



Tidsskrift for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 1

APRIL 2012

ÅRG. 79



Den genvalgte bestyrelse – set fra venstre Bjarke Stenrøjl Kristensen, Rømø – Henrik Hammer, Rønne – Jens Slot, Thyborøn – Preben Thomsen, Skagen – Thomas Lundsgaard, Hirtshals – Brian Bennetsen, Gedser – Jens Degn, Esbjerg



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

PEDER OG THOMAS NØRGAARD FISKEEXPORT A/S

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



Otto Pedersvej 3

6960 Hvide Sande



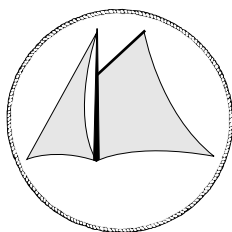
Hanstholt Samlecentral A/s

Telefon 97 96 16 66 · 7730 Hanstholt

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



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



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

Industrivej 20, 7620 Lemvig

Tlf. 97 82 15 00

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

Strømme 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 forår 2012

Foreningen af Danske Redningsmænds generalforsamling, som blev afholdt i Thyborøn den 3. marts, havde fremmøde af godt en snes aktive Redningsmænd foruden bestyrelsen og nogle specielt indbudte gæster, bl.a. Redningsinspektøren, Peter Stamp fra 1. Eskadre og Dan Richardsen fra OAO. Desuden var det glædeligt at flere pensionerede Redningsfolk havde valgt at møde op til generalforsamlingen.

Et af punkterne på dagsordenen var en Præsentation af Foreningens nye Hjemmeside, som Søren fra Hvide Sande er arkitekt for.

Hvis hjemmesiden går hen og bliver den succes, som vi håber, er det ingen hemmelighed, at bestyrelsen påtænker en snarlig lukning af bladet, da økonomien slet ikke hænger sammen mere, hvilket har resulteret i at bladets underskud bliver større år for år. Noget andet er, at de informationer, der kan gives via en hjemmeside, vil være af nyere dato end den information, vi kan give via bladet.

Men det helt store emne på generalforsamlingen var selvfølgelig Kystredningstjenestens overgang til Søværnet, med alt hvad det har af følger på både godt og ondt. Foruden det der blev nævnt i beretningen, blev det også kommenteret af både Peter Stamp og Remmi.

Om aftenen under middagen havde Foreningen den glæde at kunne udnævne to nye æresmedlemmer, nemlig Villy Ringgaard, som blev udnævnt for sin tid som bestyrelsesmedlem og formand for Foreningen, samt Jens Baltesen der er forhenværende stationsleder på Nørre Vorupør Redningsstation, og som har tjent Redningsvæsenet i over 40 år.

Tillykke til jer begge.

Der kan læses mere om selve generalforsamlingen inde i bladet.

Med venlig hilsen.

Jens Slot.

Formand for Foreningen af Danske Redningsmænd.

Indholdsfortegnelse:

Leder forår 2012	3
Generalforsamling	5
SAR – visit Danmark	12
”Svigt” og/eller misforståelser ved alarm 112	14
FRB 08 – ny redningsbåd til RST Skagen	16
Kystredderne i Søværnet	17
Besøg på redningsstationerne i Sæby og Hirtshals	18
Besøg på redningsstation Skagen	19
Besøg på redningsstationerne i Gedser og Klintholm Havn	20
Kombineret Redningsøvelse og ”julefrokost”	21
Personalia	22
Uniformering??	22
FRB 09	23



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



HIRTSHALS FISKEAUKTION

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



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

Generalforsamling

FDRs ordinære generalforsamling 2012 blev afviklet under meget fine rammer i LUKAF KONFERENCE- OG FERIEHUS i Thyborøn d. 03.03.2012 med flg.

Dagsorden:

1. Valg af ordstyrer.
2. Valg af stemmetæller.
3. Formandens beretning.
4. Indlæg fra inviterede.
5. Regnskab fremlægges.
6. Indkomne forslag.
7. Præsentation af hjemmeside/Forslag til afstemning. Bestyrelsen anmoder om mandat til nedlæggelse af Tidsskrift for Redningsvæsen, hvis hjemmesiden viser sig at blive en succes.
8. Præsentation af bestyrelsen.
9. Valg af formand ved urafstemning.
10. Eventuelt.

Forsamlingen med ledsagere samledes kl. 13.00 i mødelokalet, hvor foreningens formand Jens Slot bød velkommen, og man afsang i fællesskab sangen "Lær mig havets klitter".

Derefter forlod ledsagerne lokalet for at tage på en udflugt arrangeret og guidet af formandens hustru Anita. Der var så 30 – 35 deltagere tilbage.

Formanden åbnede så selve generalforsamlingen og gik til **punkt 1**, som var valg af ordstyrer.

Valget faldt på Jørgen Stenfeldt, som ved tidligere generalforsamlinger har vist sig kompetent til opgaven.

Han startede med at konstatere at generalforsamling var lovligt indvarslet.

Dagsordenens **punkt 2** blev frafaldet, da der ikke senere skulle foretages valg, der krævede stemmetælling.

Derefter overlod han ordet til formanden, som under **punkt 3** aflagde sin beretning:

Formandens beretning FDR. generalforsamling 2012.

Asger E. Pedersen Rst. Østerby min-des. Døde i Maj 2011.

Sæby Rst. havde i 2011 100 Års Jubilæum.

Det blev fejret med maner en flot solskinsdag den 30. september, hvor man havde slået et telt op uden for stationen og med ca. 70 gæster. Der var taler af Borgmesteren for Frederikshavn kommu-

ne, Svend Eskildsen og Birger Isaksen. Efterfølgende blev der disket op med det store tag selv bord og drikke ad libitum, til de som ikke var på vagt. Dagen efter var der åbent hus på stationen, hvor man bla. havde fået Skagen til at lægge Lars Kruse til Sæby for på denne måde at synliggøre Redningsvæsenet endnu mere. Det var helt igennem et flot jubilæum.

Man skulle så næsten tro at Sæby Redningsstations 100 års jubilæum var planlagt til at være en afslutning på det, at Kystredningstjenesten hørte ind under FRV. Her tænker jeg selvfølgelig på den såkaldte Ressortomlægning / nedlæggelse af FRV. den 3. oktober 2011, som var en direkte følge af, at vi fik en ny regering.

Jeg tror, det kom som et chok for os alle, og ikke mindst for de mennesker, der har haft som job at servicere Kystredningstjenesten fra København, hvad angår den daglige drift med hensyn til, løn, forsikring, kursus, uddannelser, rejser osv.

Ressortomlægningen kan for mange af os virke uigenomtænkt, og ude på kysten har man i første omgang mærket det, som om mange ting for en tid gik totalt i stå. Her tænker jeg på nyanskaffelse af Thorsmindes nye FRB. MRB projektet. Rep. af bygninger osv.

Det lader også til, at det hele er blevet langt mindre smidigt med hensyn til indkøb, reparationer, rejser osv.



Bestyrelsesformand Jens Slot aflægger beretning.

Det kan godt gyse lidt i mig, når jeg i mit stille sind sidder og funderer over, hvad fremtiden bringer med hensyn til sådanne ting, og ikke mindst når jeg tænker på, hvordan tingene kommer til at se ud for de deltidsansatte stationsledere. Som tingene var før i det gamle FRV. var der eksempelvis en rimelig kort forretningsgang fra et havari, og til at en reparation eller dokning var sat i værk. En af grundene til dette var, at tingene var smidige i det gamle FRV, og det kan nok tilskrives, at der efterhånden var blevet opbygget en gensidig tillid og forståelse, for ikke at sige en ære FRV. og stationerne imellem, i at opretholde en funktions-tid et godt stykke over de 90 %.

Hvis vi ser tingene ud fra den betragtning, kan vi godt frygte, at vi bliver sat godt og grundigt tilbage i tiden, især hvis vi bliver pålagt at kontakte de funktionelle tjenester, hvis blot vi skal købe en bolt eller et filter.

