den er meget detaljeret og fylder 30 sider, hvilket der ikke er plads til her i bladet, så den omtales kun i uddrag:

Den fulde rapport kan ses på SOK's hjemmeside <http://forsvaret.dk/sok>

## 1 Resume

Klokken 23.30 den 18. januar 2011 kolliderede det svenske lastskib VINGA med trawleren N. A. HANSEN i Kattegat 11 sømil SSØ for Grenaa. VINGA var på rejse fra Randers til Korsør, og N. A. HANSEN trawlede efter jomfruhummer og tunger. De to skibe kolliderede næsten frontalt. Ved kollisionen fik N. A. HANSEN så omfattende skader, at det sank kort efter. De to fiskere om bord forsøgte at udsætte skibets oppustelige redningsflåde, men udløserlinen til denne kom i bekneb, og flåden kom derfor aldrig op til overfladen.

Ved den efterfølgende eftersøgnings- og redningsaktion blev de to fiskere fundet og bragt til hospital i redningshelikopter.

De to fiskere omkom som følge af opholdet i det kolde vand.

## 2 Konklusion

Det er Opklaringsenhedens vurdering, at VINGA førte forskriftsmæssige skibsslys før kollisionen.

Det er Opklaringsenhedens vurdering, at N. A. HANSEN førte forskriftsmæssige skibsslys under fiskeriet op til kollisionen.

Det er Opklaringsenhedens vurdering, at der ikke blev holdt behørigt udvig om bord i VINGA hverken ved brug af syn og høreelse eller alle forhåndenværende midler, der er hensigtsmæssige under de foreliggende forhold og omstændigheder, således at der kunne foretages en fuldstændig vurdering af situationen og af faren for sammenstød.

Det er Opklaringsenhedens vurdering, at der enten ikke blev holdt behørigt udvig om bord i N. A. HANSEN, eller at skibet ikke overholdt sine forpligtigelser i overensstemmelse med "Forholdsregler for det skib, der skal holde kurs og fart".

Det er Opklaringsenhedens vurdering, at det forhold, at VINGA's brovagsalarm var slukket, bidrog til, at der ikke blev holdt behørigt udvig.

Det er Opklaringsenhedens vurdering, at de to fiskere om bord i N. A. HANSEN

har frigjort den oppustelige redningsflåde fra dens stativ på styrehustaget ved at skære de to gjorde over, der holder containeren fast.

Det er Opklaringsenhedens vurdering, at det nødvendige træk fra udløserlinen på det svage led ikke har været tilstrækkeligt på grund af den utilsigtede friktion, der har været på udløserlinen på dens vej fra flåden til det svage led.

Det er Opklaringsenhedens vurdering, at den oppustelige redningsflåde på N. A. HANSEN var forskriftsmæssigt efterret, samt at den hydrostatiske udløser funge- rede, som den skulle.

Rapporten består af 7 afsnit med mange særdeles detaljerede underpunkter.

Både SOK og ministeren udtaler, at her er tale om en engangs-foreteelse, som ikke må ske igen.

## Kommunikationsfejl

Ifølge Søfartsstyrelsens oplysninger skete kollisionen kl. 23.30 18. januar. Først otte minutter senere bliver der slået alarm fra 'Vinga'. Skibsføreren forlader broen for at vække besætningen, som først bruger tid på at børste tænder og komme i tøj. SOK mener så, at der klokken 23.49 bliver sendt alarm til Redningsstationen i Grenaa - men der sker en kommunikationsfejl, så redningsbåden først kommer af sted en time senere.

- Jeg kan ikke forstå, hvordan man kan sige i rapporten, at redningsaktionen har været veludført. Jeg vil kalde det for en meget dårligt ledet aktion - også fra 'Vinga'. De skulle med det samme have sat en jolle i vandet. Det var jo ikke vejret der drillede, for der var ingen vind, god sigt og klart. Jeg forstår heller ikke, at SOK skulle bruge 11 minutter på at alar- mere, men at man har regnet baglæns for at udelukke muligheden for, at rednings- båden fra Grenaa kunne være nået frem tidligere end helikopteren, siger **Herman Eggert**, der på ulykkestidspunktet var leder af Grenaa Redningsaktion, men nu er gået på efterløn. Han kalder det en træls sag at slutte sit arbejdsliv af med - ikke mindst fordi han i mange år var nabo til de to druknede fiskere.

- Jeg er rystet over at høre, at man fra heli- kopteren bad om, at Palle blev smidt i havet igen. Og at man prøvede at få Niels op på en lodslejder. De lod ham ligge i det

kolde vand en halv times tid. Men det værste er, at vi fra redningsstationen er sikker på, at vi kunne have gjort en for- skel. Men vi fik aldrig chancen, siger **Herman Eggert**.

Om ovenstående forlis udtaler både mini- steren og SOK, at hændelsen var en engangs-foreteelse, som ikke må ske igen.

**Men ved et andet forlis**, som også krævede menneskeliv, fungerede kommu- nikationen heller ikke optimalt.

Det drejer sig om kutteren HG 37 "PUK", som forsvandt den 10. marts og først blev fundet på havbunden ud for Hirtshals en uge senere. Skipperen var væk og er i skrivende stund fortsat ikke fundet.

## FORLIS: Oplysninger om red- ningsveste blev ikke givet videre til redningstjeneste efter at kutter var sunket.

HIRTSHALS: Nordjyllands Politi beklager nu, at en oplysning om fund af to red- ningskranse i marts ikke blev givet videre til redningstjenesten - selv om en fisker fire dage tidligere var meldt savnet i sam- me område.

Der var tale om "en beklagelig - men enkeltstående fejl," fremgår det af et svar fra justitsminister Lars Barfoed (K) til fol- ketingsmedlem Ib Poulsen (DF).

Den nordjyske politiker er stærkt kritisk over for redningsindsatsen - ikke mindst de involverede myndigheders koordine- ring - efter at en fisker 1. marts blev meldt savnet. Han var sejlet på fiskeri fra Hirtshals i HG37 "Puk". Vraget af kutte- ren blev 17. marts fundet på havbunden ud for Hirtshals.

Ib Poulsen har tidligere stillet forsvarsmi- nister Gitte Lillelund Bech (V) og fødeva- reminister Henrik Høegh (V) en række spørgsmål om indsatsen, som de begge har bakket op.

Det gør justitsministeren ikke.

## Bad om forklaring

Ib Poulsen bad Lars Barfoed forklare sin holdning til, at der gik 10 dage, fra politi- et hørte om fundet af redningskransene, til redningstjenesten i Hirtshals blev informeret. Og Lars Barfoed erklærer sig

enig med politiets egen vurdering af det: At det var en fejl.

## Vil lære af fejlen

Ifølge redegørelsen fra Nordjyllands Politi var politiet i dagene efter 1. marts involveret i sagen om "Puk", idet politiet tog kontakt til en række personer med tilknytning til den savnede fisker.

5. marts blev politiets vagtcentral orienteret telefonisk om fundet af de to redningskranser mellem Hirtshals og Liver å. Det var en strandfoged, der ringede.

"Oplysningerne blev ikke af politiets operatør forbundet med den konkrete eftersøgningssag og blev derfor ikke videregivet til redningstjenesten," hedder det i politiets redegørelse.

Det var derfor redningstjenesten selv, der udløste, at informationen - med en halv snes dages forsinkelse - nåede tjenesten. Redningsfolkene havde ad anden vej hørt om fundet og ringede derfor til politiet, som bekræftede oplysningen.

Politiet slår fast, at forløbet nu vil indgå i drøftelserne af, så man i fremtiden sikrer,

at "sådanne relevante oplysninger tilgår rette myndighed".

Ib Poulsen undrer sig meget over, at politiet ikke tænkte på, at fundet af redningskransene kunne have forbindelse til den savnede båd, eftersom kransene skal bære fartøjets navn.

- Oplysningen kunne have betydet, at redningsfolkene hurtigt kunne se et drivmønster, og at man dermed måske havde haft mulighed for at finde den omkomne fisker. Det er urimeligt over for de efterladte, at man behandler henvendelsen fra strandfogeden så skødesløst, siger Ib Poulsen.

Han mener, at både Hirtshals-sagen og andre tidligere sager viser, at der er behov for at forbedre kommunikationen mellem de involverede myndigheder.

## Vragdele fundet ved Hirtshals

*Nordjyske*

**Finder redningskrans fra savnet kutter**  
- Onsdag den 16. marts 2011, 12:04  
En redningskrans og del af styrehuset fra

savnet fiskekutter, fundet ved Hirtshals.

Vragdelene stammer fra fiskekutter HG 37, der sammen med en 60-årig fisker forsvandt 2. marts. Søfartsstyrelsens Opklaringshed er sejlet ud for at lede efter flere vragdele.

- Der er fundet en del af redningskransen og styrehuset fra den savnede fiskekutter HG37. Redningskransen er fundet i strandkanten syd for Hirtshals, og en del af styrehuset er drevet ind øst for Hirtshals, siger leder af Hirtshals Redningsstation Allan Jellesen til TV2/NORD.

Han har været i kontakt med skibets ejer, en lokal fisker fra Hirtshals. Han har overfor Allan Jellesen bekræftet, at der er tale om vragdele fra fiskekutteren HG 37. Fiskekutteren HG 37, blev sammen med en 60-årig fisker fra Hirtshals, sidst set 2. marts.

I de følgende dage blev der iværksat en eftersøgning, men uden resultat. Fiskere fortæller, at de er stødt på noget ude ved fiskestedet "Korallerne". Det er her skibet fra Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed er på vej imod. "Korallerne" ligger 32 mil vest for Hirtshals.

## Glæde på rst. Hirtshals

*Red.*

Efter 2 år og 5 dages fravær p.g.a. en ulykke ombord på MRB "Margrethe Gaardbo", hvor han kom slemt til skade, er bådfører Birger Michael Christensen nu tilbage i tjenesten.

"Vandet rundt" bragte dengang en artikel om tilskadekomsten, men som det kan ses i slutningen øgedes de forventede 10 ugers fravær til ca. 2 år p.g.a. diverse komplikationer i helbredelsesforløbet.

## Redningsmænd er (ikke) usårlige

*Af Christian Kragerup*

Skibet MARGRETHE GAARDBO bliver den 29. marts 2009 kaldt ud til en rutineopgave. Det er bugsering af et fiskerfartøj, der har fået maskinproblemer.

Sejlturen ud til fiskerfartøjet foregår uden problemer, som det plejer at gøre ved den slags opgaver.

Da MARGRETHE GAARDBO ankommer, begynder redningsmændene at fastgøre slæbetampen til fartøjet.

Redningsmand Birger M. Christensen ser et rør, som vil komme i vejen for slæbetampen. For at undgå at slæbetampen sætter sig fast, fjerner Birger jernrøret, men i det samme strammer tampen op. I samme sekund rammer tampen Birger på bagsiden af benet. I løbet af ingen tid ligger Birger væltet om på dækket.

Redningsmanden er ikke et sekund i tvivl om, hvad der er sket. Han har brækket benet, men kan godt nok ikke selv se det. Han ligger i fuld mundering: Redningsdragt, men smerten fortæller ham det. Den er desværre god nok; benet er brækket.

### Birger skal i land med det samme

De andre redningsmænd ombord på MARGRETHE GAARDBO får fiskerfartøjet til at lade slæbetampen gå. Ingen er i tvivl: Birger skal i land med det samme og have lægehjælp. Skipperen på MARGRETHE GAARDBO kontakter straks redningsstationen inde i land.

Der skal sendes hjælp ud til Birger, så han kan komme hurtigere ind. LRB 12 (Hurtiggående jettrevet motorbåd) bliver

sendt ud. Desværre er LRB 12 ikke til meget hjælp - Birger er så slemt tilredt, at han ikke kan flyttes over på LRB 12. Han har stærke smerter i højre ben.

Efter en nøje vurdering af den tilskadekommande redningsmand beslutter de andre redningsmænd at lade ham ligge på MARGRETHE GAARDBO. Der er 25 minutter ind til Hirtshals Havn.

LRB 12 har en redningsmand, som til daglig er redder i Falck, og han bliver ved Birgers side hele vejen ind til havnen.

### 10 ugers pause

Da de kommer i havn, er ambulancen allerede ankommet. Redderne yder førstehjælp. De klipper Birger M. Christensens redningsdragt af. Det er åbent benbrud.

På hospitalet viser det sig, at benet er brækket fem steder. Den ellers næsten usårlige redningsmand, der plejer at redde andre, må vente lidt med flere redningsaktioner i den nærmeste tid. Det brækkede ben betyder cirka 10 ugers pause for redningsmandsgerningen.

*Vandet rundt marts 2009.*

# Skal gemmes til evig tid !!

Det et i år 45 år siden at en enestående international redningsaktion blev sat i gang for at redde 143 mennesker fra M/F "Skagerak" der forliste og sank ud for Lønstrup på Jyllands Vestkyst. Derfor bringer bladet flg. beretning:

M/F "Skageraks" forlis - et drama fra virkeligheden.

En beretning om måske den største og mest vellykkede redningsaktion i danske farvande i nyere tid - minut for minut.

Når denne begivenhed kan rekonstrueres, skyldes det assistance fra Søværnets Operative Kommando i Århus, der har stillet materialet til rådighed, samt Forsvarskommandoen i Vedbæk.

Dramaet er beskrevet af Kate Jacobsen i en publikation udsendt ved årsskiftet 1975-76 af Holstebro Bogtrykkeri.

På denne rejse, der skulle vise sig at blive færgens sidste, var der 97 passagerer og 47 besætningsmedlemmer ombord.

På vogndækket stod 15 biler, 2 campingvogne og 7 tunge jernbane-godsvogne.

## Vinden målte 22 m/sek. Storm.

Den moderne jernbanefærge var kun ca. et år gammel, da den forliste. Agterporten blev slået ind og vandet strømmede ind over vogndækket og ned i maskinrummet.

## Klokken er 11.32 den 07. 09. 1966:

Det stormer. Det stormer så meget, at bølgerne ikke alene bryder over, men sender skum ud over havfladen, så man tror at være i en hvid verden, af skum og vind.

Selv store skibe slår slemt i søen. På færgen »Skagerak« har man en moderne civilisations bekvemmeligheder indenfor

rækkevidde. Bilerne står på dækket - der er kahytter og servering, der er sikkerhed.

Men - der er timer foran med angst, nød og elendighed. Børn bliver bange og græder, folk bliver søsyge.

Færgebesætningen om bord er sin opgave voksen. Skønt færgen er dødsdømt kl. 11.32 sørges der for, at der ikke bliver panik om bord.

Via Skagen Radio udgår en melding til Søværnets Operative Kommando: SOS.

11.34: Skagen radio udsender færgens position. I radiatorummet på færgen sidder »gnisten« og sender uophørligt 57° 35' N. 09° 02' E.

11.35: Kattegat marinedistrikt underrettes i S. O. K.'s bunker i Århus er enhver tanke om fritid, pauser og lignende ting skrinlagt. Bølgerne bryder ikke ind over fjernskrivere, radioer og personel, men ingen hviler et øjeblik, mens dette signal kommer ind - ej heller i de næste mange timer.

I dette minut pålægges redningsskibet »Vestkysten« at afgang fra Thyborøn, samt at søge at aktivere fiskerflåden fra Hirtshals. Inden fortøjningerne er taget, gnistrer det fra radiatorummet, og motorerne er vågnet til live. Doktoren er om bord.

11.37: Luftredningscentralen i Karup underrettes, allerede mens samtalen er i gang er der slået alarm - besætningen løber allerede nu ind til instruktion, mekanikerne ser helikopterne efter i sømmene. To helikoptere sendes omgående.

11.41: Inspektionsskibet »Fylla« ligger ud for Frederikshavn. Det får ordre om at afgang omgående mod den nødstedte færges position.

Økonomien lades ude af betragtning.

Samtlige kraftige dieselmotorer vågner til live.

Alle mand pibes til arbejde via højttalerne i lukafer og på banjerne.

Skibet dirrer, mens det pløjer forstavnene ned i det vrede vand.

11.49: Den vesttyske destroyer "Z 3" afgår sammen med tre søsterskibe omgående mod færgens position og melder, at de kan være fremme klokken ca. 14.00.

I bunkeren i Århus beder man til, at det



"Skagerak" med slagside og redningsflåder langs siden.

Bemærk passagerer på fordækket.





»Skagerak» med slagside og redningsflåder

altsammen skal være tids nok. De meldinger, der nu løber ind, siger at det haster.

(Samtidig, viser det sig, rekvirerer »Flag officer Germany« yderligere tyske skibe til assistance for de 143 mennesker på »Skagerak«).

11.53: Fra Skagen radio melder man nu, at passagererne er ved at forlade den nødstedte færge.

Samme melding optages af flådens signalfolk i radiatorummene på inspektionsskibet »Fylla«, den tyske destroyer »23« og af »Flag officer Germany«.

Vindstyrken er nu 7-8. (Beaufort)

Skumsprøjtet står helt op mod broen, og »Fylla«, der er en aldrende »dame« i flådens tjeneste, hugger i søerne.

Denne dag sættes rekord. »Fylla« når positionen tre kvarter før beregnet.

De vesttyske marinere på destroyerne har mange hårde timer foran sig. Destroyere er ikke just behagelige at sejle med i høj sø.

Alt, hvad der kan surres og sikres om bord, er gjort fast. De slanke skibe vælter sig rundt i bølgerne.

Det hænder, at selv helbefarne søfolk mærker søsygens kvaler lure på sig.

12.07: »Fylla« sender signal om, at man er afgang »forceret fart mod pladsen«.

Det vil sige, at man har maskinfolk på vagt ved hver en ventil, ved hver en kontrolpult.

Maskineriet presses til det yderste.



Kaptajn Anstein Dvergsnes

12.26: Skagen radio siger, at situationen tegner yderst alvorligt foreslår megen assistance indsat.

I mellemtiden har adskillige skibe meldt sig til S. O. K. og »steamer« ud mod positionen.

Men de bevingede »engle« helikopterne har allerede vist sig. Angste passagerer har fået nyt mod. De første reddede er ved at være på vej.

12.27: Skagen radio melder, at »Skagerak« krænger over, og at passagererne er ved at forlade færgen.

Færgen ligger nu »død« i de voldsomme søer med stoppet motor.

Fra den civile søfart er skibene

»Soberton« og »Korea« fra ØK ved at være fremme.

I åbne redningsbåde, pisket af vind og vejr, våde og forkomne, venter mænd, kvinder og børn - og håber.

12.28: Kattegat marinedistrikt melder til S. O. K., at 8-10 fiskekuttere er afgang fra Hirtshals, flere forventes at følge efter.

Man bekræfter, at »Vestkysten« er afgang fra Thyborøn.

12.29: Der er forbindelse med Flyveredningstjenesten, som melder, at »Korea« nu kun er 12 sømil fra positionen, og bekræfter, at de mange fiskekuttere er afgang fra Hirtshals i det hårde vejr.

En time senere - også svensk helikopter på vej.

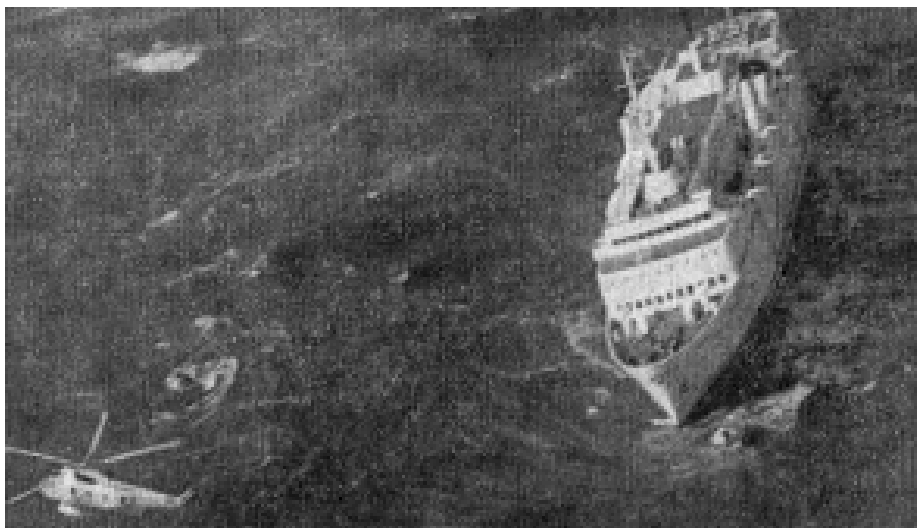
12.30: Flyveredningstjenesten (RCC) anmodes om at indsætte yderligere redningsfly - evt. med bistand fra andre lande.

RCC oplyser, at man allerede har alarmeret nordmændene, og at man nu vil kontakte den svenske flyveredningstjeneste.

12.55: Politiet i Hjørring meddeler, at navnene på de første syv fiskekuttere, der er gået til undsætning fra Hirtshals, er:

135 Jane Jørgensen, 151 Bressay, 204 Tobis, 203 Bulbjerg, 183 Johanne Ott, 260 Else Horne og 238 Inverness.

Alle lå de i havn, fordi det var for hårdt vejr at fiske i. Nu gik de altså alligevel ud i stormen.



Helikopter kredser over færgen.

Søerne står ind over de små fiskefartøjer, vandet driver af fiskerne og trænger ind overalt - det løber ned ad kroppen under olietøjet, der ikke slår til overfor vandmasserne.

Men derude er der mennesker i nød. Altså videre ud i uvejret.

12.56: På nødfrekvensen opsnappes i Århus melding om, at svensk helikopter er på vej.

13.00: Den tyske destroyer »Schleswig-Holstein« indsender melding til S. O. K.

Det fremgår nu, at ikke mindre end 10 tyske flådeenheder er på vej til positionen.

13.00: På nødfrekvensen opsnappes en melding om, at et skib med kaldesignal UYCA er fremme på stedet om 15 minutter.

13.00: Kattegat marinedistrikt: ifølge Hjørring politi er de første passagerer landsat med helikopter ved Lønstrup.

### Helikoptere og mange skibe i området

13.04: »Fylla« oplyser sin position og fortæller, at man kan være fremme i området klokken 18.00.

13.05: Rigsregistraturen melder, at samtlige lokale politimestre er adviseret om den truende katastrofe til søs.

(Dette medfører, at også Falcks redningskorps og sygehuse forlængst er alarmerede - de har længe stået parat til at modtage de første forkomne passagerer, som helikopterne har landsat).

13.15: Skagen radio oplyser, at færgen »Skagerak« nu alene kan kontaktes på frekvensen 500 KC.

(Motorerne er stoppet, kun nødgeneratorerne driver radio anlægget, hvor telegrafisten endnu holder stand på den synkende færg).

13.20: Man forsikrer sig om, at flyvevåbnet også er klar over, at radiokommunikationen går på frekvensen 500 KC.

13.30: På nødfrekvensen får man en ny positionsmelding. »Skagerak« er nu drevet til positionen 57° 39' N, 09° 19' E.

13.31: »Fylla« får meddelelse om, at skønt helikoptere og adskillige skibe nu er på positionen, er assistance stadig påkrævet.

Den samme melding går til den tyske destroyer.

Begge skibe og deres besætninger

anstrenger sig til det yderste for at nå frem i tide - sammen med øvrige militære og civile skibe i området.

### Kun 10 tilbage på færgen

13.32: Skagen radio, hvor man nu har lyttet til de desperate meldinger fra den nødstedte færg siden katastrofen begyndte, hører nu, at alle har forladt færgen på nær 10 besætningsmedlemmer. Denne melding går videre til S. O. K.

13.37: S. O. K. forsikrer sig om, at alt disponibelt dansk flyredningsmateriel er afsendt.

Man beder også om at få oplysninger om, hvorvidt der er indsat flyredningsmateriel fra nabolandene.

(Som vi nu ved, lykkedes det for det danske flyvevåbens redningstjeneste alene at få de fleste af passagererne med i land - en enestående indsats).

13.40: Som det fremgår af denne melding har redningstjenesten ikke skyet noget middel.

I løbet af 10 minutter vil man nu have fem danske og to svenske helikoptere over området tillige med en dansk Catalina, en norsk og en tysk Albatros.

13.47: Skagen radio melder, at 18 mand vides at være samlet op af helikopter.

13.55: Hjørring politi oplyser, at ca. 30 personer er landsat ved Lønstrup, hvor civile myndigheder har taget sig af dem.

### I redningsbådene på den åbne sø lides der.

Der er angst, kulde til stede. Man venter på hjælp. Men håbet holdes oppe, for de er der jo, helikopterne. Man er ikke ladt i stikken.

14.08: Man beder Skagen radio om at meddele skibene i området, at skibsredning bør forceres, idet helikopterne næppe vil kunne nå det hele.

Samtidig melder Skagen radio, med tydelig glæde i radiostemmen, at tillige

## RIB GUMMIBÅDE SELVOPPUSTELIGE REDNINGSVESTE REDNINGSNET/-DRAGTER DYKKERUDSTYR

Vi er leverandør til bl.a.: Søværnet, Marinehjemmeværnet, Falck, DLRG

Pro-Safe A/S, Møllevangen 60, 4220 Korsør, [www.pro-safe.dk](http://www.pro-safe.dk)



## 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...



ØK's »Korea« vides at have taget seks personer om bord.

14.40: Kattegat marinedistrikt anmodes om at checke, at der er truffet nødvendige foranstaltninger for de ilandbragte skibbrudne (læger, ambulancer, underbringelser, kost m. m.) og det er der jo.

14.50: Skagen radio oplyser, at der antagelig kun savnes fem personer.

Resten er bjærget af helikoptere og skibe. 121 personer formenes at være reddet. 10 besætningsmedlemmer befinder sig fortsat om bord på »Skagerak«.

15.02: Man har forbindelse med rederiet, direktøren for Kristiansand-Hirtshalslinjen.

Direktøren mener, at korrekt antal ombordværende må være 131 personer (der var 143).

### Fem - som formentlig driver i redningsveste

15.03: »Fylla« bemyndiges til evt. at tage »Skagerak« under bugsering (en, skulle det vise sig, umulig opgave).

15.03: Kattegat marinedistrikt oplyser, via Skagen radio, at der savnes fem personer, som formentlig driver omkring i deres redningsveste.

Fra dette øjeblik er der øjne, der spejder ud i en skummende sø fra hver en kommandobro, fra hver en udkigspost i de skibe, der steamer til undsætning.

Piloterne på helikopterne og mekanikerne spejder med. Det er svært at se et hoved på et oprørt hav.

Det kan være, at det altsammen er for-gæves, måske er oplysningen forkert.

Derfor beder S. O. K. om at få nøjagtige oplysninger om antal reddede personer, bl. a. hos Hjørring politi.

15.15: Signal til Hjørring politi: Hvor mange landsat i Lønstrup?

### »Fylla« som »on-scene-commander«

15.47: Skagen radio melder, at redningsaktionen hidtil er forløbet således:

ØK's »Korea«	6 pers.
Norsk trawler »Polarhav«	30 pers.
Russisk trawler, A. 230	39 pers.
Helikoptere	43 pers. (?)
Om bord »Skagerak«	11 pers.

15.47: Signal indløber fra »Fylla«, der melder at man nu kan være fremme allerede 17.15.

15.47: Nu melder politiet i Hjørring, at 64 personer er »indregistreret« i Lønstrup.

Helikopternes piloter, der ikke har nogen misundelsesværdig opgave ude over et oprørt hav, hvor stormen flår i

rotor-vingerne, har alt for travlt med at redde mennesker.

Hvis tallet ikke stemmer, kan det ikke være deres skyld.

16.00: Melding fra flyvevåbnets redningstjeneste, at nu har man konkret og korrekt reddet 57 menneskeliv.

16.19: Signal fra S. O. K. til flere skibe samt »Fylla«.

»Fylla« skal ved ankomsten være »flagskib« for fortsat redningsaktion og tillige søge at bjærge den synkende færge.

»Fylla« skal være »on-scene-commander« (område-leder).

16.25: Politiet siger nu, at 64 er landet i Lønstrup.

16.50: Flyvevåbnet siger stadig, at der er landsat 57.

På Nordsøen tæller såvel piloter som søfolk stadig hoveder og ser efter nødstedte i redningsveste.

### Tyske flådeenheder og »Fylla«

17.10: »Fylla« er nu fremme ved havari-sten.

17.17: S. O. K. afsender signal til såvel »Fylla« som de tyske flådeenheder om at afsøge farvandet for de fem formodede savnede personer.

Der indledes »Area search«.

I timevis damper skibene rundt efter en nøje fastlagt plan, således at ingen del af havområdet ikke bliver undersøgt.

Med uendelig tålmodighed, med hvert et ledigt par øjne på udkig, gennemtrawler man dette areal af Nordsøen.

Hele tiden må muskler anspændes, man må holde sig fast om bord på de huggende, slingrende skibe.

17.17: Politiet i Hjørring bekræfter, at antal ilandsatte personer ved Lønstrup er 57.

17.35: Skagen radio oplyser, at »Polarhav« (norske folk) forventes fremme i området kl. 18.00.

17.35: »Fylla«, som er dirigent på stedet, får at vide, at skibets chef efter eget skøn kan frigøre civile skibe på stedet.

Der savnes stadig personer, et stort ansvar er hermed lagt over på inspektions-skibets chef.

17.57: S. O. K. afsender signal, hvor man fortæller om situationen i området, og giver en oversigt over skibe og fly på positionen.

I det hårde vejr er sigtbarheden meget ringe. Fra alle skibe søger man stadig »hoveder på bølgerne« såvel som fra fly.

18.00: Flyvevåbnet meddeler, at udenlandske flyer trukket ud af eftersøgningen.

### Man tæller stadigvæk hoveder

18.10: »Fylla« meddeler, at færgen stadig

holder sig flydende.

Man forsøger - trods overvældende vanskeligheder - at få bragt pumpemateriel om bord.

18.20: Via Skagen radio fortælles det, at ØK's »Korea« sejler videre med de reddede mod Middlesborough, og at russisk trawler A 230 nu stævner mod Frederikshavn.

Om bord på fartøjerne er de skibbrudne indsvøbt i tæpper, og der er sørget godt for dem.

18.30: Chefen for de tyske flådeenheder signalerer, at man i nogen tid har afsøgt området og fortsætter med arbejdet.

18.30: Man forsøger stadig at få det konkrete antal passagerer om bord fra direktøren for rederiet.

Det vedkendes, at man ikke har nøjagtigt tal på dem.

Altså: Man søger stadigvæk efter mennesker, børn eller voksne, der flyder i de kolde septemberbølger.

18.30: De frivillige, fiskekutterne, er ikke længere nødvendige. De er vendt tilbage til havnen, oplyser politiet i Hjørring.

19.10: »Fylla« sender en situationsrapport. Det er nu klart, at der ikke er flere om bord på »Skagerak«.

19.15: Skagen radio får besked på, at SOS kan afblæses, men at skibsfarten må opfordres til skærpet udkig.

Det er stadig uklart, om der skulle befinde sig mennesker flydende på vandet i redningsveste.

I den store bunker i Århus, i operationsrummet, er samtlige skibes positioner blevet plottet ind på det store kort, der gennem flere etager strækker sig fra gulv til loft.

Nu begynder billedet på kortet at ændre sig. Skibe trækkes hjem.

Kampen for at redde de mange mennesker ser ud til at lykkes.

Men søofficerer og civilt personel i bunkeren tør endnu ikke glæde sig.



Luftbro mellem færge og land.

Stadig ved man ikke, om der trods alt skulle være gået menneskeliv tabt.

19.35: Flyveredningstjenesten melder, at resten af »Skagerak«s besætning nu er bragt i land. Skibet er synkende.

19.40: »Fylla« fortsætter eftersøgningen.

20.01: Chefen for de vesttyske flådeenheder får en situationsrapport.

20.28: »Fylla« oplyser, at »Skagerak« endnu flyder, ingen mennesker er observeret i vandet, de tyske skibe indstiller eftersøgningen.

20.30: Chefen for de vesttyske flådeenheder bekræfter, at eftersøgningen er indstillet.

12 vesttyske orlogsskibe har sammen med seks handelsskibe afsøgt området tre gange.

20.40: Melding om dette afgår til fyrvæsenet, og der sendes advarsel om vraget ud, via radioen, til de søfarende.

20.50: En melding fra højere myndigheder ekspederes videre til den norske destroyer »Trondheim«, der også er med i redningsaktionen.

21.10: Fra S. O. K. i Århus meddeler man chefen for de tyske orlogsfartøjer, at man er indforstået med, at skibene trækker sig ud af området, og takker dem for hjælpen.

21.29: En lang dag, en dag, som har fundet sin plads i historien, er nu ved at være forbi.

Fra bunkeren i Århus sender man nu besked om, at eftersøgningen kan indstilles.

21.59: Det sidste signal, der sendes under aktionen, kommer nu fra trofaste »Fylla«, der afleverer en afsluttende situationsrapport.

Resultatet af anstrengelserne kan nu opsummeres:

Helikopterne reddede ialt 68 mennesker ØK's »Korea« reddede 6.

Det norske skib »Polarhav« reddede 30, og Russisk trawler A 230 reddede 39 personer.

Dagen efter bekræftes det endelig, at ovennævnte 143 mennesker var samtlige ombordværende.

Med andre ord: ikke et eneste menneskeliv gik tabt - simpelthen en enestående bedrift.

Henover aktpakkerne vedrørende denne redningsaktion, arkiveret hos S. O. K. i Århus, har en eller anden med berettiget glæde og stolthed skrevet ordene:

**»Skal gemmes til evig tid«.**

Meldinger og rapporter fra flere dykker-

undersøgelser umiddelbart efter forliset godtgjorde, at »Skagerak« lå med bunden opad og alle overbygninger var totalt knust.

Der lå vragele spredt udover havbunden på et område 15 - 20 meter fra vraget. Promenadedæk og vogndæk var også trukket skæve. Forsikringselskaberne vurderede derfor, at det ikke kunne betale sig at hæve »Skagerak«. Skibet blev derfor afskrevet som vrag - "a total loss".

## VRAGET I DAG:

Den 70 meter lange og 15 meter brede færge, ligger fortsat på positionen under 17-28 meter vand, med bunden opad, ca. 10 km ud for kysten ved Lønstrup.

2 store imponerende rustfri skruer, peger mod overfladen og er ligesom ror og stævn, flot begroet med sønelliker.

På bagbord side ligger rester af overbygningen.

Der er efterhånden blevet åbent til vrages indre, i form af rusthuller i skroget.

Vraget er et yndet dykkermål for sportsdykkere.

Hvis man ønsker at læse mere fyldestgørende øjenvidneberetninger anbefales bogen »Storm Over Skagerak« af Ove von Bornemann udgivet på forlaget Wøldike i 1969.

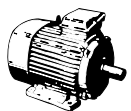
**Nordea**   
Havnegade 32 · 7680 Thyborøn

## Hirtshals Fiskeriforening

Norgeskajen 14, 1. tv · 9850 Hirtshals  
Telefon 98 94 25 88 · Telefax 98 94 49 88

*Redaktøren beklager kvaliteten af billederne i artiklen om "Skageraks" forlis.*

*Det har ikke umiddelbart været muligt at finde nogle bedre. Så trykkeriet har gjort, hvad de kunne for at få det bedste resultat ud af materialet. Red.*



## 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**

## 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

# - Den spanske redningstjeneste

I uge 14 var redaktøren sammen med hustru og venner på en dejlig ferietur på Tenerife. Det var skønt på det tidspunkt at komme ned i sol og varme. Nogle få kilometer fra ferieadressen lå en travl færge- og fiskerihavn, Los Cristianos, hvor også flere turbåde udgik fra.