Her vil jeg da gerne endnu en gang opfordre 1 Eskadre til at prøve at påvirke de funktionelle tjenester til at kunne se tingene fra vores synspunkt. Det kan efter min mening ikke være rigtigt at der f.eks. skal sendes en tekniker fra Frederikshavn for at svejse en lydpotte, hvis det ellers er en ting, der kan ordnes i løbet af 2 timer med hjælp fra den lokale smed. Her er det mit håb, at de mennesker, der sidder længere oppe i hierarkiet, er en smule praktiske og lader fornuften sejre.

Jeg kan også godt frygte, at der er kræfter i Forsvaret, der arbejder på at opluge de service funktioner, vi altid har haft nytte af i København. Her tænker jeg på pigerne på kontoret, vores ingeniører og mester. Min frygt går på, at de med tiden vil blive opslugt i af Forsvarets funktionelle tjenester FPT, FMT osv.

Det er mennesker, der hver eneste dag har ydet det bedste, de har lært for at få tingene til at glide så let som muligt for os ude på stationerne, med hensyn til løn, ferie, rejser, uddannelses bøger, kurser, indrapporteringer, regninger, kontakt til andre styrelser bare for at nævne nogle ting.

Hvis alle sådanne ting med tiden bliver flyttet ud og væk fra vores nuværende stab i København, er jeg bange for, at vi mister en masse baggrundsviden om, hvorfor tingene nu engang er, som de er, med hensyn til regler, uddannelser, bygninger, skibe osv.

For lige at slutte denne her af, har jeg bestemt at springe let og elegant over alt

det bøvlg og ballade, som det famøse ansættelsesbrev FPT som det første, nåede at få sendt ud til samtlige Redningsfolk. Det endte som alle jo er bekendt med, at brevet er trukket tilbage, og hvad der nu kommer til at ske, ved jeg ikke? Men her er der jo ikke andet for end at vente og se, hvad tiden bringer.

Uddannelse og opretholdelse af sønæringsbeviser.

En anden ting som jeg i fremtiden kan se, at der måske vil blive problemer med, er en simpel ting som opretholdelse af vores sønæringsbeviser. Jeg føler, der er ved at være en tendens til at folk får sværere ved at opretholde deres papirer, men om det er søfartsstyrelsen, der har strammet op på deres regler, ved jeg ikke. Jeg tror der vil være en ide i, at Remmi i samarbejde med en eller to mand fra bestyrelsen får reglerne kigget grundig igennem med hensyn til opretholdelse af den enkeltes sønæringsbeviser, så folk ikke står i den situation, at man skal op til en ny prøve eller har mistet sine papirer efter 5 år pga. at vi ikke har optjent sejltid nok på redningsbådene.

MRB. Projektet.

På MRB seminarieret i marts 2011, fik vi nedskrevet alle de brugerkrav, der allerede var blevet samlet ind under Villys tid som formand. Senere gik arbejdet så helt i stå, som det er sket så mange gange før med de store projekter, og mon ikke årsagen hertil har noget at med økonomi at gøre.

Jeg husker tydelig den dag, da vi var til opstartsmøde i København for 1 ½ år siden, hvor der var en mand, der sagde, at der vil gå mindst 5 år, før vi kommer til at se den første nye MRB. Der blev godt nok skævet mistroisk til ham, især fra staben i København. Men indtil videre er jeg nok tilbøjelig til at give ham ret, selv om jeg normalt ser ret optimistisk på tingene.

Men en af de ting der vidner om, at det begynder at haste med MRB projektet er, motorhavariet med CB Claudi i Thyborøn kanal den 13. september. som med alt tydelighed bekræfter at 2 fremdrivningsanlæg, der er uafhængig af hinanden, er det eneste rigtige i en alt vejrs båd af MRB typen. Nu var besætningen på Claudi så svineheldig at havariet skete lige efter en aktion, hvor man i samarbejde med Martha Lerche fra Thyborøn havde fulgt 2 skibe ind til Thyborøn, da man vurderede, at der var for stor en risiko ved at anløbe havnen i Hanstholm med bådene på slæb. Vejret var stormende kuling, og der var ret kraftig sø både over kanalen i Thyborøn, men så sandelig også over

indsejlingen til Hanstholm havn, og hvis havariet var sket der, kunne det nemt have endt med et totalforlis af Claudi. Men nu skete det hele heldigvis i Thyborøn kanal, hvor hjælpen ikke var længe om at nå frem, da besætningen på Martha Lerche ikke havde forladt stationen endnu.

Vi begynder også at få større udgifter på type 20 og 23. Bla. er der brugt et større beløb på Anne E. Rørbyes motorer på renovering af svingningsdæmpere og remgrej.

Og selv om alle her godt er klar over det, kan jeg ikke lade være at nævne at vi stadig har 3 træbåde fra 60 og 70 erne i aktiv tjeneste.

Men her bliver den ene nu udfaset i den snarlig forestående MRB rokade i Kattegat.

MRB. Rokaden i Kattegat. Mellem Grenaa - Skagen og Anholt.

En udløber af den strategi FRV lavede i foråret 2011.

Inden jeg går videre, vil jeg gerne understrege at FDR ikke var enige i FRVs endelige beslutning.

Jeg tror efterhånden alle her i lokalet kender til detaljerne i rokaden, så det vil jeg ikke trætte jer med, men jeg ved at beslutningen om at sætte rokaden i værk har givet de faste folk i Grenaa en masse spekulationer om deres og stationens fremtid.

Men, lovede man fra det gamle FRV. højt og helligt, at de faste stillinger kun vil blive skåret væk ved naturlig afgang, altså ingen fyringer.

FDR. var godt nok med til bords da forhandlingerne om strategien blev gennemført, og heldigvis for det, for jeg tør godt her sige at Grenaa ikke var den eneste station man i det gamle FRV havde tænkt sig at pille ved, men sådan har det jo været de sidste mange år, når der skulle laves strategier.

Hvis jeg skal beholde den negative hat på lidt endnu, var der flere steder i det gamle FRV ved at være en holdning til, at når der skulle spares penge, så kunne man da bare lukke en redningsstation, eller fjerne en båd.

Og det får mig til at tænke på den ene personalekonference, som nåede at blive afholdt i Nyborg kort tid inden FRV blev nedlagt.

En af opgaverne på Konferencen gik på, at man ude i de små grupper skulle beskrive hvad FRV's kerneopgaver var. Og her blev jeg ikke overrasket, da jeg kunne høre og konstatere, at flere af de mennesker, som arbejdede med nogle af FRVs projekter, ikke mente at Kystredningstjenesten hørte til en af FRVs vigtigste

kerneopgaver. De mente derimod, at mange af de fine projekter, man var ved at opfinde for ikke at gøre sig selv arbejdsløs, var vigtigere. Bla. projekter som Nordlys. Eller Blålus som nogle kaldte den. Men jeg vil hellere se tingene fra en anden vinkel. Nemlig den, hvilken ydelse forventer man som skatteborger at Farvandsvæsenet leverer? Her er der i min verden ingen tvivl: At vi kan stole på de søkort vi sejler efter, både med hensyn til vanddybder og afmærkninger osv. At afmærkningerne bliver vedligeholdt.

At man får en hurtig og professionel hjælp til søs, hvis man kommer i nød.

Men de holdninger jeg har, er måske bare en udløber af at jeg er født og opvokset ved havet og ved, hvad det har af betydning, at man kan få hjælp når det gælder, og at den kommer så hurtigt som overhovedet muligt.

Renovering af stationsbygninger:

Skagen og Rønnes stationsbygninger har det meget skidt, og her er det nødvendig med en snarlig løsning på problemerne.

I Rønne er betongulvet i bådhuset fuldstændig undermineret, så der er et meget stor hulrum imellem betonen og det stabilgrus, der skulle være nede under betonen.