Men det interessante Salvamento Marítimo for os var redningsbåden, som havde station der. Den havde navnet "Salvamar Alpheratz".

Ombord var to mand beskæftiget med forskelligt vedligeholdelsesarbejde. Det var chiefengineer Mario og seaman (formentlig bådmand) Jorge. Vi prøvede at føre en samtale på ubehjælpsomt tysk – engelsk – spansk samt mange tegn og fagter.

Jeg fik forståelsen af, at båden var bemanded med 2 mand ad gangen, de befandt sig ombord døgnet rundt, så de kunne gøre båden klar til hurtig afsejling, når resten af besætningen ankom efter tilkald. Det kunne ske indenfor ca. 10 min.

Salvamento Marítimo, som redningstjenesten kaldes, fungerer som Coastguard, Salvage, og Search and Rescue. En slags Navy kystvagt / Salvage outfit samlet i én: Royal National Lifeboat Institution (RNLI)



– bådens navn



Redningsbåden stand by



Jorge og Mario



Logo og navne



## EDGAR MADSEN

Fiskeeksport & Filetfabrik A/S

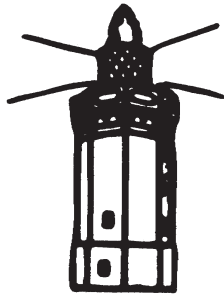
6960 Hvide Sande  
Tlf. 97 31 14 33



## THYBORØN SKIBSSMEDIE A/S

Sydhalevej 8 · 7680 Thyborøn

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



## HANSTHOLM HAVNS INDKØBSFORENING

Kai Lindbergsgade 73, 7730 Hanstholm  
Tlf.: 97 96 16 90 · Fax: 97 96 21 18  
E-mail: [hhi@hanstholm-indkoeb.dk](mailto:hhi@hanstholm-indkoeb.dk)  
Web: [www.hanstholm-indkoeb.dk](http://www.hanstholm-indkoeb.dk)

Alt i Wire, tovværk og skibsartikler

Taluritmaskine

Alt til garn fiskeri

Blueline–Randers Reb

## Alsidige opgaver til søs

- Bugsering
- Bjærgning
- Entreprenørarbejde
- Andre specialopgaver
- R/S Gorm
- B/B Odin
- B/B Thor



Kontaktperson:  
Niels Jørgensen  
[nj@tugdk.com](mailto:nj@tugdk.com)

## Hanstholm Bugserervice A/S



Kai Lindbergs Gade 59  
7730 Hanstholm  
Tlf. 97 96 29 99  
Fax 97 96 29 97  
[www.tugdk.com](http://www.tugdk.com)



## Vejer & Måler i Hirtshals ApS

AKKREDITERET TIL INSPEKTION  
Den uvildige part mellem køber og sælger



# GRAFISK TRYK LEMVIG•THYBORØN

Vasen 5, Postboks 59, 7620 Lemvig. Tlf. 97 82 15 00. Fax 97 83 24 30

# Redningsbåde som afviserfartøjer

Tekst og fotos Red.

## Ambitiøst rig-move

Fredag 29/4 2011 ankom den ventede borerig "Maersk Guardian" af Singapore, til Hirtshals Havn for reovering og opgradering.

Kl. ca. 07.00 blev den bugseret ind mellem molehovederne. Der var kun 5 meter at give væk af – 2.5 m. til hver side. Så det var med at holde tungen lige i munden for de tre slæbebåde, der bugserede den i havn fra søen.

Forrest var slæbebåden "Maersk Dispatcher" af St. Johns og i agterenden var de to slæbebåde "Bugsier 19 og 20" af Hamburg. Ude til søs lå slæbebåden "Island Vanguard" af Ålesund stand by, hvis der skulle opstå problemer, og inde i havnen lå havnens både "Tybring" og "Havkatten III", som hjalp med at få platformen til kaj.

Desuden var redningsbådene "Margrethe Gårdbo" og LRB 12 rekvireret og fungerede som afviserbåde overfor de fartøjer, som ville i havn under den vanskelige bugsering.

Så det var noget af en flåde, som deltog



Bugsering - MRB Margrethe Gaardbo i baggrunden

i operationen. Der var ikke overladt noget til tilfældigheder.

Opbuddet og bugseringen blev fulgt med stor interesse af talrige tilskuere på kajerne, som fotograferede flittigt. TV-Nord, 24 Nordjyske og andre medier var også til

stede. Rundt om på havnen var der opsat en del afspærringer, som blev bevogtet af havnebetjentene. Så der var fuld kontrol med publikum, som blev henvist til bestemte pladser, hvor de kunne fotografere og i øvrigt følge "slagets gang."



Indsejling

# Medalje for engagement, professionalisme og villighed

Tekst og foto FRV

Torsdag den 5. maj overrakte forsvarsminister Gitte Lillelund Bech Forsvarsministerens medalje til Christian Tornvig Lauridsen, der er deltidsansat redningsmand på redningsstation Hvide Sande. Christian modtager medaljen for sin dedikerede indsats som redningsmand. En indsats der er kendetegnet ved en meget høj grad af engagement, professionalisme og villighed til at deltage i livreddene, og

risikofyldte, redningsaktioner. Christian Tornvig Lauridsen har aldrig sagt nej til at udføre en opgave eller været betænkelig ved at gøre det nødvendige for at redde menneskeliv. Han har altid vist et køligt overblik og stor beslutsomhed i forbindelse med redningsaktioner, hvor han med livet som indsats har reddet de nødstedte.

Christian er selvfølgelig stolt af at modtage medaljen.

”Det er da fint nok, men som rednings-

mand arbejder man aldrig alene. Skal en redningsaktion lykkes kræver det, at alle deltager,” siger Christian der som jyd udtrykker sin begejstring på en behersket måde.

Redningsinspektør Remmi Edelbo Pedersen er enig med Christian i, at langt de fleste redningsmænd er meget dedikerede og indgår i redningsaktioner med stort engagement og professionalisme.

”At være redningsmand er et særligt job. Og medaljen skaber også opmærksomhed omkring de mange redningsmænd, der dagligt tager ud for at redde mennesker i nød. Man kunne sætte mange redningsmænd under lup og finde indsatser, der er fantastiske og bør hædres, men Christian er et godt valg. Han har altid vist stor beslutsomhed og har ofte struktureret sig længere, end man kan forvente,” siger Remmi Edelbo Pedersen.

## Christian Springer fra redningsbåd i fart og redder badegæst

En redningsaktion hvor Christian strækker sig længere, end man kan forvente er en dag, hvor Christian dykker ud fra redningsbåden og redder den nødstedte op af vandet. Det sker relativt ofte, at Farvandsvæsenets redningsaktioner redder badegæster, men i denne situation er der en række omstændigheder, der gør Christians handling bemærkelsesværdig.

Den nødstedte er fra redningsstationens store båd set ”gå under” to gange, men de kan ikke gå ind til ham grundet dybdegangen på redningsbåden. Fra den lille redningsbåd ser de den nødstedte ”gå under” for tredje gang, hvilket ofte betyder, at han ikke vil komme op igen, og de mister ham af syne. Med 35 knob sejler redningsbåden hen til den position, hvor de vurderer sidst at have set den nødstedte, og Christian springer ud fra redningsbåden og ”dykker” i redningsdragten ned og får fat i manden.

Det at dykke i en redningsdragt er i sig selv en bedrift grundet redningsdragtens opbygning med flydemiddel, og det kan kun lade sig gøre, fordi han springer i fra redningsbåden, mens den stadig er i fart. Det kan for udenforstående virke farligt, men Christian selv var ikke på noget tidspunkt bange for sit eget liv



Medaljeoverrækkelse: Medaljen påhæftes af forsvarsministeren.

# uni-safe

Tlf. 3258 1615 • Fax 3258 1330

[www.unisafe.dk](http://www.unisafe.dk)

M.O.B. & F.R.B. både  
Zodiac gummibåde  
Bombard gummibåde  
Helly Hansen redningsdragter  
Secumer redningsveste  
Comet nødraketter

[www.unielec.dk](http://www.unielec.dk)

Jotron: nødradio/EPIRB/SART/blink  
Iridium satellitudstyr  
S.P. Radio GMDSS-udstyr  
Phontech intern kommunikation  
Comrod antenner  
Motorola VHF/UHF-radioer



GODDAG - FARVEL - TIL LYKKE

## Ansættelse

1. maj 2011:

Kaj H. Melin ansættes som stationsleder ved Grenaa redningsstation

## Fratrædelse

30. april 2011:

Herman Eggert fratræder sin stilling som stationsleder ved Grenå redningsstation

Jan F. Hjermitsev fratræder sin stilling bådfører/vikar ved Hirtshals redningsstation

## Til lykke til

24. sept. 2011:

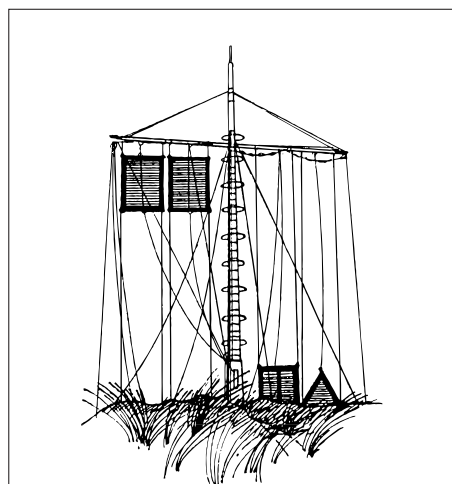
Jens Chr. Søgård Harbo rst Hanstholm 60 år.

26. aug. 2011:

John Anker Nielsen rst Christiansø 50 år.

## Dødsfald

Redningsmand på rst Østerby, Asger Erling Pedersen (23 05 1966) afgang ved døden den 10. maj 2011.



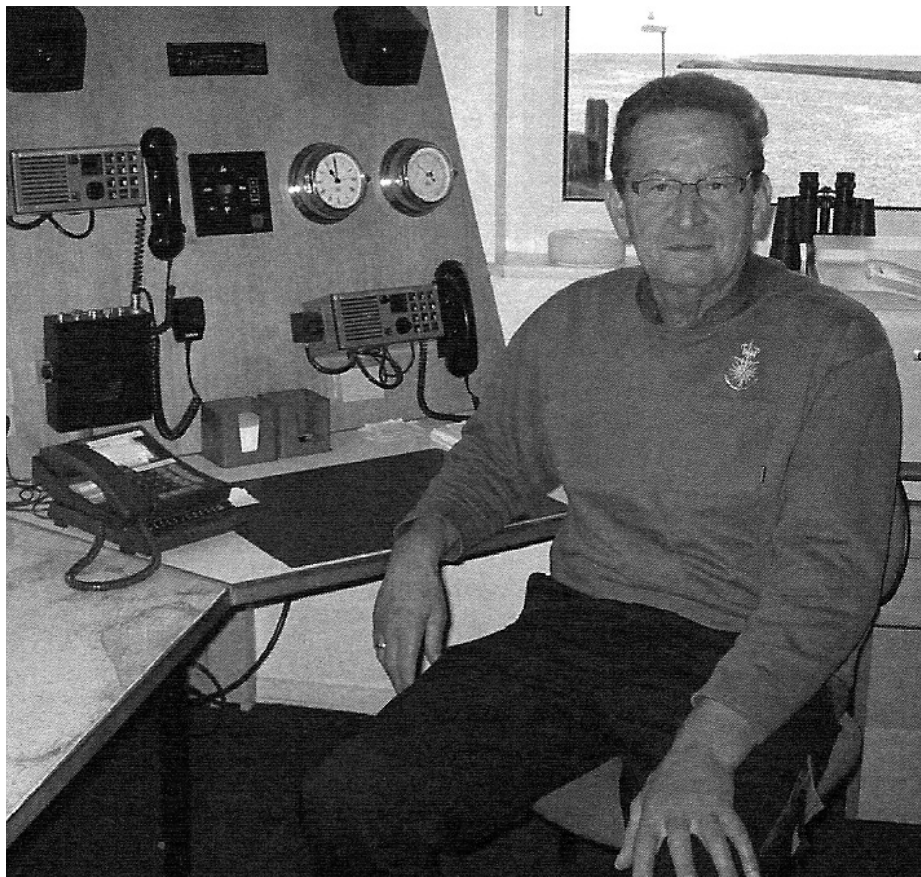
## HVIDE SANDE FISKERIFORENING

Havnegade 7 · 6960 Hvide Sande  
Telefon 97 31 19 35 · Telefax 97 31 26 21  
Kontortid: Daglig 9-15

Nedenstående artikel er modtaget fra en skuffet, fhv, stationsleder i Grenaa.

Foto Red/arkiv

## På pension efter 19 år i FRV, men ingen farvel fra "Huset"



Efter 19 år i FRV (50 år med havet som levebrød) valgte jeg i dec. 2010 at opgive min stilling pr. 30 april 2011. Jeg var frivillig i 6 år og 8 år fastansat bådmænd og de sidste 5 år stationsleder på rst. Grenaa, hvor jeg afløste Henning Ragner Sørensen efter hans alt for tidlige død. Jeg har haft gode år i "væsenet" og haft et godt forhold til mine kollegaer og de jeg har arbejdet sammen med i "huset". Overalt hvor mennesker mødes er meninger og synspunkter jo ind imellem forskellige, men vi har fungeret sammen i de lette og lyse dage og de der var mere grå. I januar 2011 blev jeg fra "huset" spurgt om jeg ønskede nogen form for reception, jeg svarede at jeg da gerne ville tage pænt afsked med mine kollegaer, nuværende som tidligere og de mennesker jeg havde haft tilknytning til i "huset". Siden har jeg intet hørt til det, jeg synes jo ikke at det burde give anledning til at ingen fra "huset" har sagt farvel, men ihvertfald er det sådan, det er endt. Jeg er bekendt med at min kone en gang i maj måned skrev til Remmi og fortalte hvor skuffet jeg var over at ingen havde sagt farvel, hun var helt sikker på at det var en fejl pga. ferie osv. Hun har fået svar fra Remmi, kort, men høfligt og hun var glad for det og sagde: det tager jeg hatten af for, at han tager sig tid til at svare. Hun har taget hatten på igen, for hun ventede at der så efterfølgende kom en hilsen til mig med ønsket om et godt otium, men nej, det kom der ikke.

Farvandsvæsenet har brugt megen tid på at holde møder om Fokus, men i det Fokus mangler der noget så vigtigt som omsorg.

På foranledning (tror jeg) af min afløser Kaj Hansen Melin var der kaffe og chokolade på rst. Grenaa d. 30 april kl. 10 hvor alle mine kollegaer, på nær en der var syg og en der var på job, deltog. Jeg var glad for det.

På denne måde, her gennem vores blad, vil jeg gerne takke de kollegaer jeg gennem årene har krydset klinger med og ønske dem og deres familier god vind fremover.

God sommer.

*Herman Eggert.*

## TSR THYBORØN SKIBSRADIO

MARITIM ELEKTRONIK

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



## HIRTSHALS FISKEAUKTION

Karsten Brovn Pedersen - Statsaut.  
Mobil 20 47 29 65  
www.hirtfiskauk.dk

## JD-Contractor ApS

(Jydsk Dykkerfirma ApS) ved Gert Normann



Siden 1972

Dykkerarbejde af enhver art  
Søkabler - udlægning og nedgravning  
Rørledninger - udlægning og nedgravning

www.jdcon.com

Tlf.: (+45 9742 6311)

Nybygning, opaling og reparation af fiske- & specialfartøjer



## A/S Hvide Sande Skibs- & Baadebyggeri

Beddingsvej 2  
6960 Hvide Sande  
Danmark

JOHNS KRISTENSEN  
SKIBSBYGGERI A/S

Tlf.: +45 9731 2511  
Fax.: +45 9659 1204  
e-mail: skibe@hssb.dk



## THYBORØN SKIBS & MOTOR A/S

7680 THYBORØN HAVN · TLF. 96 900 100 · FAX 97 83 19 82



## Niels Jørgen Winther

Aut. EI-installatør

lev vel med el

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

## 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



## LOSNING AF



## DØGNET RUNDT

Stort kølerum til  
opbevaring af fisk

Døgnvagt 97 96 19 88  
Telefax 97 96 10 05



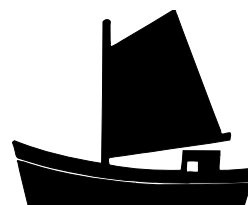
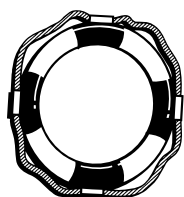
Thorkild Grøn's Samlecentral  
Auktionsgade 23 - 7730 Hanstholm

# EL:CON

NRGi Installation A/S

Nordhavnsvej 11, 8500 Grenaa  
Tlf. (+45) 86 32 50 66, Fax (+45) 86 32 50 61  
www.nrgi-installation.dk

Tegn et abonnement  
på Redningsbladet



## Grenaa Fiskeauktion

v/ Leif Hansen

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



## THYBORØN ISVÆRK

Rødspættevej, 7680 Thyborøn, tlf. 97 83 10 03

-Friskere fisk direkte fra nettet!

## THYBORØN FISKEAUKTION®

T: +45 96 90 88 00 · F: +45 96 90 88 19  
W: www.thyboron-fiskeauktion.dk

## SAMLECENTRALEN T H Y B O R Ø N

Tilmelding af fisk:

T: +45 96 90 88 10  
F: +45 97 83 14 59  
E: samlecentralen@c.dk



# TIDSSKRIFT FOR REDNINGSVÆSEN

Tidsskrift for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 3

OKTOBER 2011

ÅRG. 78



*Redningsstation Østerby Læsø*



*MRB "Morten Stage"*



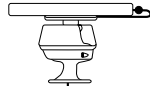
### Hvide Sande gensidige Skibsforsikring

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

**FURUNO**



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

**VIGGO Jensen**



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

## BRUG BRUGSEN ANHOLT

Tlf. 86 31 90 20

Alle handler i...

### Thorsminde Fiskernes Indkøbsforening

Havnevej 2 · Thorsminde · 6990 Ulfborg  
Telefon 97 49 70 06

Specialister i garn

## PEDER OG THOMAS NØRGAARD FISKEEXPORT A/S

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



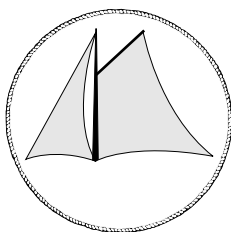
## Hanstholm Samlecentral A/s

Telefon 97 96 16 66 · 7730 Hanstholm

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

FRITIDSTØJ  
SEJLERTØJ  
ARBEJDSTØJ  
SØMANDSTRØJER  
FIBERPELS  
COWBOYBUKSER  
FLØJSBUKSER  
OVERTRÆKSBLUSER  
JAKKER  
ANORAKKER

30 års erfaring i sejlsyning



## Thyborøn Sejlmageri

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

**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

## 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...



Ansvarshavende redaktør:

**PREBEN ANDREASEN**

Fynsgade 18, 9850 Hirtshals  
Tlf. 98 94 1086 . Mobil 21 75 50 86  
E-mail: red-ti@hotmail.com eller  
pl-andreasen@stofanet.dk (privat)

I redaktionen:

**NIELS MANØ**

Juvrevej 60, 6792 Rømø  
Tlf. 74 75 52 76

E-mail: ncmanno@mail.dk

**SØREN CHRISTIAN VIBÆK LARSEN**

Dakotavej 16, 6960 Hvide Sande  
Tlf. 97 31 26 19. Mobil (priv) 51 24 69 19  
E-mail: laerke-reden@post.tele.dk

**JOHN SKÅNBERG**

Gæstgiverstien 6, 9990 Skagen  
Tlf. 25 12 19 97 eller 98 44 23 40  
E-mail: john.skaanberg@skolekom.dk

Redaktør, Bornholm:

**STEN-ERIK RASMUSSEN**

Møllevangen 9, 3700 Rønne  
Tlf. 56 91 02 07

Ekspedition og tryk:

**GRAFISK TRYK LEMVIG-THYBORØN**

Vasen 5, 7620 Lemvig  
Tlf. 97 82 15 00 . Fax 97 83 24 30  
E-mail: gt@grafisk-tryk.dk

## FORENINGEN AF DANSKE REDNINGSMÆND

Bestyrelsen:

Formand:

**JENS SLOT**

Drejervej 17, 7680 Thyborøn  
Mobil 30 92 08 87  
E-mail: jsl@frv.dk

Næstformand:

**BJARKE S. KRISTENSEN**

Strømmen 18, Kongsmark, 6792 Rømø  
Tlf. 74 75 55 03  
Mobil 21 25 42 14 / 30 29 29 81  
E-mail: bsk@frv.dk

Sekretær:

**BRIAN BENNETSEN**

Sdr. Skovvej 15, 4874 Gedser  
Tlf. 54 17 98 98 . Mobil 20 22 78 98  
E-mail: bbe@frv.dk

**HENRIK HAMMER JENSEN**

Fosforitvej 6, 3700 Rønne  
Tlf. 56 97 60 54 . Mobil 20 43 60 54  
E-mail: boellebob@mail.dk . hhj@frv.dk

**THOMAS LUNDSGAARD**

Raundrupvej 2, 9850 Hirtshals  
Tlf. 98 97 79 99 . Mobil 24 69 23 05  
E-mail: tlg@frv.dk . raundrup@mail.dk

**JENS DEGN ABRAHAMSEN**

Sædding Strandvej 15, 6710 Esbjerg V  
Tlf. 75 15 95 05 . Mobil 23 72 59 19  
E-mail: jar@frv.dk

**PREBEN THOMSEN**

Østbanke 49, 9990 Skagen  
Tlf. 98 45 17 34 . Mobil 21 27 80 34  
E-mail: teamthomsen2004@yahoo.dk

Kasserer:

**ELSE RINGGAARD**

Fyrvej 11, 7730 Hanstholm  
Tlf. 97 96 52 02

# Leder Efteråret 2011

Farvandsvæsenet har nu truffet den endelige beslutning med hensyn til Kystredningstjenestens bidrag til sø redningsberedskabet i det sydlige Kattegat. Beslutningen indebærer at MRB 34 på Anholt bliver udfaset. Anne E. Rørbye bliver i samme øjemed overflyttet til Skagen Redningsstation og Lars Kruse overflyttet til Anholt Redningsstation. Beslutningen indebærer samtidig, at Farvandsvæsenet har bestilt en ny FRB hos Maritime Partner til levering i foråret 2012, som herefter skal udgøre det fremtidige beredskab i farvandet omkring Grenaa. Jeg vil endnu engang påpege, at FDR ikke er enige i FRVs beslutning, og at vi er særdeles bekymrede for om det fremtidige beredskab i Grenaa er tilstrækkelig til at dække området i den sydlige del af Kattegat både mht. til assistancer og sø redning. Da Grenaa nu får en større og mere lukket FRB som afløser for deres nuværende bliver beredskabet nok ikke væsentlig forringet på dage med gode vejrforhold. Men at man forflytter Anne E. Rørbye vil selvsagt blive et minus for Grenaa i andre situationer.

FDR har dog forståelse for, at FRV har truffet deres beslutning ud fra, at de er trængt ren økonomisk pga. pålagte besparelser og nedskæringer. Men i FDR håber vi, at vores politiker snart vil indse, hvor stor en betydning Kystredningstjenesten har for vore havne og for de mange mennesker, der færdes på vandet langs vore kyster, og ikke mindst hvor effektivt et beredskab man får for relativt få kroner. Hvis Kystredningstjenesten skal forblive på det samme høje niveau som i dag, er det på tide at der bevilges flere penge til både drift og fornyelse, da flere af vore store MRB er simpelthen ikke er tidssvarende længere.

Vi har også en anden udfordring på nogle af vore stationer, og det være sig blandt både frivillige og fastansatte folk. På det seneste har der været tegn på kontroverser i nogle af vore besætninger. Her vil jeg på det kraftigste opfordre alle til at kigge ind i sig selv, og se om der er noget man selv kan gøre bedre, og om man selv bidrager nok til at atmosfæren på stationen er til at holde ud for alle. Hvis beredskabet skal fungere optimalt er et af kravene efter min mening et godt kammeratskab, at vi hjælper og støtter hinanden, og ikke mindst at vi omgås hinanden med respekt og med en god tone både i det daglige og når vi er i aktion.

Med venlig hilsen

*Jens Slot.*

*Formand for Foreningen af Danske Redningsmænd.*

## Indholdsfortegnelse:

<i>Spændende interviews med redningsfolk .....</i>	<i>5</i>	<i>Royalt besøg .....</i>	<i>17</i>
<i>Besøg på Redningsstation Østerby Læsø .....</i>	<i>8</i>	<i>Hurtig omklædning .....</i>	<i>17</i>
<i>Dansk SøRedningsSelskab (DSRS) - Status.....</i>	<i>10</i>	<i>Runde årssdage for to redningsbådes tragiske forlis... </i>	<i>18</i>
<i>LRB 6 – Over and Out .....</i>	<i>13</i>	<i>Redningsstation Sæby fejrer 100 års jubilæum.....</i>	<i>20</i>
<i>Den syngende fiskerkone fra Lønstrup .....</i>	<i>14</i>	<i>Personalia.....</i>	<i>22</i>
<i>En oplevelse i ”børnehøjde” ...</i>	<i>16</i>	<i>En trofast læser.....</i>	<i>22</i>
		<i>”Another day at the office” .....</i>	<i>23</i>



## SKAGEN SKIBSFORSIKRING G/F

Formand:

Jan Sonnesen

I.P. Jacobsensvej 6 - 9990 Skagen

Telefon 98 44 25 54 og 30 28 58 46

Kontor:

Direktør Ib Frandsen

Westbanke 55 - 9990 Skagen

Telefon 98 44 30 03 og 21 77 62 17



## THYBORØN SKIBSSMEDIE A/S

Sydhalevej 8 · 7680 Thyborøn

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

## HAVNENS REGNSKABSKONTOR

- BUDGETTER
- KONTORHOLD
- LØN
- DAGLIG REVISION
- REGNSKABSASSISTANCE



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



FSØ RØNNE A/S - Fiskerivej 11, DK-3700 Rønne

Telf.: +45 · 56 95 19 06 - Fax: +45 · 56 95 19 07



## HANSTHOLM ELEKTRONIK A/S

Alt i reparation og nyinstallationer

### ELEKTRONIK

Salg og service:

FURUNO - DECCA  
SHIPMATE - ATLAS  
SAILOR  
SPERRY - KODEN  
SCANMAR - SIMRAD

### EL

Salg og service:

24 volt og 380 volt generatorer  
ELMOTORER - STARTERE  
BATTERIER  
PUMPER  
m.m.

20 74 18 88

20 73 18 88

**DØGNVAGT**

Telefon 97 96 18 88 · Fax 97 96 25 90

E-mail: salg@he-as.dk



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

## I.M. Rengøring

HANSTHOLM - TLF. 97 96 13 89 - BIL 40 36 49 21

Alt indenfor rengøring udføres  
med høj kvalitet

HÅNDVÆRKERRENGØRING  
INDUSTRIRENGØRING  
KONTOR & VELFÆRDSRUM  
VASKERI - STALDRENS  
PERSIENNEVASKER  
FACADERENGØRING  
VINDUESPUDSNING

SALG AF  
Rengøringsprodukter  
og microfiberartikler

# Spændende interviews med redningsfolk

Projektet "Fremtidens Redningsmand m/k" er skudt i gang, og jeg har været på besøg på 3 redningsstationer ved Vestkysten (Thyborøn, Hvide Sande og Rømø). Det er meget udbytterige samtaler med mange spændende betragtninger, der kom ud af det. Og så bliver man taget utrolig godt imod på redningsstationerne.

Ved projektleder Michael Flor Hansen  
Projektet "Fremtidens redningsmand M/K" har fokus på rekruttering af redningsfolk.

Det overordnede mål er selvfølgelig, at vi aldrig skal mangle kvalificerede redningsfolk.

Projektet skal gerne give 2-3 nye forslag til forbedring af rekrutteringen.

Projektet startede her i juli, og det løber

over et års tid. Projektet er finansieret af Erhvervs- og Byggestyrelsen under ordningen medarbejderdrevet innovation. Det betyder, at en vigtig del af projektet er inddragelse af redningsfolkernes viden, erfaring og ideer.

Det gode ved dette projekt er desuden, at de timer vi bruger på projektet finansieres af projektet. Det vil sige at den tid redningsfolk bruger på projektet ikke skal

betales af Kystredningstjenesten og således ikke belaster en i forvejen presset økonomi.

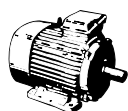
Den første del af projektet, som nu er startet, har som mål, at vi bliver klogere på i alt fald 4 ting.

- Først vil vi meget gerne vide mere om, hvad der får folk til at blive/være redningsmænd. Eller med andre ord, hvad der motiverer folk til at påtage sig sådan et job.
- Dernæst er det nødvendigt at finde ud af, hvad der kunne stå i vejen for at interesserede ansøgte om job som redningsmand.
- I forlængelse heraf skal vi se på hvad der kunne hæmme og fremme en effektiv rekruttering.
- Endelig skal vi under hele projektet have øje for, at der også er et mandkvindeperspektiv i rekrutteringen.

Udover redningsfolk inddrager projektet også andre, som kan bidrage til problemstillingerne. Der er nedsat en såkaldt referencegruppe. Den består af repræsentanter for Danmarks Fiskeriforening, Dansk Sejlunion, Marinehjemmeværnet, Falck og Offentlig Ansattes Organisationer. Endelig overvejer vi at tage kontakt til DSRS (Dansk Sørædningselskab) og Beredskabsstyrelsen. Gruppen indkaldes 1. gang her i efteråret, og vil få lejlighed



Redningsstationen i Thyborøn



## 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**

## 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



Redningsstationen i Hvide Sande

til at komme med bidrag til projektet samt høre om vores erfaringer.

I forbindelse med projektet har jeg søgt information mange steder, og har selvfølgelig læst indstillingen fra arbejdsgruppen om rekruttering af deltidsansatte redningsmænd (2008).

Ved de første interviews har jeg benyttet en slags spørgeguide, hvor jeg kommer igennem almindelige oplysninger om navn, alder, hvornår man blev redningsmand, hvordan man ser på arbejdet, lidt om de krav man kan stille til redningsfolk og hvordan man rekrutterer nye. Herefter snakkede vi mere om, hvad der er vigtigt

for den enkelte i udøvelsen af redningsjobbet. Afslutningsvis snakkede vi om problemstillingerne med at få flere kvinder som redningsfolk.

Indtil nu har jeg valgt, at det er 3-4 redningsfolk som sammen deltager i interviewet. Det har givet god mening, at det var en lille gruppe, der diskuterede de spørgsmål, jeg stillede.

En række temaer blev berørt under interviewene. Den binding der ligger i, at man skal møde på havnen i løbet af et kvarter, gav anledning til diskussioner af dels, hvor meget det egentlig betød og dels hvor lang tid en vagt optimalt skulle være.

Der var synspunkter på:  
- at vagtbyrden var noget man godt kendte når, man søgte jobbet,  
- at det var værst for bestemte aldersgrupper.

Der er med andre ord mange forskellige opfattelser om dette tema. Det vil jeg dykke ned i i det fortsatte arbejde.

Der er ingen tvivl om, at det at redde folk, der er kommet i nød er en meget vigtig drivkraft bag arbejdet. Men efter dette melder sig en række andre drivkræfter. Det er for mange en stor tilfredsstillelse at have noget grej, der absolut er i orden. Glæden ved at have en båd, der magter opgaven og som kan gå ud – når andre må blive inde - er stor.

Det er også et tema jeg vil arbejde videre med i projektet.

Omkring m/k-problemstillingen havde jeg skrevet en række udsagn, som redningsfolkene fik lejlighed til at diskutere. Man kan sige, at den grundlæggende holdning var, at det ville være OK med kvindelige redningsfolk, og at vi nok skulle blive bedre til at fortælle, at det også var et job for kvinder. herefter var forventningen, at de kvinder, der kunne se sig selv i et sådan job også ville henvende sig.

Der er selvklart et udpluk af det der blev sagt, og der var mange andre temaer, som senere fortjener en uddybning, men det må komme.

Jeg vil slutte beskrivelsen her, med at referere en redningsmand, som efter vores møde udtalte, at det også var godt for ham og hans kollegaer at deltage i interviewet. Herigennem havde de hørt hinanden fortælle nye ting, som var med til at udvikle det gensidige kendskab.

Umiddelbart forestående i projektet er fortsatte interviews på redningsstationerne. Jeg skal selvfølgelig besøge flere ved Vestkysten, men skal også forbi dem ved Kattegat, dem på "sydhavsøerne" og på Bornholm.

I løbet af et par måneder vil den undersøgende fase være slut. Herefter vil jeg skrive første bud på en analyse.

Det vil være her, hvor jeg forsøger at opsamle alle bidragene.

Projektet lægger op til at denne analyse kan udformes som en slags modelbeskrivelse af nogle typiske redningsmænd. En sådan modelbeskrivelse kaldes "perso-

## HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals  
Tlf. 98 94 12 27

Sejl • Presseninger • Tovværk



## 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

nas”, og skal hjælpe i arbejdet med dels, at stille gode spørgsmål til, hvordan vi kan gøre det bedre for sådan en, dels at give inspiration til nye ideer.

Forløbet af hele projektet med alle faserne er beskrevet på illustrationen.

Det jeg har beskrevet ovenfor dækker de første 3 faser, ”Fokus” hvor projektet planlægges, ”Undersøgelse” hvor alle interviews mv. gennemføres, og ”Analyse” hvor alle informationerne samles. Herefter følger ”Konceptudviklingsfasen”, hvor alle ideerne skal skabes, som så samles i egentlige koncepter for nye løsninger. Løsningerne skal så gennemarbejdes så meget, at vi kan afprøve dem i virkeligheden i fasen ”prototypetest”.