I Skagen har man det problem, at stationen ligger på forurenede jord.

Og til sidst vil jeg nævne Østerby, som efterhånden også trænger til at få moderniseret forholdene, så man kan komme op på nutidens standard med hensyn til omklædning, kontor og ophold.

Rekruttering af nye besætningsmedlemmer.

Der har på en af vores stationer været uoverensstemmelse mandskabet imellem.

Uoverensstemmelsen har gået på, at nogle af folkene ikke mente, de var blevet hørt, da der skulle vælges et nyt besætningsmedlem.

Det fik så den konsekvens, at der var to mand, der valgte at sige deres stilling op.

Sådanne uoverensstemmelser vil aldrig få en lykkelig udgang, da der altid vil være en eller nogle, der står tilbage med skyldfølelse over, at de har været kilden til stridighederne.

Når det er sagt vil jeg minde om, at der altid har været en tradition ude på kysten for en god snak besætningen imellem og til sidst en afstemning om, hvem der skal prajes til at melde sig som frivillig. Det er en tradition, jeg mener, vi skal kæmpe for og værne om at holde fast i.

Man kan godt frygte, at der netop på det

her område er meget langt fra København og ud til os i vandkants Danmark.

Set fra FPT.s synspunkt kan en ansøgning fra en mand se nok så godt ud på papiret, men hvad hjælper det, hvis manden har et dårligt ry i byen, og er en som ingen har tillid til.

FRB 06 Sønderho.

Sidste år lykkedes det så endelig at få indkøbt 2 nye motorer til Sønder Ho's FRB 06. Det vel at mærke 2 motorer, der ikke havde været igennem den ombygning og de test, som de oprindelige motorer båden blev leveret med, havde været igennem, for at de kunne SOLAS godkendes. Trods alle de forhindringer og irritationer Hans og co. har været igennem, er meldingen fra stationen nu, at man er glad for og tryk ved båden, og efter sigende er den også blevet en smule hurtigere i acceleration og på topfarten. Hvilket skyldes, at de to motorer er blevet et nummer større end de forrige

FRB 07 til Klintholm.

Selv om det efterhånden er kendt for alle, kan jeg ikke lade være at nævne at John og Klintholm efter mange års ventetid endelig fik en ny båd tilført stationen i Klintholm. Det viste sig desværre ret hurtigt, at man fik nogle problemer med kondens og fugt i de elektriske komponenter, som er installeret i pulten i styrehuset. Og der var efterfølgende også en fejl i et multistik til motorstyringen på den ene motor, men disse fejl er for længst blevet rettet, og så vidt jeg ved, har der ikke været problemer med det elektriske siden. Derudover måtte man til at begynde med, have båden til at ligge i vandet da man ikke kunne køre den op i bådhallen, da portåbningen simpelthen ikke var stor nok. Helt af hvilken grund skal jeg ikke gøre mig klog på, men det ser i hvert fald ud som om, at der en som har glemt at slå et led ud på tommestokken.

Jeg ved John stadig går og venter på at få lov til at lægge støddabsorberende gummitåte på dækket i hans båd, og de har også et ønske om mere stuverum på båden. Og så mangler han også at få de såkaldte gardiner installeret i døråbningerne i SB og BB.

Ellers skulle de vidst være glade for båden i Klintholm, hvor bådens søgenskaber for alvor blev prøvet af, da Klintholm blev kaldt til hjælp under den tragiske Præstø ulykke.

FRB 08 til Skagen blev leveret den 22. december 2011.

Og her har man indtil videre været overordnet tilfreds med båden. FRB 09 til

Gedser blev leveret den 23. januar 2012, og FRB 10 til Grenaa er leveret her slut februar.

Bådene har gennemgået en del forandringer i forhold til FRB 07, der kom til Klintholm. Nogle af de ændringer, der her bør nævnes, er Styrehuset, der har fået en front, der nu hælder agterud, samtidig er den gjort 10 cm. smallere i hver side, for at gøre passagen nemmere og bedre, hvis man skal ud på fordækket. At styrehuset er gjort smallere, har så givet lidt andre udfordringer med hensyn til placering af instrumenter i pulten, bla. har man været nødt til at flytte mobil telefon og satellit telefon hen på agter skottet. Der er blevet lavet 2 stk. stuverum i dækket foran motorkassen. Adkomsten til waterjetrummet er blevet mere sikker med hensyn til vandindtrængen, da lugen der før var udført som en stor luge, nu er blevet 2 delt, og så er der blevet monteret 3 små luger, så man kan betjene søventiler og rense sandfilterne uden risiko for at bordfylde waterjet rummet.

Fenderne er blevet ændret fra værftets egen til en PUR-fender. Bakken er blevet hævet med 10 cm, for derved at få plads til nogle andre og forhåbentlig meget bedre projektører af mærket Norse Light. Før vi turde hæve bakken, blev der lavet en test på Klintholms FRB 07, om det ville tage udsynet. Ullman sæderne er nu blevet monteret med en anordning, så sæderne kan hæves og sænkes, og med fodhvilerne så både høje og lave personer kan sidde ned og samtidig have et godt udsyn under sejlads - en vigtig detalje, da det netop er meningen, at man skal kunne sidde ned for at skåne ryggen. Her ved jeg godt, at det næsten er religion for de fleste, at man står op under sejlads i hårdt vejr, men jeg ved af egen erfaring, at det skåner ryggen, hvis man tillærer sig at sætte sig ned under selv under sejlads i hårdt vejr.

Til sidst kan jeg oplyse at Accelerationen på de nye FRB. fra 0 til 30 knob er 11 sek.

0 til 40 på 18 sek.

Topfarten ligger på 42- 43 knob.

Nye Dragter.

Når jeg tænker tilbage på de 20 år jeg har været Redningsmand, så har der fra tid til anden været diskussion om, hvilke typer dragter vi skulle gøre brug af. Skulle det være med løs eller fast hætte. Skulle de være grønne eller orange. Skulle det være Helly Hansen eller Viking. Der har været diskussion om vores veste. Behøver man at bruge dem altid, skulle de have manuel eller automatisk udløsermekanisme osv. På et tidspunkt blev der så taget kontakt til

Viking i Esbjerg, som var meget interesseret i redningsmændenes forslag til at forbedringer, som så skulle indbygges eller tages med i en ny serie af dragter. Dragten har fået en blandet, men dog overvejende positiv modtagelse. Dragten er med indbygget vest, og selve modellen er mere kropsnær, og sidst men ikke mindst er halslukningen i et stykke, men det har bevirket, at der har været et par henvendelser fra redningsfolkene om, at de ikke har været i stand til at bruge dragten enten pga. klaustrofobi, kvælningsfor-nemmelser eller problemer med nakken. Med disse henvendelser havde man så håbet, at der ville blive givet tilladelse, så man kunne købe en dragt af den gamle type. Men det har Redningsinspektøren blankt afvist, da den nye dragt er konstrueret, så den rent sikkerhedsmæssigt er bedre end den gamle. Bla. p.g.a. den indbyggede vest. Hvis der skal dispenseres for at man må købe den gamle dragt, forlanger Remmi en lægeerklæring, som man selv skal betale, og inden dragten kan købes, skal bestillingen hos Viking godkendes af Remmi. Jeg vil gerne pointere, at det selvfølgelig er meningen, at vi alle skal kunne bruge og være i de nye dragter, og det kan godt se ud som om Viking har haft lidt problemer med deres målskemaer. Men det ved jeg, Thomas og et par af de folk som har haft de største problemer med dragten, er i dialog med VIKING om netop nu. Jeg vil dog til allersidst gerne tilføje, at vi selvfølgelig er glade for, at vi har en ledelse der vægter sikkerheden højest, jeg ville være mere ked af det, hvis man havde sagt, at det var rigeligt, hvis vi kun var iført en termokeddragt.

Men et er sikkert, hvis dragten skal blive en succes, er der stadig flere ting, der skal rettes til.