Som eksempel kunne man forstille sig, at der var kommet en række ideer til en rekruttering, hvor en række helt anderledes opslag og annoncer blev udarbejdet, og hvor man havde en ide om, at der skulle gennemføres et særligt arrangement på redningsstationen. Disse ideer kunne så sammentænkes i et koncept, som kunne hedde ”en samlet indsats i lokalområdet”. Denne indsats skulle i givet fald gennemarbejdes i detaljer, før man kunne prøve det af i en by med en redningsstation. Projektet afsluttes med faserne ”Udvik-



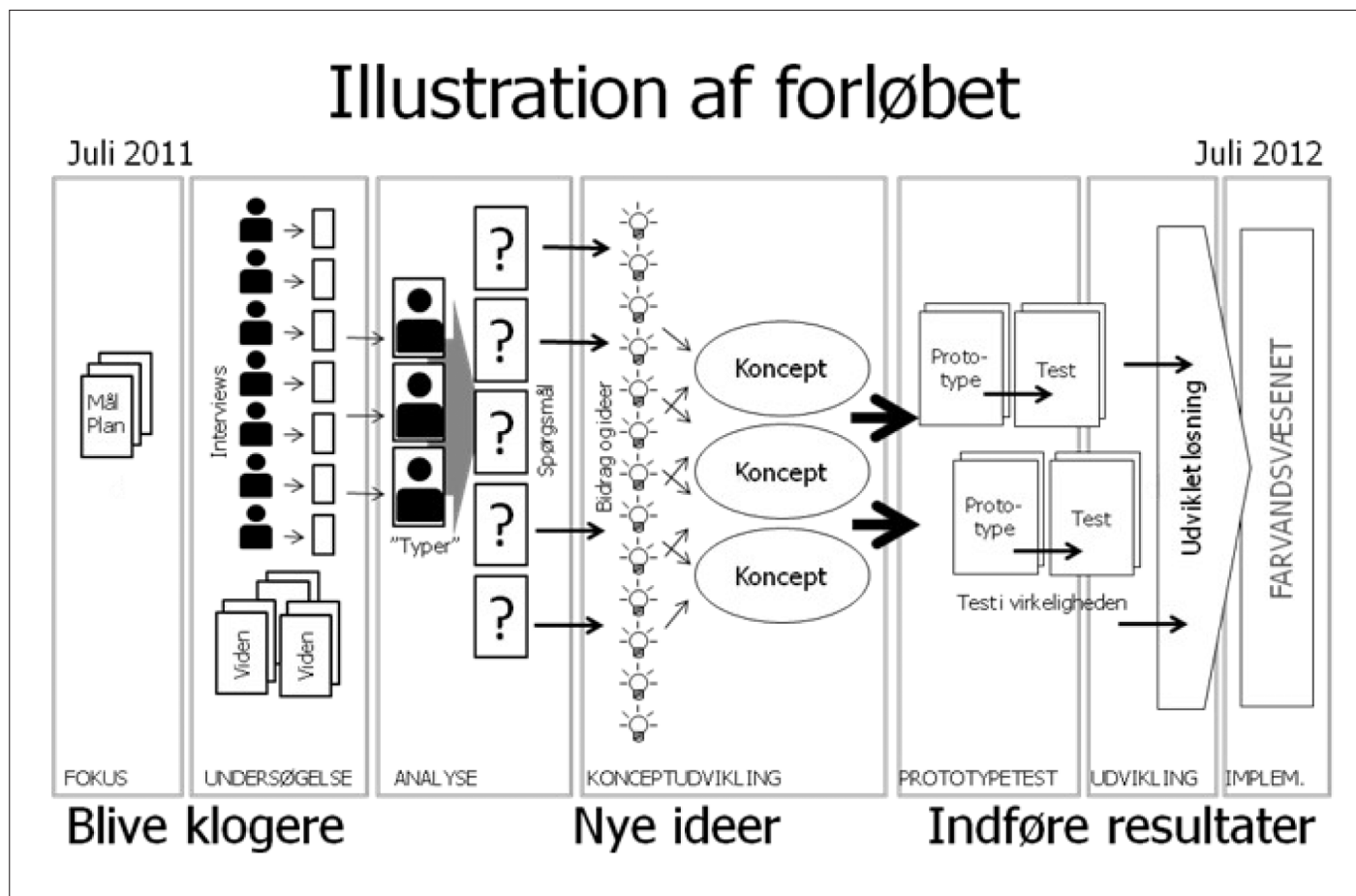
Redningsstationen på Rømø

ling”, hvor resultaterne af testen i virkeligheden indarbejdes i en endelig løsning, og ”Implementering”, hvor den endelige løsning spredes til hele Kystredningstjenesten.

Det er som nævnt afgørende at redningsfolk bidrager i alle faserne, og jeg vil bestræbe mig på at informere løbende (min. 5 gange i løbet af projektet).

Jeg modtager selvfølgelig meget gerne bidrag og svarer på spørgsmål under hele forløbet.

Michael Flor Hansen  
 Projektleder i Farvandsvæsenet  
 mfh@frv.dk, tlf.nr.: 3268 9509, mobil.nr.: 6093 4813.



# Besøg på Redningsstation Østerby Læsø

Østerby Havn (eller Østerby) er en by på øen Læsø i Kattegat. I sammenhæng med byen ligger Østerby Havn, som er både fiskeri- og lystbådehavn og er hjemsted for FRV's kystredningsstation. Byen har 294 indbyggere.

Om stationen: Oktober 1871 blev redningsstation Østerby etableret med båd og raketudstyr. Stationen blev i 1931 flyttet til sin nuværende beliggenhed. Stationen blev i 1990 revet ned og genopført som en moderne station på samme sokkel, dog blev stationsbygningen forlænget, så der blev plads til Landroveren. I 1996 fik stationen en GTC 2904. Redningsfartøjet "Morten Stage" type 16 tilgik stationen i 1998. Endvidere forefindes en Landrover som kom i 1990, men nu er udskiftet. Der er ansat 10 mænd, hvoraf to er fuldtidsansatte. De 8 øvrige mænd er vederlagsløsnede.

For tiden er stationen bemandedet med flg.:

Stationsleder Kim Wiis Rulle, bådformand Gai Rulle samt 9 bådmænd, som er Brian B. Nielsen, Klaus Hansen, Niklas Christiansen Bernhard Nielsen, Jørgen Høgh, Kalle Pedersen, John P. Jensen, Bo Kølle og Roald Thomsen.

Redningsmateriellet består af MRB "Morten Stage", LRB 19 en Mob-båd og en redningsbil model Touareg.



Stationsleder Kim Rulle

## Historik:

Læsø ligger i et grænseområde mellem Østersøen og Bælthavet mod syd og det mere saltholdige og stormfulde Skagerrak og Vesterhavet mod nord. Betingelserne for sejlads er vidt forskellige, og nord for Læsø må skibsfarten yderligere tage højde for de mange rev og grunde med ganske lavt vand. Det har gennem tiderne været et farligt farvand.

Allerede i 1871 oprettedes Læsøs redningsvæsen derfor med etableringen af en

redningsstation ved Tyvhullerne øst for den nuværende havn. Redningsfolkene vigtigste opgave var selvfølgelig det egentlige redningsarbejde - i stationens første 125 år (1996) blev der reddet 532 skibbrudne. Stationen har i udførelsen af sit arbejde været forskånet for dødsulykker blandt dets mandskab.

Desuden sørgede stationen for afmærkning af sejlrufterne. Efter nogle år blev redningsstationen flyttet til sin nuværende plads i Østerby Havns vestlige ende, hvorfra den stadig dækker store dele af Kattegat.

**K**arstens **M**ekaniske **V**ærksted

v/ Karsten Pilegaard

Autoriseret forhandler af:

- CUMMINS MARINE DIESELMOTORER
- ELF OLIE
- FLEETGUARD FILTRE



Hamborgvej 99  
DK-7730 Hanstholm  
Tlf. 97 96 52 22  
Mobil 23 25 28 90  
Fax 97 96 52 15



Bådformand Gai Rulle i gang med malerrullen



# Kystredningsstationen Østerby's historie

Af opsynsmand Erik R.M. Sørensen  
Østerby 1982 - 2001.

Ved Læsøs kyster har der igennem tiden været et utal af strandinger, på grund af de mange farlige rev og grunde. Læsøboerne, som selv var dygtige søfolk, gjorde alt, hvad der stod i deres magt for, at redde de skibsbrudne i land, men der manglede det nødvendige materiel. Det kom først ved redningsstation Østerbys oprettelse i 1871.

Strandinger havde en økonomisk betydning for øen, da det gav kontante penge, at have det strandede mandskab i logi, og ved bjærgning fra de strandede skibe. I øens gamle og smukke tangtækte huse og gårde er der meget tømmer og andre genstande fra nu svundne tiders strandinger.

Redningsstation Østerby er oprettet i henhold til lov af 26. november 1870 som båd- og raketstation, der opførtes ved Tyvhullerne i 1871, (Tyvhullerne er et område øst for Østerby havn) og blev ombygget i 1892. I 1871 anbragtes et af branddirektør Matthiasen konstrueret og af skibsbygger Jacob bygget pontonfartøj, som var ved stationen til 1873. den målte 9 x 4 meter.

Men redningsmandskabet nægtede at bruge den, og den blev da ført til stationen i Løkken. Stationen var da alene raketstation indtil 1876, da der ankom en af skibsbygmester Bonnesen bygget redningsbåd

I 1894 ankom en ny på Orlogsværftet bygget redningsbåd. Den 15/12 1914 ankom til stationen en med motor forsynet redningsbåd, der var bygget på Orlogsværftet. Det var den første af sin art, og den var forsynet med en ARISTOX motor. Båden anbragtes ved Østerby havn i et dertil lejet skur. I september 1916 blev denne båd stationeret ved Hals og overgivet til fiskeforeningen, der i september 1915 havde modtaget den fra station Vesterø, der hidtil havde anvendt robåd, som var forsynet med sænkekøl. Den i Tyvhullerne stationerede robåd afgives til station Jerup.

Den 23. juli 1918 modtages fra Orlogsværftet en motorbåd, til hvilken der ved Østerby havn var opført et bådehus af træ på betonsokkel. Dette hus blev, da det nuværende hus blev bygget i 1931, nedbrudt og solgt på auktion.



Fremvisning af redningsmateriel på "Havets Dag" i Vesterø

I 1926 blev motorredningsbåden forsynet med en stærkere benzinmotor.

Denne båd var ved stationen til 1970, da der stationeredes en moderniseret båd forsynet med dieselmotor. Denne båd havde været stationeret på Anholt. I 1973 måtte den tages ud af drift, da den var læk.

Station Vesterøs båd var da blevet forsynet med dieselmotor, og den blev da stationeret ved Østerby. Østerbys båd fra 1923 var da også blevet forsynet med styrehus og dieselmotor og stationeret i Vesterø, hvor den var, til denne station blev nedlagt ved rationalisering af redningsstationerne i Danmark. Den 13/5 1975 modtog stationen en større og fuldt moderniseret redningsbåd, som var forsynet med letmetals - styrehus og lukaf og radar, samt en 94 HK dieselmotor. Den gamle båd blev afgivet til Frederikshavns private redningsselskab.

Det gamle bådehus ved Tyvehullerne blev nedrevet i 1931, da det nuværende bådehus blev bygget. Robåden fra det gamle hus flyttedes til det nye og var der sammen med motorbåden til 1947, da robåden blev solgt.

oooOOOooo

Fra den 1/9 1800 blev der på Læsø indført strandvagtjeneste i vinterhalvåret. Denne vagtordning ophørte ved udgangen af marts 1974,

Redningsstationen Østerby havde sin første aktion ved galeasen "Marie-Sophie" af Stavangers forlis den 4/12 1871. hvor 5 mand blev reddet med raketapparat. Den første øvelse blev afholdt ved stationen den 1/10 1871, hvor mandskabet blev indøvet i betjening af det ved stationen værende redningsmateriel.

Af strandinger kan bl.a. nævnes: Den 31.

oktober 1877, aften kl. 08.30, da der blæste en storm af SSO med svære regnbyger, bemærkedes et blus ud over søen, så man måtte frygte, at der var sket en stranding. Der blev sendt bud efter mandskabet og transporthestene, men da der ikke nu sås blus eller andet tegn på stranding mere sendtes 2 af mandskabet langs stranden for, at undersøge forholdene, og imidlertid gav resten sig til, at transportere redningsbåden ned til havet. Under aflæsningen fik opsynsmanden den højre fod forstuvet, så han ikke kunne gå, men han gik alligevel med i redningsbåden, der hurtigst muligt blev bragt flot. Trods det, at de 2 udsendte mand ikke var vendt tilbage roedes der ud langs landet til øens NO-pynt. Da redningsbåden ankom dertil, opdagedes der et grønt fyr, hvilket man da roede efter. Ud for Sydodden var der meget høj sø, og det var svært at avancere gennem denne. Men efter 2 timers uafbrudt og anstrengende roning, nåede man endelig ud til det strandede skib, hvis besætning 9 mand, heldigt optoges i redningsbåden, der derpå holdt efter land, som heldigt nåedes kl.3 om morgenen.

Det strandede skib var briggen "Rapid" af Mantrase, på rejse fra Granton til Riga med kul. Redningsmandskabet modtog af regeringen en ekstra belønning som påskønnelse af den under denne virksomhed udvist færd.

Forinden beretningerne om station Østerbys virksomhed og historie sluttes, skal dog omtales den storm, der herskede fra den 6. til den 10. november 1876. og under hvilken 19 bekendte strandinger fandt sted på Læsø. Det var nogle hårde dage for redningsmandskabet, og ikke mindre hårde, blev de derved, at forholdene var således, at det var umuligt at bringe redningsapparaterne frem til de skibsbrudnes frelse, og der gik derfor så lang tid inden denne kunne fuldbyrdes.

# Dansk SøRedningsSelskab (DSRS) - Status

*Hvad er der sket siden sidst – er der kommet nye redningsstationer?*

I aprilnummeret 2010 bragte "Tidsskrift for Redningsvæsen" en artikel om det nystartede danske søredningsselskab (DSRS) – som efter nordisk forbillede udelukkende er baseret på frivillige redningsfolk.

Hvordan er det gået siden – er der åbnet nye redningsstationer? – hvad er det for nogle arbejdsopgaver der er løst? – og hvad er planerne for fremtiden?

## Hvad er opgaven?

Dansk Søredningsselskab (DSRS) har til opgave, at hjælpe fritidssejlere ved havari og andre ikke livstruende situationer, hvor der kan være behov for hjælp. Egentlige "nødsituationer" i dansk søterritorium koordineres af Søværnets Operative Kommando (SOK) efter alarmering via Lyngby Radio eller alarm 112 - og i DSRS er der tilfredshed med det offentlige nødberedskab – kerne-ydelsen for DSRS er typisk, at hjælpe fritidssejlere til nærmeste havn ved fx motorstop, havareret rig og grundstødning.

Til forskel fra de øvrige nordiske lande, er der ikke i Danmark i dag en landsdækkende organisation der opfylder fritidssejlernes behov for, at kunne tilkalde hjælp i ikke livstruende situationer til søs. Fritidssejlerne er dermed tvunget til at søge hjælp hos private bugseringsselskaber, lokale fiskere, eller andre bådejere der – ofte for et større eller mindre beløb

– kan komme til assistance når uheldet er ude.

Dansk Søredningsselskab er en almen nyttig forening, hvor alle kan melde sig ind. Foreningen har ikke til formål at opnå et økonomisk overskud. Alle arbejder frivilligt og ulønnet - uanset om man har funktion som redder eller arbejder med alt det praktiske og administrative i organisationen. Indtægterne kommer fra donationer fra fonde, virksomheder og private, samt kontingenter fra selskabets medlemmer.

Det koster 550 kr. for et årskontingent – og man melder sig til via hjemmesiden [www.dsrs.dk](http://www.dsrs.dk). Vi forventer at nå op på et samlet medlemstal på ca. 900 medlemmer i 2011.

## Fremtiden - flere lokalafdelinger

Dansk Søredningsselskab blev opstartet i 2003 med den første station i Helsingør – siden er der oprettet stationer i Kerteminde og Rudkøbing. I 2011 er der opstartet 2 nye stationer i henholdsvis Spodsbjerg og Lynæs. Flere er undervejs – frivillige på øen Aarø i Lillebælt samt frivillige i Lynetten havn ved København er i gang med at etablere sig som stationer under DSRS. I den etablerede station i Kerteminde er der planer om at oprette en såkaldt satellitstation i en af de mindre lystbådehavne i Odense Fjord, så DSRS bl.a. kan dække farvandet nord for Fyn.

Du kan se mere om stationernes dækningsområder på hjemmesiden under menupunktet "lokale stationer"

Der arbejdes ihærdigt på at etablere flere afdelinger i de kommende år, så det bliver så attraktivt som muligt at tegne medlemskab for alle sejlere og andre, der regelmæssigt færdes på havet. Prioriterede farvandsområder er i fremtiden indre danske farvande langs østsiden af Jylland, Smålandshavet ved Sydsjælland og østsiden af Sydsjælland.

## Samarbejde med de øvrige nordiske søredningsselskaber

DSRS samarbejder med ca. 140 redningsstationer i de øvrige nordiske lande - stationerne er alle udstyret med redningsfartøjer der kan komme danske fritidssejlere til hjælp i svenske, norske og finske farvande, samt farvandet omkring Åland-søerne. De øvrige nordiske søredningsselskaber er også opbygget som ideelle foreninger bestående af frivillige. Er du medlem af Dansk Søredningsselskab er du samtidig medlem af de øvrige nordiske søredningsselskaber. Du kan læse mere om søsterselskaberne i fx Sverige og Norge på [www.srsr.se](http://www.srsr.se) og [www.nnsr.no](http://www.nnsr.no).

## Fokus på udrykningstid, redderuddannelse og sikkerhed.

Lokalafdelingerne er alle udstyret med hurtiggående fartøjer. DSRS opererer

## 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. 40 44 91 49  
Jesper Pedersen 97 96 06 54, biltlf. 21 44 66 65



## HANSTHOLM HAVN

- Danmarks største fiskemarked
- Den komplette fiskeribase med alle servicefaciliteter
- International færgehavn

Tlf. 96 55 07 10

[www.portofhanstholm.dk](http://www.portofhanstholm.dk)

med en udrykningstid fra alarmering til havnen forlades på under 30 minutter. For at kunne medvirke til aktionerne skal man som minimum have speedbåds-certifikat, samt kursus i førstehjælp. Bådførerne har desuden VHF certifikat. Har man ikke kurserne i forvejen betaler DSRS for uddannelsen. DSRS træner selv sine red-dere og har desuden et samarbejde om uddannelse og træning med Det Svenske Søredningsselskab (SSRS).

DSRS har et tæt samarbejde med både Lyngby Radio og marinedistrikterne – har man som fritidssejler brug for assistance formidles dette bedst via VHF til Lyngby Radio – eller via mobiltelefon direkte til den nærmest liggende lokalafdeling.