Ny Ambulance til Anholt:

VW. Rockton med 4 wd. Er bestilt ifølge Remmi.

112 Klienten.

Ønske om smidigere alarmering procedure.

Igennem de sidste par år har vi fra FDR flere gange efterlyst muligheden for at komme direkte på alarm klienten via 112. Et ønske, der på alle måder, vil forkorte tiden fra der bliver ringet efter hjælp, og til vi er fremme. Ikke mindst i tilfælde af badeulykker, ulykker i havne og kystnære områder.

Efter vores mening burde vi kunne kobles med på 112 klienten, og set ud fra en skatteydere synspunkt, må det være en simpel og billig måde at effektivisere

beredskabet på, så hjælpen når hurtigere frem.

Efter et møde med SOK og politiet den 23-2 blev det så endelig besluttet, at Redningsstationerne skal kobles på 112 klienten.

112 regner med, at det vil kunne lade sig gøre at koble os på, så vi kan forsøge os over sommerperioden, og derefter lave en evaluering til efterårets OKD møde. (Operativ kommando gruppe Danmark).

Der er dog nogle praktiske ting, der først skal tages højde for, og en af disse består i, at få skitseret hver enkelt stations realistiske operationsområde, hvilke telefoner skal have SMS beskeden osv. Men det er noget, vi kommer til at arbejde med hen over foråret.

UROM.

De sidste ting der her er nævnt med hensyn til materiel, får mig til at tænke på det udvalg, vi i det gamle FRV kaldte for UROM.

UROM var i det gamle FRV et udvalg, der bestod af Direktøren, Divisionschefen, Redningsinspektøren, Redningsinspektørens stedfortræder, en mester, en bygningskonstruktør, og en skibingeniør, og sidst men ikke mindst var udvalget repræsenteret af 4 medlemmer af FDR.

UROM havde til opgave at følge projektering og bygning af nye rednings- og hjælpefartøjer. I forbindelse hermed er det UROM s opgave at udarbejde indstilling om a) størrelse. b) byggematerialer c) udstyr og e) bemanning og uddannelser.

Det gælder selvfølgelig også for køretøjer og bygninger.

Udvalget er en udløber af den tragiske ulykke med RF 2, som skete for 30 år siden.

Siden den tid har der været en tradition for at høre Redningsmændene og have dem med på råd, vejledning og brugerkrav.

Det er en tradition, som jeg godt kan fornemme, at man ikke er så bekendt med i det nye system, vi nu er blevet en del af. Her har man jo allerede en hel flok specialister, som ved en hel del om skibe og alt dertil hørende materiel.

Men lad det være sagt med det samme, Foreningen af Danske Redningsmænd er villige til at gå meget langt for til stadighed at få den samme medindflydelse, som vi altid har haft på det grej og materiel, vi skal bruge i fremtiden. Det kan godt være, vi aldrig har været så skarpe på alt det, der hedder løn og overenskomster, og hvad ved jeg, men når det kommer til det operative, så har vi altid taget ved lære af mange generationers erfaringer, hvilket også har resulteret i, at det er uhyre sjældent, at vi har måttet kapitulere over for en forestående opgave, netop fordi det materiel, vi har rundt omkring i landet, er skaffet med det formål, at vi kan sejle ud på havet og hjælpe, når andre må søge havn.

Med andre ord har UROM i den grad været med til at forme kystredningstjenesten, til det den er i dag.

Det samme er sådan set gældende for vores LSU, hvor vi har haft et glimrende samarbejde med FRV omkring vores uddannelser, kurser, uddannelsesbøger, opretholdelse af sønæringsbeviser osv.

Tøj.

Vores Arbejdstøj vil igen i år blive leveret af Four- Dane, som også har leveret til os de sidste par gange.

Kystredningstjenestens fond.

Fonden er en sammenlægning af alle de tidligere fonde og legater, Emilie Robin og Martha Lerche osv. som har doneret penge til Redningsmænd og deres enker med tilknytning til kystredningstjenesten.

Ved en sammenlægning har man opnået det resultat, at summen af frie midler til uddeling er blevet af en størrelse, som bedre vil kunne mærkes hos de mennesker der modtager legatportioner. Summen af frie midler i de tidligere fonde var efterhånden ved at være så små, at det hele blev spist op i administrationsomkostninger.

Ved en sammenlægning bliver det så sådan, at der igen kan deles nogle rimeli-



Bestyrelsen lytter til beretningen



Forsamlingen lytter

ge portioner ud til glæde for de trængende.

Ressorntomlægningen har dog også her givet nogle udfordringer, da et par af de mennesker, der sad med i bestyrelsen, ikke er fulgt med over i Søværnet. Så også her er det ligesom at starte lidt på ny.

Så er der stadig lidt uafklarede spørgsmål imellem kystredningstjenesten og Søværnet.

1. Bliver vore skibe i fremtiden registreret i det civile skibsregister?
2. Hvilke regler forudser SOK fremtidens redningsbåde skal bygges efter. Der har siden RF 2 været en tradition for, at Redningsmændene har deltaget i byggeudvalgene, som jeg fortalte om før. Her har FDR en helt klart forventning om, at vi stadig skal sidde med i de respektive arbejdsgrupper med hensyn til regler, krav, erfaring og udvikling.
4. Hvordan kommer fremtiden til at se ud med hensyn til rep. og dokning. Vi oplever allerede nu små problemer med hensyn til småreparationer og indkøb, hvor det tager tid inden man får den endelige tilladelse til at tingene må sættes i gang.
Vi håber, 1. eskadre vil tale vores sag længere oppe i hierarkiet, så vi også i fremtiden må have lov at benytte vore lokale håndværkere, så vi hurtig kan melde os klar igen efter småhavarier osv.
6. Er der i søværnet et krav med hensyn til erhvervelse af blå bøger osv. Her tænker jeg ikke på det rent fysiske, men vi har oplevet problemer et par steder med især synstesten. Det er selvfølgelig vigtigt, at man kan skelne imellem de forskellige lanterner, men for at man ikke er skikket til udgik på broen, kan man jo godt være en god redningsmand.

Codan Forsikringen.

Vi har haft en mand på Klintholm, som kom til skade, da han var på vej ned til stationen, efter at man var blevet bippet ud.

Han blev slemt beskadiget på kæben og tænderne, og han måtte sygemeldes i en måned fra sin hyre.

Det har hele tiden været vores opfattelse, at vi var forsikret fra vi blev kaldt ud, og til vi var hjemme igen. Men i dette tilfælde er sagen ikke afgjort, da den stadig ligger hos arbejdsskadestyrelsen, ulykken skete i september.

En anden ting er, at manden heller ikke

har fået kompensation for den måned, han har været sygemeldt.

Nu ved jeg godt, at det har været en turbulent periode, men jeg mener ikke, det kan være rimeligt, at det er manden selv eller foreningen, der skal kontakte vores arbejdsgiver for at gøre opmærksom på, hvad vi har krav på efter vores overenskomststafale, det mener jeg skulle køre automatisk.

Og det håber jeg, der er nogle i København, der nu begynder at kigge på.

Forhandling i FPT om overgang til ny pension for kommende deltidsansatte Redningsmænd.

Der har ikke mindst fra FPT side været et ønske om, at kommende deltidsansatte skulle gå over på en mere tidssvarende pensionsordning i stedet for vores nuværende understøttelsesordning. Altså en ordning magen til den vi kender fra det private erhvervsliv.

Der er blevet lavet en del udregninger på, hvor meget en deltidsansat kan optjene til hans pension, da der selvsagt er stor forskel på, hvad en deltidsansat tjener afhængig af, hvor han er ansat.

Hvis man starter som 38 årig og tjener 35.000 kr. bliver det til en månedlig udbetaling på 121 kr. Hvis man vælger en 10 årig ratepension bliver det til 618 kr. begge med startudbetaling som 67 årig.

Hvis man derimod er oppe at tjene 51.500 kr. årligt, bliver det til 441 kr. månedlig eller en rate på 832 kr. Sådan vil det naturligvis stige, desto mere man tjener.

Fordelen ved denne pension er, at man kan spare op til pension fra man bliver ansat og ikke som på understøttelsesordningen først som 35 årig.

Men uden jeg kender de nøjagtige tal, er jeg helt overbevist om, at der ikke er ret mange alm. deltidsansatte redningsmænd, der gennemsnitlig tjener over 35.000 kr. De endelige forhandlinger kommer først til at foregå til foråret til OK 13.

Det, der kan virke tillokkende med hensyn til den nye pensions ordning, er at alle bliver dækket ind under Gruppeliv ordningen.

Men her kan det så diskuteres, om ikke de fleste er dækket ind under en lignende ordning på deres private arbejdsplads.

Forenede Gruppe liv.

Den gælder for alle overenskomstansatte og timelønnede, der gennemsnitlig har mindst 15 timers ugentlig arbejdstid. Her er dødsfaldsdækningen sat op fra 300 til 370.000 kr. Børnesummen for hvert barn

under 21 år lyder på 30.000 kr. Kritisk sygdom lyder på 100.000 kr. Og endelig er der blevet lavet en ordning, hvor børn bliver dækket ind under visse kritiske sygdomme. Summen lyder på 50.000 kr.

Fremtidens Redningsmand m/k.

Er et projekt som jeg tror alle efterhånden kender til.

Et projekt der er støttet af erhvervs- og byggestyrelsen.

Michael Flor Hansen, som har været tovholder på projektet, har været ude i landet hos flere af jer for at lave interviews osv. Og han er nu kommet så langt i projektet, at han har vist det frem for en hel del mennesker, og jeg har da også personligt selv set hans forslag.

Jeg er personligt dybt imponeret af det stykke arbejde, Michael har lavet indtil nu.

Jeg synes han rammer plet i hans betragtninger af, hvad det er, der får folk til at melde sig ind under Redningstjenestens faner.

Hvordan vi betragter vores materiel som vores eget.

Hvad vi har af betydning for lokalsamfundet osv.

Og selv om det ikke var meningen da projektet startede op, så ved jeg at Michael også har været i Søværnet for at præsentere det nuværende resultat, og mon ikke det har givet en del mennesker et større indblik i, hvad det er vi foretager os, end en masse ord og møder kunne have gjort. Jeg tror i ethvert tilfælde ikke at timingen på nogen måde kunne have været bedre, hvis vi selv kunne have et tidspunkt for hvornår Michael skulle ha leveret det færdige resultat.

For de, som ikke har set forslaget, kan jeg oplyse, at der er en link til foredraget på FRV's hjemmeside i lighed med de link, der har været brugt til videotransmissionerne.

Nye æresmedlemmer.

Willy Ringgaard. Jens Baltesen.

Hjemmesiden www.kystredning.dk

Søren vil fortælle, hvor langt han er nået med siden.

Regnskabet.

Villy Ringgaard forelægger det endelige årsregnskab.

Bladet.

Tak til redaktøren Preben for hans store arbejde med at holde det kørende.

Planerne om at skippe bladet kommer sig af, at det er dyrt at holde kørende rent økonomisk.

Interessen for at levere stof til bladet er næsten ikke til stede fra medlemmerne og stationerne. I den tid jeg kan huske, har det været et evigt tilbagevendende emne fra tid til anden.

Det har før været forespurgt, om vi ikke skulle starte en hjemmeside op, hvilket nu er i gang, og hvis den viser sig at blive en succes, er der ingen tvivl om at folk snart vil lære sig at søge deres information der i stedet for i bladet, hvor informationen tit og ofte er gammelt nyt, inden det når ud til medlemmerne.

Nu er det ikke sådan, at vi har planer om at lukke bladet lige med det samme, men bestyrelsen vil alligevel gerne høre, hvad folk siger til en eventuel lukning af bladet, selvfølgelig under den forudsætning at den nye hjemmeside bliver en succes.

Den fyldige beretning blev godkendt efter uddybning/diskussion af enkelte punkter.

John/Klintholm harcelererede over den lange ekspeditionstid, der går med at træffe afgørelser i forsikrings spørgsmål. Hen nævnte et eksempel på over et halvt år. Det kan have fatale konsekvenser for den enkeltes økonomi.

Remmi erklærede sig enig. Han forklarede forretningsgangen, men var også uforstående over den lange ekspeditionstid.

Brian/Gedser mente, at arbejdsgiver bør dække udgifter, indtil der træffes afgørelse i Arbejdsskadestyrelsen.

Remmi fortalte, at folk der arbejder i Kystredningstjenesten er dækket ind.

Punkt 4 – Indlæg fra inviterede.

Kommandørkaptajn Peter Schinkel Stamp, Stabschef i 1. Eskadre.:

Ressortoverførslen kan sammenlignes med et tvangsægteskab.

Kystredningstjenesten er et helt nyt bekendtskab for Søværnet. Man må lære hinanden at kende og håbe og arbejde på, at det på sigt bliver til kærlighed.

Han fortalte, at han havde været i Søværnet i over 30 år og besat mange stillinger såvel på land som til søs. For tiden er han altså stabschef i 1. Eskadre, som tæller over 700 medarbejdere efter at Kystredningstjenesten er kommet til.

Han mente, at der for tiden er en krise forsvarsministeren og Søværnets ledelse imellem p.g.a. at ministeren mener, at Forsvaret kan køres som en civil virksomhed. Det mener man ikke i Forsvaret/

Søværnet, ligesom han havde svært ved at se, at Kystredningstjenesten kunne indpasses i kulturen. Men det er 1. Eskadres opgave at sørge for, at redningsstationerne ikke kommer til at mærke forskellen.

Det var en selvfølge, at UROM skulle bestå, men den fremtidige form er ukendt – tiden vil vise det.

Der skal røres mindst muligt ved Kystredningstjenestens selvbestemmelse og frivilligheden skal respekteres. Der vil ikke blive foretaget nyansættelser på RST uden lederens og besætningens medbestemmelse, ansættelserne skal ikke ske centralt.

Indkøb administreres enkelt, reparationer skal ske lokalt, men det kan dog ved større rep. være nødvendigt med håndværkere fra SØV.

Vi har at gøre med en organisation med 23.000 medarbejdere, som skal koordineres med de enkelte RST, så der sker så få forandringer som muligt.

Remmi Edelskov Pedersen, som var og er redningsinspektør fortalte, at Farvandsvæsenets nedlæggelse kom som en total overraskelse for alle i organisationen.

Hen mente, at Kystredningstjenesten havde hørt mere naturligt hjemme i Beredskabsstyrelsen frem for Søværnet, men mente, at det nok kommer til at fungere.

Remmi og hans stab fungerer som et sekretariat for Søværnets stabsfunktion

for at understøtte Kystredningstjenesten. Der skal en dialog i gang, da det er uundgåeligt, at der vil ske personforflytninger og udskiftninger i staben/sekretariatet, men der forventes ingen ændringer i bemanningen af redningsstationerne.

Mens Farvandsvæsenet var en "Niveau 1 – myndighed" med selvstændigt budget og myndighed til selv at foretage indkøb og ændringer af materiel og bygninger, er man nu placeret som en "Niveau 4 myndighed" i Søværnet uden at disse dispositioner kan disponeres i sekretariatet, idet man nu er underlagt forsvarsbudgettet.

I stærkt nødvendige tilfælde kan materielforvaltningens beredskabsofficerer dog give tilladelse til nødvendige reparationer m.m. Da Forsvarets Materiel Tjeneste (FMT) overtager Kystredningstjenestens skibe og øvrige materiel, vil den hidtil kendte korte vej fra tanke til handling uden tvivl blive noget længere.