### Bestyrelsen – og ansøgninger til fonde og sponsorer.

I 2011 har bestyrelsen nu fået kræfter til at arbejde mere med ansøgninger om støt-te til aktiviteterne i DSRS. Der er afsendt adskillige ansøgninger til private og almennyttige fonde – og vi håber anstren-gelserne vil bære frugt. Bestyrelsen består i øjeblikket af følgende:

- Per Kjærholt, Direktør i Beredskabsforbundet
- Steen Wintlev-Jensen, Sejladschef i Dansk Sejlunion
- Leif Linden, Revisor i Kallermann Revision
- Anders Jonsson, Projektchef i Svensk Søredningsselskab (SSRS)
- Jes Anker Mikkelsen, Jurist og Partner i advokatfirmaet Bech-Bruun
- Niels Jørgen Bagge, Formand for foreningen til Søfartens Fremme
- Ole Lyngenbo, DSRS Helsingør

### Hvordan starter man en lokalafdeling op under DSRS?

Dansk Søredningsselskab er især baseret på, at lokale kræfter ønsker at oprette og drive en lokalafdeling til gavn for alle, der færdes til søs. Typisk skal der være en gruppe på 5-10 interesserede der brænder for sagen – helst i nærheden af en eller flere af de større lystbådehavne. Alle er velkomne til at kontakte foreningen - få flere oplysninger – og en snak om mulighederne for at etablere en lokalafdeling. Det nemmeste er at kontakte foreningens sekretariat i Helsingør på mail sekretariat@dsrs.dk eller telefon 27 60 11 00.

Det er bestyrelsen i DSRS der beslutter hvor der skal oprettes nye lokalafdelinger – og selvfølgelig skal det sikres, at økonomien er til stede i foreningen før der sættes en ny lokalafdeling i gang – men

indtil nu har der vist sig en god interesse af penge-beløb til brændstof, bådudstyr, fra lokale sponsorer til at yde støtte i form sikkerhedsudstyr, mødefaciliteter mv.

### Oversigt over DSRS lokalafdelinger med operationsområder.

Lokalafdeling	Telefon	Operationsområde
DSRS Helsingør	2760 1101	- Dansk farvand fra Hornbæk til Vedbæk Ved behov for assistance til fritidssejlere i farvandet mellem Gilleleje og Hornbæk – samt farvandet mellem Vedbæk og Stevn kan DSRS Helsingør formidle kontakt til den relevante redningsstation under det svenske sørednings-selskab (SSRS) med henblik på om der er per-sonaleressourcer der kan træde til med assi-stance i disse områder.
DSRS Kerteminde	2760 1102	Afgrænses mod: - nord af en linje Lillegrund – Asnæs - syd af Storebæltsbroen - øst af Sjælland - vest af kystlinjen fra Fyns - hoved til Storebæltsbroen
DSRS Lynæs	2760 1103	- Isefjorden - Roskilde Fjord nord for Frederikssund - Kattegat kysten ca. 10sm på begge sider af udmundingen af Isefjorden
DSRS Rudkøbing	2760 1104	Afgrænses mod: - nord af linjen Lundeberg-Lohals - vest af linjen Ballen-Søby - øst af Langeland og - syd af linjen Ristinge-Marstal.
DSRS Spodsbjerg	2760 1105	Langelandsbæltet, dvs. syd for Storbæltsbroen (overlap med Kerteminde stations operations-område) ned til sydspidsen af Langeland og over mod Omø og Fejø.



Eksempler på materiel

Ved behov for hjælp assisteres normalt til nærmeste havn .

Eksempler:

#### **Melding d. 13-07-2011 kl. 07:50**

Melding tilgået: DSRS - Kerteminde  
Anmeldt af: Bådejer  
Årsag: Motorstop  
Reddere: John, Calle, Poul  
Vagtcentral: -  
Udrykning kl.: 08:10:00  
Hjemkomst kl.: 10:25:00  
Bugseret til: Kerteminde  
Medlem: Nej  
Hændelsesbeskrivelse:

23 fods LM motorsejler afsejlet fra Nyborg 06.00 i fint vejr med mand, kone og to børn. Motor sætter ud nord for broen og båden drev imod land. Vi nåede frem til den inden grundstødning og fik den slæbt til Kerteminde, hvor den er hjemmehørende. Vejret

friskede kraftigt op under bugseringen. LYRA adviseret ved afsejling/hjemkomst. Ejer meget glad for den hurtige assistance. Vil melde sig ind.

#### **Melding d. 12-07-2011 kl. 16:10**

Melding tilgået: DSRS - Rudkøbing  
Anmeldt af: Rudkøbing Havn  
Årsag: Ødelagt aksel  
Reddere: Kenneth Nielsen & Jean Hansen  
Vagtcentral: Rudkøbing  
Udrykning kl.: 16:15:00  
Hjemkomst kl.: 19:30:00  
Bugseret til: Rudkøbing  
Medlem: Nej  
Hændelsesbeskrivelse:

Båden havde ødelagt en aksel i gear. Lå i Marstal rende og drev for sejl med fare for grundstødning i det smalle løb. Blev bugseret til Rudkøbing for

rep og optagning. Ejere meget tilfreds med hjælpen og vil indmelde sig .

#### **Melding d. 12-07-2011 kl. 06:00**

Melding tilgået: DSRS - Lynæs  
Anmeldt af: 112  
Årsag: Garn i skruen  
Reddere: Claus, Erik  
Vagtcentral: Lynæs  
Udrykning kl.: 06:20:00  
Hjemkomst kl.: 09:30:00  
Bugseret til: Klint Jollehavn  
Medlem: Nej  
Hændelsesbeskrivelse:

Jollen var taget ud for at røgte garn ved Knabstrup ved Klint i Kattegat. Fik garn i skruen og mistede kniv i forsøg på at skære skruen fri. Slæbt til Klint jollehavn



Eksempler på materiel

# GRAFISK TRYK LEMVIG•THYBORØN

Vasen 5, Postboks 59, 7620 Lemvig. Tlf. 97 82 15 00. Fax 97 83 24 30

## RIB GUMMIBÅDE SELVOPPUSTELIGE REDNINGSVESTE REDNINGSNET/-DRAGTER DYKKERUDSTYR

Vi er leverandør til bl.a.: Søværnet, Marinehjemmeværnet, Falck, DLRG

Pro-Safe A/S, Møllevangen 60, 4220 Korsør, [www.pro-safe.dk](http://www.pro-safe.dk)



## 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  
PROVIANANT - KØD - GRØNT - BONDED STORES**

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

Leverandør til søens folk...

# LRB 6 – Over and Out

John Skånberg rst Skagen.

En flot sommeraften i juli måned drog Finn, Preben og jeg til Hirtshals for at hente LRB 6. Vores egen LRB 10 havde længe haft problemer med kølingen og havde en kedelig vane med at brænde varm efter bare kort tids sejlads.

Nu var problemet i midlertidigt blevet så stort, at vi ikke mente, at det længere var forsvarligt at sejle med, så nu skulle der altså ske noget. For at undgå en dyr reparation ville vi i første omgang sejle LRB 6 hjem og se, om den var bedre end vores. Hirtshals RST havde haft båden til låns pga. reparationer på deres egen LRB, og nu var det altså vores tur.

I Hirtshals blev vi venligt modtaget af to lokale redningsfolk, og der blev udvekslet lidt nyheder og snakket om sommerens aktioner.

LRB 6 lignede på alle måder vores egen LRB 10 – tyve års hård tjeneste som redningsbåd havde også sat sine spor her. Men, motoren startede med det samme og brummede lystigt, så pyt med at malingen skallede af, og at sidste salgsdag længe var overskredet.

De flinke redningsfolk fra Hirtshals gav os en dunk ekstra diesel og et par venlige ord med på vejen: *"God tur – og I kalder bare, hvis vi skal komme jer til undsætning!"*

Vel ude af Havnen satte vi kursen mod Skagen og fik hurtigt farten op på 22 knob. Vandet var fladt som en pandekage, og aftensolen stod stadig højt på himlen. Stadig en god lyd fra motoren, farten stabil - og godt nok trængte båden til en kærlig overhaling, men helt tosset var den ikke - ja, var måske var den endda bedre, end vores egen, var vi enige om.

8 sømil senere: BANG – sort røg ud af udstødning og så *helt* stille, kun et enkelt mågeskrig og havets stille klukken mod aluminiumsskroget. Trods nødstarts procedure, udluftning af motorrum samt en serie af eder og forbandelser kom der aldrig gang i motoren igen. Motoren var og blev død – brændt af.

En kløgtig sjæl har udrustet GTC 900'en med et par årer til nødsituationer, men helt ærligt: løsningen med at ro i havn faldt os ikke rigtig ind – hverken til Hirtshals eller Skagen. Den medbragte flaske kildevand havde vi for længst hældt i køleren, og redningsdragterne gjorde deres bedste for at holde os rigeligt varme. Jeg har engang læst en meget gribende beretning om en ung amerikansk

mand, som tilbringer over 70 døgn i en redningsflåde, efter hans lille sejlbåd forliser på vej over Atlanten. Manden overlevede, men led de frygteligste kvaler – sult, tørst og varme....nej, pokker stå i det, også selvom at redningsfolkene fra Hirtshals nu fik ret: vi måtte bede om hjælp!

Samtidig kunne jeg i mit stille sind konstatere, at jeg nu helt bestemt ville komme for sent til en middagsaftale. *"Ok, ja – jeg kan sagtens nå det – masser af tid"*, havde jeg sagt hjemme.

Nå, heldigvis var vores gode kolleger fra RST Hirtshals hurtigt fremme med deres LRB, efter vi havde kaldt dem over VHF radioen. Og selvfølgelig fik vi de obligatoriske friske kommentarer – hvem ville have undladt det!? *"Hold godt fast"*

lød meldingen, og det mente de bogstaveligt! – vi planede i fin stil tilbage til Hirtshals.

En halv time senere var vi i havn, hvor Preben ventede med bilen. Endnu engang blev kursen sat mod Skagen, denne gang i Touareg – og for øvrigt nåede jeg desserten til det omtalte middagsselskab.

LRB 6 er senere blevet fragtet til Skagen på en lastbil. Det er egentligt et lidt trist syn: efter ca. tyve års glørværdig tjeneste som redningsbåd ender den sine dage på et par paller – som reservedelslager. De lokale måger bruger den til at skyde til måls efter. Vi har bl.a. taget køleren, og nu sejler LRB 10 igen uden at brænde varm. Senere venter vel en auktion eller en ophugger.

*LRB 6 – Over and Out*



 **vestjysk BANK**

# Den syngende fiskerkone fra Lønstrup

Den syngende fiskerkone Inger Lauritzen synger om fiskere, redningsmænd og andet godtfolk. Hun har en enestående evne til at skildre det barske liv sådan, at det vækker nye tanker.

## Sange og egnsfortællinger om livet

Inger Lauritzen er ikke blot lun i sin humor, men også varm i sit væsen. Hun har for længst passeret de 70 år, men er stadig rund og tryk og dejlig, når hun fortæller på sit vendelbomål og synger de iøjrefaldende sange, hun selv har skrevet både tekst og melodi til. De bliver kædet sammen af egnsfortællinger, så ingen er i tvivl om, at hun er en god forvalter af fortælletraditionen.

## Angsten som drivkraft

Som fiskerkone brugte hun ikke bare sangen til at komme gennem sin angst, når manden var på havet. Det var *ud af angsten*, at hun skrev sine sange, der dog samtidig er fyldt med glæde, for paradoksalt nok er det Vesterhav, der kan virke så voldsomt og skræmmende, slet ikke til at undvære. Det virker dragende på de fleste, især når det ligger og glitrer, sådan som hun har beskrevet det i sangen »Glitrende hav«.

## Sammenstød mellem vilkår og mennesker

Inger Lauritzen formidler flotte fortællinger om sammenstød mellem vilkår og mennesker. Om livsfylde, der står i skærende kontrast til ligeegyldighed. Og om at have rødder og sammenhænge i sit liv. På en poetisk måde og med mærkbar ydmyghed for livet.

Inger Lauritzen har optrådt utallige steder i Vendsyssel og på lokalt og landsdækkende TV, Hun har udgivet musik i eget navn og sammen med andre landkendte kunstnere.

*Kilde Kristeligt dagblad. Og red.*

Men nu agter hun at trække sig tilbage fra sine turneer, da det er anstrengende for en ældre kone at rejse så meget rundt.

”Tidsskrift for Redningsvæsen” har dog



*Inger Lauritzen*

formået at få hende til at fortælle om sit liv i Lønstrup som fiskerkone gift med en redningsmand.

Det er der kommet flg. fortælling ud af.:

## Livet ved Vesterhavet blandt fiskere, redningsfolk og deres familier.

Den 18. marts 1947 blev Knud og jeg viet i Lønstrup kirke! Dagen før brylluppet var der snestorm, og Knud måtte selv sørge for opvarmning i kirken, sådan var efterkrigstiden, men det blev en uforglemmelig dag.

Knud var 28 år og kystfisker og redningsmand, den første hyre fik han dagen efter konfirmationen, og så begyndte slidet for ham, for kystbådene havde ikke moderne udstyr, og båden blev sat ud og taget op med ruller og ryggen og et ophalerspil med håndkraft.

Jeg kom fra en gård i Vennebjerg, hvor vi altid var 12 ved bordet, efter husholdningsskole og ungdomsskole blev jeg kokkepige i mit hjem, og så mødte jeg Knud, *og det var godt.*

Så begyndte hverdagen ude ved kysten, hvor havet kan ses og høres døgnet rundt, og alt blev anderledes for mig.

Om sommeren brugte vore fiskere hummertejner, ca. 100 stk. pr. mand, så havde vi fiskerkoner lidt ferie; Men sidst i september begyndte torskefiskeriet, og så måtte alle fiskerkonerne stå i baghuset og ”agne bakker”, som det hed. Vi satte blåmuslinger og orm på krogene, når der var havejfr, hver fisker havde 6 truge bakker med 500 kroge på hver, så 3.000 kroge pr. mand var almindeligt. Ældre fiskere hjalp med at åbne de mange blåmuslinger, og alle havde lange dage. Da vore børn kom, måtte vuggen med ud i baghuset, sådan var den dagpleje!

Da vi blev gift, sagde min svigermor: ”Nu skal du til at lære og vente, for havet råder her”, og det erfarede jeg hurtigt.

Når vore mænd var på havet, kunne vejret ændre sig i løbet af kort tid, og så kom angsten. Og da de i perioder fiskede ved Jyske rev, der var flere timers sejlads herfra, var ventetiden hård. Der var ingen radio dengang, og de kunne være på havet op til 20 timer, og efter vor tids målestok, var det små både de brugte, - og alle koner her blev rastløse!

Vores dreng sagde som 6 årig: ”Du er jo bange mor, for dine øjne er ikke rigtige”.

Børnene løb ned til stranden hvert øjeblik, for at se om båden var på vej hjem, og endelig landede de. Som regel var fangsten god, men vore fiskere var ofte

## Hirtshals Fiskeriforening

Norgeskajen 14, 1. tv · 9850 Hirtshals  
Telefon 98 94 25 88 · Telefax 98 94 49 88

gennemblødte og forfrosne, men humøret var udmærket, og når den kogte torsk var spist, kunne alle slappe af, og Knud sov.

Det sværeste var, når de skulle ud med redningsbåden, for det var altid i kuling. Vi stod på havbakken og så dem sejle ud, men redningsbåden var næsten dækket af vand, det var en meget urolig sejlads, vi knugede hænderne og gik hjem og ventede.

Det hændte, at mandskabet kom så hurtigt af sted, at de ikke fik støvler og olietøj på, det var hårdt, jeg spurgte Knud en gang: "Hvad taler I om, når I har bjerget folk, og sejler hjem?" Og han sagde: "Hvis elve redningsaktionen er gået godt, er der ikke mere at tale om". Jeg synes, de kunne bære meget, og de har haft brug for deres erfaring og mod i hver redningsaktion på Vesterhavet.

Når det stormede i vinterhalvåret, skulle redningsfolkene på strandvagt, og det var lange ture. Vagten varede 6 timer og herfra Lønstrup til Nr. Lyngby måtte de gå i klitterne, for havet stod op i bakkerne, så det var drøjt at gå i sandklitten flere kilometer, og altid i regn, storm eller sne-storm og mørke. – De var grå af sand og træthed når de kom hjem, men tilfredse med at kunne tjene lidt, (og det var lidt,) når de ikke kunne fiske.

Jeg gik med Knud een gang, så var jeg kureret, og skrev nogle vers efter strabadserne, her er et:

*"De war bælmørkt, å rænen bløw wæer,  
en smål månskjen ha hælsen jor godt,  
men dæj awten stu vi nok i læer,  
we de answar der gnawwer så småt.  
For de mesker der låw uw på hawwe,  
warre stu'et å kom wal i la'j,  
we dæ'j tå'nk fæk a skop åjjer trawwe,  
å tøø'r såjjen å wånt frå min på'j."*

Jeg har den allerstørste respekt for de mange redningsmænd, der gennem så mange år har sat deres eget liv på spil gang på gang for at redde nødstedte, og det samme gør sig gældende i dag.

De gamle redningsprotokoller vidner om bedrifter, det er så overvældende læsning, og mange tusind søfolk er bjerget! Her ved redningsstationen Lønstrup er der bjerget 250 mennesker ind fra mange lande. – Redningsstationen blev bygget i 1852. – Ofte hentede de også deres kollegaer i hjemmehavet, når uvejret kom pludseligt.