Materielanskaffelser som var godkendt i FRV før nedlæggelsen, er dog fortsat i orden.

M. h. t. fremtidige indkøb vides det ikke endnu, hvorvidt de kommer til at foregå igennem FMT eller Kystredningstjenesten.

MRB-projektet trækker ud p.g.a. uklarheder i Forsvaret.

Bilen til Anholt er dog bestilt og leveres i uge 18. FRB til Grenå er forsinket p.g.a. konstaterede skævheder i skroget, de skal repareres under garantien.



Remmi Edelskov Pedersen kommer med et indlæg, i forgrunden Stabschef Peter Schinkel Stamp, som foretager noter.

Hvornår "Grenårokaden" finder sted vides ikke MRB "A. Rørbye" skal ombygges.

Redningsdragter: FRV kontaktede "Viking" for udvikling af nye dragter, som naturligvis skal passe til redningsfolkene.

Bygningsrenovering: Skagen trænger til en ny station, ønsket er sendt til Eskadren, men er endnu ikke afgjort.

Rønne rst er undermineret og bør flyttes, det er også meddelt Eskadren.

Kystredningstjenestens bygninger må betragtes som en integreret del af beredskabet, ligesom skibsmateriellet bør opfattes som personlig udrustning. Om skibsregistreringen skal ske civilt eller under Søværnet vides endnu ikke.

Kystredningstjenesten er på forsøgsbasis optaget som "112-klient", hvilket er noget af en landevinding, da det er minutter, der tæller ved udrykning. Men det pointeres, at der er tale om en service og ikke en alarm.

Vedr. SU: Ressortudflytning vil betyde, at mønstret ændres.

Rekruttering af redningsfolk skal bestemmes lokalt og ved en dialog mellem redningsinspektøren og stationslederen. Men stationslederstillingerne bestemmes alene af redningsinspektøren.

For tiden kører et "rekrutteringsprojekt" af Michael Flor Hansen.

Remmi sluttede sit indlæg af med at fastslå, at pensionsspørgsmålet er en vigtig opgave for FDR-bestyrelsen.

Herefter blev der holdt en pause på 8 min. inden der blev åbnet for spørgsmål.

Spørgsmål:

Claus fra Bornholm fortalte, at der skulle besættes to stillinger i Nexø, der var tvivl om hvordan man håndterede evt. manglende kurser/papirer.

Svar: SØV sørger for og betaler for mgl. kursuspapirer.

Spørgsmål:

Lorenz fra ???: Hvad med intranettet?

Svar: Det kommer ikke ud til rst, der henvises til Internettet.

Derefter gik man til dagsordenens **pkt. 5 Regnskab:**

Da regnskabet var rundsendt til Rst., blev det ikke gennemgået – men der var mulighed for spørgsmål.

Bortset fra et enkelt spørgsmål om for- eningsbladets økonomi, som blev henvist til behandling under pkt. 7, var der ikke flere kommentarer, hvorfor regnskabet blev godkendt.

Foreningen af danske Redningsmænd Driftsregnskab 1/1 2011 - 31/12 2011

Kontingent.....		186.844,90
Salg af artikler.....		
Køb af artikler.....	5.826,25	
Generalforsamling.....		
Regionsmøder.....	14.629,96	
Bestyrelsesmøder.....	8.973,00	
Lønudgift.....	24.800,00	
Rejseudgifter.....	5.866,78	
Blomster og gaver.....	7.121,86	
Telefon.....		
Porto og gebyrer.....	61,50	
Diverse udgifter.....		
Diverse udgifter ved møder.....	797,75	
Varelagerregulering.....	3.631,00	
Kontingent OAO.....	57.968,40	
Udg. i fbm. hjemmeside.....	5.744,43	
Overskud ORD. DRIFT		51.423,97
Renter Vestjysk Bank 3520776.....		10,28
- - 7536489.....		31,37
- - 3007295.....		7.490,96
- - 1303993.....		1.752,11
OVERSKUD I ALT		60.708,69

Tidsskrift for Redningsvæsen Driftsregnskab 1/1 2011 - 31/12 2011

Annonceindtægter.....		31.050,00
Trykning af blad.....	45.483,60	
Porto samt fors. af blad.....	12.862,00	
Kontorart. o.l. redaktør.....	665,85	
Rejseudg. redaktør.....	2.717,00	
Papirvarer.....	860,00	
Honorar redaktør.....	16.000,00	
UNDERSKUD I ALT		- 47.538,45

Status pr. 1. januar 2012

AKTIVER:		
Vestjysk Bank 7536489.....		57.154,60
- - 3520776.....		16.060,01
- - 1327695.....		287.490,96
- - 1303993.....		82.479,73
Varelager (krus, askebæger o.l.).....		7.065,00
Tilgodehavende annoncer.....		30.825,00
AKTIVER I ALT		481.075,30

PASSIVER:		
Skyldig Grafisk Tryk.....		63.502,00
Skyldig moms.....		- 3.125,85
Skyldig skat.....		15.038,00
Skyldig AM-bidrag.....		3.264,00
Egenkapital 1/1 2012.....		402.397,15
PASSIVER I ALT		481.075,30

EGENKAPITAL:		
Saldo pr. 1/1 2011.....		389.226,91
Renteindtægter.....		9.284,72
Overskud forening.....		51.423,97
Underskud blad.....		- 47.538,45
EGENKAPITAL 1.1.2012		402.397,15

Regnskabet er udarbejdet på grundlag af det af mig førte bogholderi.
Else Ringgaard

Hanstholm, den 15. februar 2012

Regnskabet revideret af: **Pieter Fopma - Morten Olsen**

Pkt. 6 Indkomne forslag. Der var ikke modtaget nogen forslag.

Pkt. 7 – Præsentation af hjemmeside m.m.

Søren fra Hvide Sande præsenterede et forslag til en hjemmeside og fortalte om arbejdet med den og tanker bag den. Den rummede flere muligheder for en hurtig opdatering og rundsendelse af nyheder til de enkelte redningsmænd, ligesom den ville være en hel del billigere end det nuværende trykte foreningsblad, som kun udkommer en gang i kvartalet.

Der blev diskuteret både fordele og ulemper, og der var stærk tvivl om, at Rst og deres besætninger ville forsyne hjemmesiden med relevante oplysninger, så den blev interessant og læseværdig.

Det blev påpeget, at man i hvert fald ikke kunne lukke bladet her og nu p.g.a. annoncørerne, ligesom bladet, som kører på 79. årgang er en historisk tradition i FDR.

Diskussionen endte med, at hjemmesiden og ”Tidsskrift for Redningsvæsen” en periode skulle køre sideløbende. Hvis det så viser sig, at hjemmesiden bliver en succes, ville bestyrelsen tage problemet op til overvejelse sidst på året.

Formanden udbad sig derfor forsamlingens accept til at bestyrelsen træffer den endelige afgørelse.

Det blev accepteret af forsamlingen.

Pkt. 8 og 9.

Da samtlige bestyrelsesposter var genvalg, skulle der ikke foretages valg.

Bestyrelsen er derfor fortsat, som flg.:

Formand:

Jens Slot, Thyborøn

Næstformand:

Bjarke Stenrøjl Kristensen, Rømø

Sekretær:

Brian Bennetsen, Gedser

Bestyrelsesmedlem Henrik Hammer,

Rønne

Bestyrelsesmedlem Thomas Lundsgaard,

Hirtshals

Bestyrelsesmedlem Jens Degn, Esbjerg

Bestyrelsesmedlem Preben Thomsen,

Skagen

Kasserer:

Else Ringgaard, Hanstholm

Pkt. 10 – Eventuelt:

Man havde i Rønne talt om muligheden for videooptagelse af de forskellige bestyrelsesmøder.

Det var Jens Slot ikke tilhænger af.

Remmi efterlyste feed-back på info om resortomlægningerne.

Nogle kunne ønske sig en ”ordbog” over alle de mærkelige forkortelser, der bruges i Søværnet.

Herefter sluttede generalforsamlingen med tak fra både ordstyrer og formand for god ro og orden.

oooOOOooo

Efterfølgende var der et møde udelukkende for de aktive redningsmænd, der var til stede. Så herfra kan ikke refereres.

Kl. 18.30 mødtes deltagerne igen med deres ledsagere til festmiddag og hyggeligt samvær resten af aftenen/natten. Der var i alt ca. 70 deltagere.

Men selvom generalforsamlingen egentlig var slut, var der dog et lille eftersløb, idet der under festmiddagen blev udnævnt to æresmedlemmer af foreningen.

Det var:

Jens Baltesen, der blev hædret for mere end 40 år som redningsmand.

Villy Ringgaard, der blev hædret for ca. 26 år som redningsmand heraf de sidste 6 år som formand for FDR.

Efter morgenbordet dagen efter drog alle så hver til sit efter et rigtig vellykket arrangement.

Referent redaktør Preben Andreasen.

SAR – visit Denmark

Tekst og fotos Red.

Dansk søredning som rollemodel.

55 deltagere fra 15 lande i Europa og Afrika (deltagerlandene var Albanien, Bosnien-Hercegovina, Bulgarien, Estland, Kenya, Kroatien, Letland, Litauen, Makedonien, Montenegro, Rumænien, Serbien, Slovakiet, Ukraine og Ungarn) deltog i konferencen ”SAR VISIT DENMARK.”

Det overordnede mål med konferencen, som var arrangeret af flyvevåbnet, var at fremme det internationale samarbejde om redning og eftersøgning. Danmark har i de senere år igennem sikkerhedssamarbejdet for lande uden for NATO støttet især østeuropæiske landes redningsberedskab.

Derfor deltog officerer, redningsfolk og eksperter fra en række lande i uge 5 i kon-



Værterne Remmi E. Pedersen, Morten R. Olsen og Ove Urup-Madsen fra Flyvevåbnet byder velkommen til Rst Hanstholm.

ferencen SAR Visit Denmark. På Aalborg Sygehus og redningsstationen i Hanstholm fik deltagerne forklaret om samarbejdet i søredningsberedskabet.

Netop det, at mange myndigheder fra politi og forsvar til hospitalerne koordinerede så effektivt under en redningsoperation, imponerede og inspirerede gæsterne. De fleste kom fra lande, hvor der endnu ikke er en struktureret koordinering af redningsoperationer.

Koordinationen mellem politiet, militæret og de andre myndigheder som brandvæsenet er interessant for os. Vi vil forsøge at komme op på jeres niveau, konstaterede major Mohamed Shemote fra Kenya.

En anden deltager var Abazar Mohamed Sirelkhatim fra Sudan, som er ansat i Easter Africa Standby Force, som er et regionalt redningssamarbejde mellem flere lande i regionen.

Vi har jo en del søer og en lang kystlinje, forklarede han og sagde, at han havde fået mange gode ideer til blandt andet hvordan man får opsat kommandocentraler i forbindelse med redningsoperationer.

Især evnen til at kunne operere på tværs af "faggrænser" var en af de oplevelser, som flere af gæsterne var imponerede over og ville bringe med hjem.

Chefen for den makedonske model af Beredskabsstyrelsen, direktør Shaban Saliu fortalte at landets statslige beredskabs- og redningstjeneste allerede på nuværende tidspunkt har god kontakt til Danmark.

Vi er med et samarbejde mellem flere lande på Balkan, forklarer han.

Det betyder, at forskellige andre landes beredskabstjenester - eksempelvis Serbien, Bosnien-Herzegovina - mødes til seminarer og undervisning i enten Danmark eller med danske undervisere i et af landene for at udvikle og udbygge redningssystemerne.

Deltagerne var i hvert fald positivt overraskede og imponerede af den danske model.

På redningsstation Hanstholm havde stationsleder Morten R. Olsen og hans mandskab lavet et fint forarbejde, idet der ved stationens materiel var placeret folk, som kunne besvare de interesseredes spørgsmål. Foruden den hjemmehørende MRB "Claudi" var MRB "Margrethe Gaardbo" ankommet fra Hirtshals og redningsskibet "Vestkysten" var også indgået. Så der var nok at se på for gæsterne. På redningsstationen kørte Remmi E. Pedersen et interessant power-point-foredrag. I garagen kunne gæsterne forsyne sig med kaffe, vand og frugt. Efter godt et par timer i



Der lyttes til Remmi



"Claudi" og "Margrethe Gaardbo" ved Rst Hanstholm



Der vurderes

Hanstholm fortsatte konferencedeltagerne i bus til Aalborg, hvor flere aktiviteter ventede.

Kort tid efter satte "Margrethe Gaardbo" atter kurs mod Hirtshals – en tur på ca. 4 timer. Da vi havde sejlet ca. de tre, blev vi kaldt op af en speditør, der ville have os til at bugsere m/s "Scan-Fjell", der lå med maskinskade på en position i nærheden. Men det var for stor en mundfuld, da skibet er ca. 77 m. langt. Så resultatet blev, at vi sejlede hen og "kyssede" skibet, mens den beskadigede motordel blev hejst ombord på MRB. Derefter fortsatte vi mod Hirtshals mens havaristen kastede anker.

”Svigt” og/eller misforståelser ved alarm 112

Tekst og foto Red.

Kilde Allan Ø. Jellesen.

Andetsteds i bladet er konferencen SAR-visit Denmark beskrevet. Her var deltagerne fra de mange forskellige lande behørigt imponeret over beredskabet her i landet. Især koordinationen mellem politiet, militæret og andre myndigheder som f.eks. brandvæsenet fandt de interessant.

Men det er dog ikke alle ledere på Kystredningsstationerne, der lige enige om effektiviteten i dette koordinerede samarbejde.

I hvert fald er stationsleder Allan Ø. Jellesen på redningsstation Hirtshals ikke imponeret. Han fortæller, at i de godt 5 år han har beklædt posten, er det sket 5 gange, at der er sket fejltagelser mellem de forskellige beredskaber. Det finder han stærkt frustrerende. Det er som om, at redningsstationerne med deres beredskab bliver glemt, selvom de ofte kunne gøre en forskel.

Han har derfor sendt et brev til bl.a. foreningsformand Jens Slot og redningsinspektør Remmi Edelbo Pedersen, hvor han beskriver flg. hændelse og beder dem arbejde for, at proceduren ændres, så noget tilsvarende ikke sker igen.

Den 18. jan. 2012 skete der en arbejdsulykke i Hirtshals Havn, hvor en person druknede. Den efterfølgende beskrivelse illustrerer tydeligt, at ulykken kunne have fundet en lykkeligere udgang, end tilfældet var:

Alarmteksten fra Alarm 112 i Aarhus er flg.:

Onsdag den 18/1 kl 1822 kommer der en alarm 112 til beredskab Hjørring, Falck Hjørring/Løkken, politi og Sok.

Alarmen lyder Aarhus 1 112 – server 1(3)! Kørsel 1

Adr.: Notkajen 2, post 9850 Hirtshals, Årsag (redn-Drukneulykke Søer-Havn), Navn Kommune: Hjørring

Aktuel: FA Aalborg (Hirtshals.)

Antal: 1 tekst: Mand flyder i vandet form. faldet over bord fra Tender.

Tekst Oliebåd flyder rundt i havnebasin.

Tekst: Og ligger med ansigt nedad man prøver at bjærge ham.

Tekst: Anm. Mener at pgl er død.

Tekst: Anm. befinder sig på skibet ”Isafold” ved kaj.



Oliebådene – farlige arbejdspladser

Anmeldelsen, som sådan, er der intet i vejen med, men redningsstation Hirtshals får den ikke.

Politiet ringer kl. 18.24 til vagten på redningsstationen, hvor de melder en mand i vandet og gerne vil have hjælp. Inden mandskabet når på havnen, kommer der en kontraordre (kl. 18.32) De bliver orienteret om, at man har fat i manden.