Da Knud og Jens var unge, var de ude for en dramatisk oplevelse. De havde begge hyre ved en skipper der kunne finde på at tage chancer gang på gang. De lå og fiske-

de på "Jyske rev" (3½ times sejlads) da stormen kom. Vandet væltede ind over båden så motoren satte ud, og de måtte øse og pumpe med håndkraft, og det tog lang tid inden de fik motoren i gang igen. Natten gik inden de nåede Lønstrup, det var storm, og da de nærmede sig kysten så de, at der var tre kurve hejst i signalmasten, så vidste de, at redningsbåden havde ventet på dem hele natten, men de kom vel i land, og redningsfolkene kunne komme hjem efter en hård nat! – Knud skrev: "Bagefter kommer der mange tanker, og vi fik sendt en tak opad. - - Vore mødre havde en lang nat, for ingen vidste noget om den anden! Far var i redningsbåden og jeg var i fiskerbåden og der var ingen telefon.

*Da båden var sat op, kom Jens' far og sagde til skipperen: "Det vil jeg sige dig, dit eget liv kan du gøre med hvad du vil, men du har to unge mænd med dig, tænk på det".*

Og det var bare én af de gange, hvor det kneb.

Jeg sad en aften sammen med en gammel erfaren redningsmand, og så en smuk solnedgang. Til sidst dannede solen en glødende stribe på havet, og den gamle sagde: "Har du hørt, at engang går alle forliste søfolk i land på sådan en solstribes?" Det var stort at høre, og det blev til sangen om "Solstriben".

*"Solstriben gløder i hav  
Netop når dagen ender,  
En strålende fakkel der brænder,  
På savnede søfolks grav.  
Skønhed og endeløst savn  
Giver et hav bestandigt,  
En verden af liv og død,  
I stormvejr og solens glød.  
Men det blev sagt så ofte,  
At de forliste mænd,  
Engang på solens stribe  
Vandrer i land igen!"*

1987: Opsynsmand. Knud Lauritsen, Lønstrup, fratrådte 30.9.1987 efter 42 års tjeneste. (Ti.Re. 1987/5)

Knud var redningsmand i 42 år, og savnet af ham er stort. Knud døde i 2002, 83 år gammel.



Rst Lønstrup oprettet 1852, nedlagt 1996.

(Inger Lauritzen, Lønstrup september 2011.)



Knud Lauritzen

Hej Preben.

Lige en lille historie:

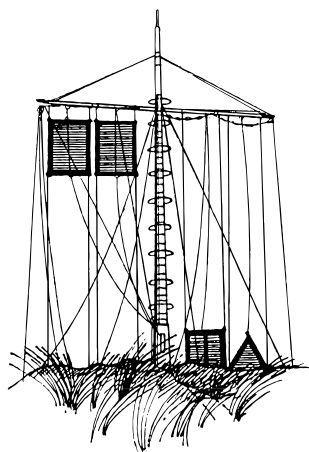
Min kæreste er meget engageret lærer på Privatskolen i Frederikshavn, og i den forbindelse kigger hun hele tiden efter emner "i marken", som kunne være med til at give eleverne en oplevelse, samtidig med, at de også gerne skulle blive lidt klogere af det.

Her drejer det sig om skolens 3.x + 3.y som skulle en tur til Sæby og se MINI-byen - museet - kirken og andre ting, og jeg havde i den forbindelse foreslået et besøg på redningsstationen. Det ville de gerne, og jeg fik en aftale i stand med stationsleder Birger Isaksen, og datoen var fastsat til d. 23. juni - altså lige op til sommerferien.

Ungerne + lærere ankom til stationen rundt 0930, og blev delt op i 2 hold, således at et hold så på redningsstationen, mens det andet hold legede på havnen.

Inde på redningsstationen fortalte jeg så lidt om vores virksomhed - historie og gøremål, hvorefter ungerne på egen hånd, kunne se på udstyr - båd mv, samtidig med, at de kunne stille spørgsmål, og dem var der mange gode af.

Efterfølgende bad jeg så om, at ungerne måske kunne lave et lille indlæg til bladet - set med deres øjne, og det kommer her:



## HVIDE SANDE FISKERIFORENING

Havnegade 7 · 6960 Hvide Sande  
Telefon 97 31 19 35 · Telefax 97 31 26 21  
Kontortid: Daglig 9-15

# En oplevelse i "børnehøjde"

**Besøg på Farvandsvæsenets redningsstation i Sæby.**

3.x + 3.y har været på besøg på Farvandsvæsenets redningsstation i Sæby, hvor vi så en stor redningsbåd. Vi fik lov til at gå op i redningsbåden, hvor vi legede at vi sejlede. Vi kom også op og kigge ud over vandet. Det var fedt. Vi så også de dragter de skal have på, når de skal ud og redde folk. Vi så også alle de computere de brugte til at se om der sker noget ude på vandet. Det var spændende. Vi fik en masse ting at vide om hvad de lavede.

Til sidst fik vi en pose med en læbepomade, en kuglepen, en nøglering og et klistermærke.

Tak fordi vi måtte besøge Jer.

Hilsen fra 3.x + 3.y fra Privatskolen i Frederikshavn.

(Og også en stor tak til Birger for velvillig hjælp).

Med venlig hilsen  
Per Høgsted  
Maskinmester - Frederikshavn



Besøg på rst Sæby



Lyt og lær – Per Høgsted fortæller



# Royalt besøg



På kronprinseparrets sommertogt 2011 med kongeskibet "Dannebrog" besøgte man foruden andre nordjyske havne også Hirtshals.

Her ser man MRB "Margrethe Gaardbo" eskortere "Dannebrog" i havn.



## Hurtig omklædning

Alle ved, at omklædningen til tider skal gå stærkt, når redningsmændene rykker ud. Der er ikke tid til at lægge tøjet pænt sammen eller bukserne i pressefolder.

Men det kan tilsyneladende gå lidt rigeligt stærkt en gang imellem. Det kunne dette opslag på Hirtshals redningsstation godt tyde på.

# Runde årsdage for to redningsbådes tragiske forlis

## RF 2's forlis. (30 år)

Den 1. december 2011 er det 30 år siden, at redningsbåden RF 2 forliste i Hirtshals, med de fatale følger, at besætningen på 6 mand omkom. De var på vej til at undsætte en kutter, der var i vanskeligheder, kutterens besætning på 3 mand omkom ligeledes.

Den tragiske begivenhed er sikkert de fleste redningsmænd bekendt, men nye og yngre folk har måske nok hørt om tragedien, men kender ikke baggrund og detaljer.

Så som et minde om forliset for 30 år siden, skal her skrives lidt om forløbet, uden at der dog skal graves i rapporter om skyld og ansvar. Men foruden de 6 omkomne redningsmænd og tabet af båden, kostede hændelsen også den daværende farvandsdirektør jobbet.

Katastrofen vakte selvfølgelig stor opmærksomhed, og der blev talt meget og skrevet en del mere eller mindre følelseladede indlæg i aviser og andre tidsskrifter.

Her følger et udpluk:

## RF 2's forlis i Hirtshals 1981

Natten til den 1. December 1981 forliste redningsbåden RF 2 i Hirtshals.

Redningsmandskabet på seks mand og tre fiskere omkom. Båden kom til Hirtshals i december 1980. Den var nummer to af en planlagt helt ny type redningsfartøjer, bygget så den kunne gå med en højere fart end de traditionelle dybtstikkende redningsbåde som MRB 34 og 35.

Efter forliset udtalte stationsleder i Thyborøn Robert Iversen til Lemvig Folkeblad:

”Ulykken berørte os naturligvis dybt. Det var alle mand på stationen i Hirtshals på nær én, der på en gang mistede livet. Vi føler med de efterladte, og her fra Thyborøn var vi også med til begravelsen i Hirtshals. ... Vi har naturligvis snakket meget om, hvordan forliset i Hirtshals kan

være sket. Det kan være en menneskelig fejl, og det kan være en konstruktionsfejl. Vi ved det ikke, men forhåbentlig giver undersøgelsen svaret. Vi ved dog, at båden i Hirtshals var af en helt anden type, end vores store båd. Den var bygget af aluminium og var flad i bunden fra midten og agter ud. Af samme grund kunne den sejle meget stærkere end vores. Den kunne gå 18 mil, hvor vores, der er bygget i den gammeldags redningsbåd-facon, kun kan gå 10 mil. Men jeg vil understrege, at vi ikke kender årsagen til forliset”.

RF 2-ulykken satte dybe kløfter mellem Farvandsvæsenet og redningsfolkene. Bygningen af de nye typer hurtige redningsbåde blev stoppet, og redningsmændene forlangte at få indflydelse på bygningen af en ny serie, baseret på de velafprøvede typer som MRB 34 og 35. ”Vi har ønsket, at der skulle bygges videre på 34/35-typen”, sagde Robert Iversen i 1984. ”Vi synes bare det går alt for langsomt. Nu er det snart 2½ år siden RF 2 forliste, og vi har kun fået tegnet en nordstøype. Da RF 2 var forlist anmodede vi om, at der straks blev bygget en ny til station Hirtshals af typen 34/35. Det gad de slet ikke svare os på hos Farvandsdirektoratet. Vi føler, at vi er blevet ”lillebror” i det store apparat, der hedder Farvandsdirektoratet, og vi kunne ønske at få det gamle system igen med en bestyrer, en inspektør og en værkfører”. Det gjorde ikke forholdet mellem Farvandsvæsenet og redningsmændene bedre, at Farvandsvæsenet fastholdt at ulykken skyldtes menneskelige fejl hos redningsmandskabet på trods af, at den undersøgelseskommission, der var nedsat af Industriministeriet, endte med at afgive en betænkning, der påpegede konstruktionsfejl, utilstrækkelige beregninger og tilsyn samt ukorrekt udførte praktiske stabilitetsprøver som årsager til forliset. Sagen medførte, at Farvandsvæsenets direktør, Otto Gredal, i 1987 blev presset til at forlade sin post. Blandt redningsfolkene var der ingen tvivl om, at det grundlæggende problem med RF 2 havde været forsøget på at forene uforenelige krav – høj fart på den ene side og stabilitet under ekstreme vejrforhold på den anden. Det var et mislykket forsøg på at udvikle et fartøj, der kunne løse flere forskellige typer opgaver

– et kompromis begrundet i ønsket om besparelser.

*Kilde Ellen Damgaard Lemvig Museum.*

## RF2 - Et godt projekt.

fredag 15. jul 1988 kl. 00:00

*(Uddrag)*

Søren Westergaard Nielsen gennemgår i korte træk betænkningen fra den tredje RF2 kommission, der blandt meget andet viser, at redningsskibet på projektstadiet var et langt bedre skib, end det der forliste ud for Hirtshals Havn i efteråret 1981.

De krav, som Farvandsdirektoratet oprindeligt stillede til RF2, var en skærpelse af de krav, der af Skibstilsynet blev stillet til handels- og fiskerfartøjer. Således forlangte man eksempelvis for RF2 en fuldstændig selvoprettende evne, hvilket langt overstiger kravene til konventionelle skibe.

Trods de mange oprindelige krav blev virkeligheden en anden. Der blev foretaget for mange løbende ændringer, men der blev foretaget alt for lidt kontrol med konsekvenserne af disse ændringer. Dette ændrede RF2 fra at være et godt skib på projektstadiet til at være et ustabil, dårligt skib som nybygning.

Kommission III's konklusion er, at årsagen til RF2's forlis var fartøjets dårlige stabilitet, kombineret med dets skrogform og store vindfang.

Derimod forkaster man de to første kommissioners teorier om en fejlanbragt pagaj, der gav motorstop, afviser at mandskabet havde ansvaret for forliset og afviser tillige at besejlingsforholdene ved Hirtshals skulle være ekstremt vanskelige.

*Kilde Ingeniøren.*

Uddrag af et senere avisinterview på Redningsstationen i Hirtshals :

Under samtalen om livet på redningsstationen kommer man ind på RF 2 – forliset.

Hele besætningen på seks mand mistede livet 1. december 1981 i et forgæves for-

søg på at redde tre fiskere, der også mistede også livet, da kutteren Hanne Dorthe forliste lige uden for havnen.

Men den nat taler man nu sjældent om på stationen, selv om stationsleder Jacob J. Pedersen husker natten ganske tydeligt.

RF2 var konstrueret, så den var dårlig til at rette sig op. Efter forliset var alle opsatte på, at det aldrig måtte ske igen. Derfor blev der lavet nye krav til materiellet. Det resulterede bl.a. i både som Margrethe Gaardbo. Hun kan rette sig selv op under de allermest vanskelige forhold, fortæller han.

Efter RF2-forliset deltog han senere i arbejdet med at få lavet nyt og sikkert materiel. I mere end en halv snes år var han således frem til 2004 formand for redningsmændenes organisation, Foreningen af Danske Redningsmænd.

### Kaffeskib

Forliset gjorde naturligvis stort indtryk på Jacob J. Pedersen, der i 1981 var fisker og ikke redningsmand.

Den nat RF2 forliste, lå hans båd i den trygge havn. Her fik den rollen som "kaffeskib".

- Jeg bryggede kaffe til dem, der gennem natten deltog i eftersøgningen af RF2, husker han og forklarer, hvordan tabet af hele RF2-besætningen kom til at præge de næste mange års arbejde i søredningen, også på stationen i Hirtshals.

- Det var en svær tid, både for søredning generelt og for Hirtshals. Men i dag kan vi jo heldigvis se, at der også kom noget godt og konstruktivt ud af den forfærdelige nat, understreger han.

- I dag er vores materiel så sikkert, at vi aldrig frygter at skulle ud, heller ikke i det værste vejr.

### Større både

- Jeg tror, at den næste generation af store redningsbåde er nødt til at blive endnu større. De skibe vi skal "betjene" med både bugsering og anden assistance bliver jo hele tiden større, mener Jacob J. Pedersen og fortsætter lidt filosofisk:

- Men det er jo svært at spå om fremtiden.

Ét er redningsmændene dog enige om, når det handler om fremtiden. At 1. december

1981 blev en af de dage, der fik meget store konsekvenser for søredning i Danmark, og at de omkomne skal mindes for deres indsats.

*Kilde: Nordjyske Stiftstidende*

I 1991 – altså 10 år efter forliset - blev der rejst en mindesten for de 6 omkomne redningsmænd. Den er placeret på byens bedste plads med udsigt over havnen og Skagerrak. Den bærer FDR's markante logo. Her bliver der lagt blomster og kransse på redningsmændenes mærkedage. Stenens placering gør, at den bliver set af rigtig mange turister i byen, ligesom pensionister og andre med et tidligere tilhørsforhold til havnen har samlingssted her.

*Tekst og foto Red.*

## Hvide Sande redningsbåds forlis 1951 (60 år)

Den 9. december 1951 forliste Hvide Sande Redningsbåd og fem mand omkom. De øvrige tre redningsfolk ombord reddede livet. Ved mindesammenkomsten i 2001 sagde Chr. Mose Enevoldsen, der havde mistet sin storebror ved ulykken: "I dag kan vi spørge os, om turen var forgæves. Som forhenværende redningsmand mener jeg nej. Frygten for ikke at gøre deres yderste sidder i alle redningsfolk. De gjorde deres". Ved mindestenen på Lyngvig kirkegård talte redningsinspektør Mogens Hansen: "De stod for nogle holdninger og værdier. Dem holder vi i hævd ved at samles her. Redningsfolkene udviste et ansvar for livet og fællesskabet. Deres indsats fratager os andre retten til at være os selv nok". I sin tale nævnte Chr. Mose Enevoldsen, at mandskabet vidste, at båden

var god til at gå ud i svær sø, men at den var meget dårlig i medløbende sø. Alligevel var de ikke i tvivl om, at de skulle gå ud. Ulykken skete på vej ind. Bådslæbet sprang, og båden kæntrede.

Ulykken indskriver sig i Vestkystens historie på linje med de tragiske begivenheder fra 1890'erne, og ligesom ved disse mindes nutidens mennesker om naturens overmagt og om den skrøbelige skal imellem liv og død. Og hver gang rejser sig de samme spørgsmål:

Var det nødvendigt at gå ud – var stormen ikke for voldsom? Og var redningsbåden god nok? Det første spørgsmål kan enhver redningsmand uden tøven besvare – er der folk i havsnød, så går man ud. Men det andet spørgsmål bliver ofte hængende i luften.



# Redningsstation Sæby 100 års jubilæum

(I hvert fald i statens tjeneste.)

Tekst og fotos Red.

Om stationen: Den første redningsstation i Sæby blev oprettet i 1858 på privat basis. Senere i 1911 overgik stationen i statsligt regi.

Samme år fik stationen sin første motorredningsbåd.

Den nuværende stationsbygning blev opført i 1990.

Stationen fik LRB 16 type 10 i 1998.

Der er ansat 7 vederlagslønnede redningsmænd ved stationen, som udfører ca. 20 redningsaktioner om året.

Artiklen her dækker hovedsageligt jubilæumsdagen. En uddybende artikel om redningsstation Sæby kan læses i "Tidsskrift for Redningsvæsen" i aprilnummeret 2010. Her er stationens historie og bemanning gennemgået.

## Redningsstation Sæby fejrer 100 års jubilæum

Den 3. december 1909 kl. 11.30 strandede og sank den norske skonnert Strathearn ved Understed strand nord for Sæby. Besætningen blev bjærget af Sæbys frivillige redningskorps. Denne søulykke var medvirkende til, at Redningsstation Sæby blev oprettet i 1911 og derfor nu kan fejre 100 års jubilæum.

### Altid på vagt

I dag er det Birger Isaksen, som er stationsleder på Redningsstation Sæby. Birger har haft sin gang på redningsstationen siden 1987, og blev ansat som bådmand i 1989. Han har altid været en del af miljøet

omkring havnen, og er også ansat som havnefoged.

At være ansat på redningsstationen er bogstavelig talt mere end et almindeligt deltidsjob. "Vi er på vagt 24 timer i døgnet, 365 dage om året. På hvilket som helst tidspunkt skal vi være i stand til at bemane båden og stikke til søs, inden 20 minutter efter alarmen er gået. Selvfølgelig kan vi dække hinanden af, hvis der er en, der skal noget. Men fordi man har ferie i sit ordinære job, er det ikke ensbetydende med, at man har fri fra redningsstationen. Det er god skik, at man

kun melder fra, hvis man rent fysisk er forhindret i at møde inden for den aftalte tidsramme", fortæller Birger Isaksen og fortsætter: "Selve det at være med i aktionerne, er det hele værd. Når vi bliver kaldt ud og adrenalinen kører i kroppen, er det spændende. Vi har haft mange ture, som i selve nuet ikke er sjovt, men når man så løser opgaven og hjælper andre til søs, så kan jeg helt sikkert sige, at jeg nødig vil undvære nogen af turene. De gange, man med sikkerhed kan sige, at der er reddet liv, giver en helt speciel følelse. Det, at have gjort så væsentlig en forskel, betyder alt for jobbet".



### HANSTHOLM HAVNS INDKØBSFORENING

Kai Lindbergsgade 73, 7730 Hanstholm  
Tlf.: 97 96 16 90 . Fax: 97 96 21 18  
E-mail: hhi@hanstholm-indkoeb.dk  
Web: www.hanstholm-indkoeb.dk

Alt i Wire, tovværk og skibsartikler

Taluritmaskine

Alt til garn fiskeri

Blueline–Randers Reb

### Alsidige opgaver til søs

- Bugsering
- Bjærgning
- Entreprenørarbejde
- Andre specialopgaver
- R/S Gorm
- B/B Odin
- B/B Thor



Kontaktperson:  
Niels Jørgensen  
nj@tugdk.com

### Hanstholm Bugservice A/S



Kai Lindbergs Gade 59  
7730 Hanstholm  
Tlf. 97 96 29 99  
Fax 97 96 29 97  
www.tugdk.com



Redningsstationen i Sæby har i gennemsnit 15 aktioner om året, hvor der er fare for menneskeliv. Samlet set har Farvandsvæsenets kystredningstjeneste ca. 400 redningsaktioner om året, hvor der er fare for menneskeliv, og i gennemsnit afgår redningsenhederne til disse redningsaktioner, inden der er gået 9 minutter fra alarmudkaldet er modtaget.

### Fokus på sammenhold og godt arbejdsmiljø

Johnny Isaksen og Michael Madsen er ansat på redningsstationen som henholdsvis bådfører og bådmand. Johnny fungerer også som stationens motormand, og sørger for dagligt tilsyn af motoren på redningsbåden, så den altid er klar, når der er behov for det. De pointerer begge, at det er det gode sammenhold og arbejdsmiljø, som gør, at de kan lide arbejdet.

”Jeg er forbi redningsstationen hver dag for lige at kontrollere, om alt er, som det skal være. Stemningen er altid god, og der er simpelthen ikke noget bedre end at komme hjem fra en vellykket redningsaktion”, siger Johnny Isaksen.

”Der er et utroligt godt sammenhold og kammeratskab på redningsstationen. Jeg er forbi redningsstationen 4-5 gange hver uge, hvor der blandt andet bliver drøftet tidligere redningsaktioner samt foretaget reparationer på redningsbåden. Desuden har vi øvelse den sidste fredag i hver måned. Her skiftes vi til at forberede relevante scenarier, hvilket eksempelvis kunne være en fiktiv eftersøgning. Vi har også en fast rutine omkring det at øve mulige ting, vi kan komme ud for at skulle udføre i båden, for eksempel at håndlæse eller at skifte filter. Det er vigtigt, at vi øver de ting, så det sidder på ryggraden i en skarp aktion”, beretter Michael Madsen.

### En vigtig del af havnemiljøet

Sæby Havn har 250 faste pladser, og hvert år besøger omkring 7.000 gæstebåde havnen. Samtidig ligger redningsstationen

tæt på færgeruter og sejladsruter gennem Kattegat. ”Det, at stationen ligger her, giver lokalmiljøet en status og sikkerhed som understøtter det aktive fritidsliv, der er i området”, siger Birger Isaksen.

### Fremtiden for redningsstationen

”Jeg håber og forventer, at redningsstationen kører videre i samme regi som i dag. Jeg mener, vi har det rigtige beredskab i dag, så kan det holdes på samme niveau, er det tilfredsstillende. Vi har været heldi-

ge med at få nogle gode yngre kræfter ind, som gør at bemanningen delvis er fremtidssikret. Det er ikke nemt at rekruttere, så vi har været heldige”, siger Johnny Isaksen.

”Redningsstationen har en stor betydning for alle dem, der benytter havnen, og her om sommeren er der fyldt med fritidssejlere, så det giver også en tryghed for dem. Jeg håber da, at den også er her om 50 år. Der er et stort behov for en redningsstation her”, pointerer Michael Madsen.

### Åbent hus

I anledning af jubilæet var der åbent hus på Redningsstation Sæby lørdag den 1. oktober fra kl. 11:30-13:00. Der var der bl. a. lejlighed til at gå ombord i en redningsbåd og snakke med en af redningsmændene. Samtidig blev der budt på lidt at spise og drikke.

I anledning af jubilæet er der udgivet en flot publikation.



*Jubilæum i Sæby*



*Direktør Svend Eskildsen, Stationsleder Birger Isaksen og Formand Jens Slot.*

## PERSONALIA



### GODDAG - FARVEL - TIL LYKKE

#### Ansættelse

1. august 2011

Mads Baden Nielsen ansættes som bådmand ved Rst. Hvide Sande

Niels Jesper Heilskov ansættes som reserveredningsmand ved Rst. Anholt

15. juli 2011

Frits Krogsgaard Pedersen ansættes som bådfører ved Rst. Hvide Sande

1. juni 2011

Søren Messmann ansættes som reserveredningsmand ved Rst. Esbjerg

Michael Gramkov Eskerød ansættes som reserveredningsmand ved Rst. Gedser

Steen Weibull ansættes som reserveredningsmand ved Rst. Grenaa

Torsten Svensson ansættes som reserveredningsmand ved Rst. Grenaa

Freddy Andersen ansættes som reserveredningsmand ved Rst. Hanstholm

Henrik Ledet ansættes som reserveredningsmand ved Rst. Hirtshals

Kjersti Andersen ansættes som reserveredningsmand ved Rst. Nørre Vorupør

#### Fratrædelse

24. september 2011

Jens Chr. S. Harbo fratræder sin stilling som bådmand ved Rst. Hanstholm

31. august 2011

Martin Herjulf Lennert fratræder sin stilling som bådmand ved Rst. Anholt

31. juli 2011

Casper E. Hansen fratræder sin stilling som bådmand ved Rst. Gedser

Tommy Jensen fratræder sin stilling som bådmand ved Rst. Hvide Sande

#### Til lykke

50 år: 27-11-61.

Claus Bruun Madsen. Rst. Agger.

50 år: 19-10-61.

Steffen Egon Jensen. Rst. Rønne.

60 år: 23-10-51.

Brian Kaas Noer. Rst. Grenaa.

**Nordea**   
Havnegade 32 · 7680 Thyborøn

**uni-safe**

Tlf. 3258 1615 • Fax 3258 1330

[www.unisafe.dk](http://www.unisafe.dk)

M.O.B. & F.R.B. både  
Zodiac gummibåde  
Bombard gummibåde  
Helly Hansen redningsdragter  
Secumer redningsveste  
Comet nødraketter

[www.unielec.dk](http://www.unielec.dk)

Jotron: nødradio/EPIRB/SART/blink  
Iridium satellitudstyr  
S.P. Radio GMDSS-udstyr  
Phontech intern kommunikation  
Comrod antenner  
Motorola VHF/UHF-radioer

## En trofast læser

Bladet har modtaget flg. triste meddelelse fra afdødes datter. Man må nok sige, at med en alder af 92 år er det flot stadig at have fulgt med i, hvad der rører sig i FDR og FRV:

Meddelelsen lyder:

*Til Foreningen af Danske Redningsmænd.*

*Min kære far Niels Peter Nielsen, Listed 3740 Svaneke afgik ved døden 7. juli 2011, 92 år efter et langt og rigt liv. I den forbindelse vil jeg hermed opsigte abonnement på "Tidsskrift for Foreningen af Danske Redningsmænd"*

*Mine forældre har meget interesseret fulgt med i Dansk Redningsvæsen og sat stor pris på det arbejde, der er blevet gjort.*

*Min far var "kendtmand" og leder af redningsstationen i Svaneke og var igenem en årrække medlem af bestyrelsen for Danske Redningsmænd, hvilket han var glad for og fandt samarbejdet med/i Farvandsvæsenet interessant.*

Der var redningsstation (raketstation) i Svaneke 1852 – 1976.



**Vejer & Måler i Hirtshals ApS**

AKKREDITERET TIL INSPEKTION  
Den uvildige part mellem køber og sælger

  
**DANAK**  
INSP. Reg. Nr. 9012

# ”Another day at the office”

Redningsaktion med C.B. Claudi - Hanstholm og Martha Lerche - Thyborøn

Tirsdag d. 13 september klokken 09.30, blev den vagthavende redningsmand ved Hanstholm Redningsstation kontaktet af vagthavende fra SOK angående to skibe, henholdsvis en mindre slæbebåd og et fritidsfartøj, som var kommet i havsnød mellem Hanstholm og Thyborøn. Slæbebåden ”KALLE” havde haft fritidsfartøjet ”MONETT” (en ombygget bunkerbåd) på slæb fra et eller andet sted i Sverige og skulle nu til Nigeria i Afrika. Det havde tidligere på natten blæst med vindhastigheder på omkring 33 m/s og på grund af det barske vejr, var slæbetrossen mellem de to skibe knækket, endvidere havde slæbebåden fået motorstop. De relative små, og meget dårligt vedligeholdte fartøjer, var drevet rundt i et stykke tid, inden at de var kommet tæt nok på kysten til at fritidsfartøjet kunne alarmere via Lyngby radio. C.B. Claudi og Martha Lerche blev sendt mod den formodede position og når jeg skriver ”formodede” er det fordi at der ingen funktionel VHF var på slæbebåden, kun på lystfartøjet, men der var så til gengæld ikke en ordentlig GPS ombord. På det tidspunkt blæste det 23 m/s fra VSV og der var en max. bølgehøjde på 7 meter, så lidt ujævnt var det da. C.B. Claudi havde ca. 30 mil fra Hanstholm til området hvor de to skibe lå og drev, Thyborøn havde noget kortere afstand. Inden vi afgik fra havnen havde vi godt nok fået af vide at der kun var én mand på hvert af de nødstedte fartøjer, men det snakkede vi om undervejs at det måtte simpelthen være en fejl information. Så dumme kunne ingen da være? at sejle ud i det vejr med fartøjer i den tilstand, som de nu engang var i, alene mand ombord og så fra Sverige til Nigeria, uden ordentlige instrumenter. De havde ikke sovet i 72 timer, det kunne simpelthen ikke passe.

Eftersom vi kom nærmere position kunne vi begynde at høre radio kommunikation



”Martha Lerche” i høj sø.

nen mellem Martha Lerche, fritidsfartøjet Monett og Lyngby Radio, der var stadigvæk uvished om lige nøjagtig hvor Monett befandt sig, så Lyngby Radio kaldte flere forskellige fragtskibe, for at høre om de var kommet forbi et lille fritidsfartøj. Efter et stykke tid fik de sig pejlet ind til en ca. position og til sidst fandt Martha Lerche fritidsfartøjet og fik det på slæb ind mod Thyborøn Havn. Ombord på C.B. Claudi var der endnu ikke blevet etableret nogen form for kontakt til slæbebåden, vi fik et mobiltelefon-nummer af Lyngby Radio, som vi kunne prøve at ringe til, men de havde ikke haft held af det. Prøves det skulle det og pænt og herligt, lyder der en stemme i den anden ende af røret ”Jaaaaaa, det er Bertil” (på svensk) Heldigvis virkede GPS’en på slæbebåden og vi fik endelig en brugbar position som vi kunne sejle efter. Da sigtbarheden var meget ringe var det umuligt at se skibet visuelt før man var indenfor en radius af 200 favne, så en nøjagtig position var guld værd på dette tidspunkt.

Vi ankom langt om længe til positionen, hvor slæbebåden lå og drev og fik smidt en kasteline over til ”Bertil”, som med nød og næppe fik hevet vores slæbetrosse op og fik fastgjort den på pullerten i stævnen. På dette tidspunkt herskede der stadigvæk uvished om hvorvidt det ville være sikkert at gå ind igennem kanalen til Thyborøn Havn. Hanstholm Havn var ikke en mulighed, så vi lå og afventede et stykke tid, indtil vi fik af vide fra Martha Lerche at flere skibe var sejlet ind til Thyborøn Havn uden større problemer.

Martha Lerche havde været inde med fritidsfartøjet en time før end vi ankom til ”tyren” og havde bugseret den sikkert til kajs, fartøjet havde dog haft 30 graders slagside, eftersom der var hul i skroget og der var vandindtrængning. Derefter sejlede de ud igen og assisterede C.B. Claudi ind igennem Thyborøn kanal og Agger Redningsstation holdte standby på nord-siden af kanalen i tilfælde af at nogen gik galt. Turen ind igennem kanalen gik rigtig fint og vi fik bugseret slæbebåden sikkert ind til kajen i Thyborøn Havn.

Derefter forberedte vi os på hjemturen til Hanstholm, klargjorte alt materiellet på dækket og kontrollerede at alt var som det skulle være i maskinrummet. Det hele så fint ud og vi sejlede stille og roligt ud af



Kalle i havsnød”

Thyborøn Havn endelig på vej hjem efter næsten 8 timers sejlads i ”møgvejr”. Da vi passerede den sidste grønne bøje ved udmundingen af Thyborøn kanal, hørte vi turbo’en i maskinrummet stalle og derefter døde vores motor. Så kan det nok være at der var nogen, som kom hurtig ned i maskinrummet for at se hvad der var sket, eftersom vi havde fået motorstop midt i indsejlingen til Thyborøn kanal og der var stadigvæk 5-6 meter bølger.

Det blev hurtigt klart at der noget alvorligt galt med motoren og vi skulle have hjælp fra Thyborøn Redningsstation ret hurtigt. Vi var ikke sikre på at vores anker ville holde, da der var en indadgående strøm på ca. 3 knob og noget sø. Redningsfolkene fra Thyborøn var heldigvis ikke nået at komme hjem fra stationen, så de var hurtigt ude og fange os inden vi drev på land og så var det vores tur til at blive bugseret ind til Thyborøn Havn. Her ligger C.B. Claudi så stadigvæk dags dato. Heldigvis skete motorhavariet ikke nogle timer senere ved Hanstholm Havn, så havde scenarioet været et helt andet for hvem skulle have hjulpet os?

**Tak til mandskabet fra Martha Lerche både for hjælpen den dag, men også for gæstfriheden og behjælpeligheden efterfølgende i forbindelse med motorreparationen.**

Stationsleder Morten Olsen  
Hanstholm Redningsstation d. 30/9-2011



”Martha Lerche” og ”Claudi” efter endt arbejde.



Otto Pedersvej 3

6960 Hvide Sande



## HIRTSHALS FISKEAUKTION

Karsten Brovn Pedersen - Statsaut.  
Mobil 20 47 29 65  
www.hirtfiskauk.dk

## TSR THYBORØN SKIBSRADIO

MARITIM ELEKTRONIK

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

Nybygning, opaling og reparation af fiske- & specialfartøjer



## A/S Hvide Sande Skibs- & Baadebyggeri

Beddingsvej 2  
6960 Hvide Sande  
Danmark

JOHNS KRISTENSEN  
SKIBSBYGGERI A/S  
Tlf.: +45 9731 2511  
Fax.: +45 9659 1204  
e-mail: skibe@hssb.dk

## JD-Contractor ApS

(Jydsk Dykkerfirma ApS) ved Gert Normann



Siden 1972

Tlf.: (+45 9742 6311)

Dykkerarbejde af enhver art  
Søkabler - udlægning og nedgravning  
Rørledninger - udlægning og nedgravning

www.jdcon.com



## Niels Jørgen Winther

Aut. EI-installatør

lev vel med el

Hvide Sande

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



## THYBORØN SKIBS & MOTOR A/S

7680 THYBORØN HAVN · TLF. 96 900 100 · FAX 97 83 19 82

## LOSNING AF



## DØGNET RUNDT

Stort kølerum til  
opbevaring af fisk

Døgnvagt 97 96 19 88  
Telefax 97 96 10 05



## Thorkild Grøn's Samlecentral

Auktionsgade 23 - 7730 Hanstholm

## A/s Grenaa Skibsværft

Nordhavnsvej 12 · 8500 Grenaa

Telefon 86 32 18 44 - 86 32 15 83 · Fax 86 32 24 15

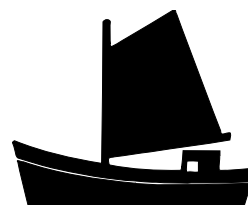
- Nybygning og reparation • Skibssmedie
- Ophalerbedding til 150, 300 og 500 tons
- Reparationskaj med el og vand • Tilkørselsmulighed for kran



## EL:CON

NRGi Installation A/S

Nordhavnsvej 11, 8500 Grenaa  
Tlf. (+45) 86 32 50 66, Fax (+45) 86 32 50 61  
www.nrgi-installation.dk



## Grenaa Fiskeauktion

v/ Leif Hansen

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



## THYBORØN ISVÆRK

Rødspættevej, 7680 Thyborøn, tlf. 97 83 10 03

-Friskere fisk direkte fra nettet!

## THYBORØN FISKEAUKTION®

T: +45 96 90 88 00 · F: +45 96 90 88 19  
W: www.thyboron-fiskeauktion.dk

## SAMLECENTRALEN T H Y B O R Ø N

Tilmelding af fisk:

T: +45 96 90 88 10  
F: +45 97 83 14 59  
E: samlecentralen@c.dk