Kl. 18.34 kommer der en melding fra MOCN, at der er en olieboat, der driver rundt i havnen uden fører, man vil gerne have at redningsstationen tager sig af den. Nu virker det hele noget forvirrende, så stationslederen laver et udkald. Da han og en bådmand havde været af sted til den første alarm, som Politiet havde ringet om, var de ikke kommet helt hjem igen, og var derfor atter på stationen i løbet af nogle få minutter (ca. kl. 18.38). De tager stationens LRB og sejler ud til den olieboat, som lå og drev rundt i havnen. Stationsleder Allan hopper over på olieboat. De kan se, at der er blå blink ovre ved båden ”Isafold”, som ligger ved Notkajen. Bådmand John sejler i LRB derover for at høre, hvad der er galt.

Stationsleder Allan, sætter ligeledes kurs derover, da hans fornemmelse sagde, at det var dette skib, der havde været ved at

få bunkret olie. Pludselig kalder John op på VHF kanal 12 og fortæller, at der ligger en mand i vandet. Den entrede olieboat får nu alt det gas, den kan og når hurtigt til kajen. Allan hopper over til John i LRB en, hvorefter de sejler over til manden, der ligger ved S. B side af ”Isafold”. Der er nogle, der har fat ham med en bådshage. Allan hopper i vandet og kommer hen til personen, som ligger med hovedet under vand. Han bliver hevet op i LRB en, hvor Allan øjeblikkeligt går i gang med første hjælp (kl. er nu ca. 18.50) og John får LRB en til kajen. Der er nu kommet flere af stationens folk til. Der kommer nogle ned i båden og hjælper til med første hjælp (Hjertemassage). Falck kommer ned med en bære, som man får manden over på og derefter op i ambulancen, hvor andre tager over.

Den forulykkede, bliver efterfølgende kørt til Ålborg sygehus, der er lidt liv at spore, så falckredderne vil have ham ud, så de kan få hjerte/lunge maskinen på ham. Men kl. 02.00 bliver han erklæret død.

Stationsleder Allan fortæller efterfølgende:

Jeg mener, at hvis vi nu havde fået den besked som alarm 112 Århus sendte til Politiet/Beredskabet Hjørring Kommune/

Sok og Falck, havde vi med det samme vidst, hvad det hele drejede sig om og været mange minutter foran og samtidigt undgået tlf. samtaler hvor ting kan blive misforstået.

Det kan godt være, at de havde fat i manden i vandet, men de havde ikke en jordisk chance få at få ham op. Isafold er en stor båd, hvor der er ca. 3 meter ned til vandet på det sted hvor de stod og havde fat i ham. Hvis vi havde haft mulighed for at læse den tekst som Alarm 112 sendte, ville vi have været forberedt på, hvad vi skulle gøre, og hvilken rækkefølge det skulle gøres i. Derved var de ikke kommet

til at stå med en mand i en ½ time, for enden af bådshage.

Jeg kan høre på mine kolleger rundt om i landet, at de har oplevet noget tilsvarende, når det drejer sig om havne og strand. Det er bare ikke hensigtsmæssigt, at når vi kommer ned til den slags ulykker, at så holder både Falck/ brandvæsnet og akut bilen og venter på, at vi skal komme Det er for mig at se tegn på, at vi får meldingen for sent.

Jeg vil håbe der kan blive gjort noget ved dette her, da det gør ondt at vide, at hvis vi var kommet det før var vores olie-mand, Anton, måske kommet over og

havde fået en kop kaffe efter 14 dage. Måske havde han været lidt øm i sit bryst, fordi vi havde været lidt hårde ved ham, da vi gav hjerte massage, det kunne vi så havde grinet lidt af, mens vi var stolte over at gøre en forskel.

Allan fortsætter: Netop når sådan en ulykke sker i havnen, hvor vi stort set alle kender hinanden og er en slags kolleger, slår det ekstra hårdt, når det ender på denne tragiske måde. De 10 – 15 min. der blev sat til p.g.a. ufuldstændige og misvisende oplysninger kunne muligvis have reddet manden, så det ikke var endt således:

Min kære trofaste mand,
vores elskede far, svigerfar og bedstefar
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

"XXXXXX"

* 2. december 1938

har vi mistet ved en tragisk ulykke

Hirtshals, den 19.januar 2012

*Et hjerte af guld er holdt med at slå
to flittige hænder er gået i stå*

**XXXXX
XXXXX og XXX
XXXX og XXXXX
XXXXX og XXXXXXXXXXX
XXXXXXXX, XXXXX og XXXXXX**

Begravelsen finder sted fra Emmersbæk Kirke fredag den 27. januar kl. 13.30

Karstens **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

GRAFISK TRYK LEMVIG•THYBORØN

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

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

FRB 08 - ny redningsbåd til RST Skagen

Tekst og fotos John Skånberg,
RST Skagen.

Det var nogle meget glade redningsfolk fra RST Skagen, som få dage før juleaften 2011 modtog årets nok bedste og største julegave: FRB 08 som ankom på blokvogn til Skagen direkte fra værftet i Ålesund, Norge. Selv om vi meget nøje havde studeret både tegninger og alle tilgængelige fotos af båden under byggeprocessen, var vi alle meget spændte.

Ikke længe efter ankomsten blev FRB 08 nænsomt sat i vandet; i det havnebassin, hvor fra den fremover skal gøre tjeneste som redningsbåd.

Placeret ved siden af oliebåde og fiskeskuttere lyste den op i eftermiddagens grå december-lys. Selv for ikke-båd-kyndige var det tydeligt, at her var der tale om et meget moderne og avanceret fartøj. Naturligvis i den velkendte og meget tydelige orangerifarve, som jo går igen i Kystredningstjenesten.

Med FRB 08 fulgte også Hallgeir, som er projekt manager på værftet, Maritime Partner. Han sørgede for, at vi i de efterfølgende dage fik en kyndig gennemgang af båden, og lærte de vigtigste funktioner. En god og praktisk overlevering, hvor der var god mulighed for at danne sig et overblik.

Dagen efter ankomsten blev der holdt reception på RST Skagen, hvor lokale fiskere, skagboer, pressen, udsendte fra Farvandsvæsenet og redningsfolk med familie deltog. Den nye redningsbåd blev fejret på bedste maner' med røde pølser, sodavand og en enkelt øl. Senere benyttede flere sig af tilbuddet om en prøvesejlads, hvilket gjorde et uvilkårligt stort indtryk på alle. På selv den mest garvede sømand gør sådan en båd - gennemtænkt og velbygget - et stort indtryk.

I kraft af at den nye redningsbåd blev leveret umiddelbart op til juleferien, havde flere af stationens ansatte mulighed for adskillige prøvesejlads i juledagene. Der blev sejlet og manøvreret flittigt, og de nye instrumenter undersøgt. Forskellene mellem nu pensionerede LRB 10 og den funklende nye FRB 08 er åbenlyse for enhver. Båden er blevet testet under meget forskellige vejrforhold, blandt andet i en af vinterens mange storme. Kun havnemanøvre i meget kraftig sidevind, har vi fundet svære, da styrehuset giver en del afdrift, men det er et spørgsmål øvelse.

De mange hestekræfter stiller store krav til bådføreren, som har nok at se til. Med en maksimal hastighed på over 40 knob går det hele meget stærkt, og bådføreren skal være opmærksom hele tiden. Heldigvis kan han få god hjælp af navigatøren, som sidder på pladsen ved siden af; med godt overblik over både instrumenter og farvandet forude. Under træningen med FRB 08 havde vi besøg af Bent fra RST Anholt, som velvilligt fortalte om sine erfaringer med sejlads i hurtige både. En af vores redningsfolk kom i den forbindelse med en tør bemærkning: *"Bare fordi ens bil kan køre over 200 km i timen, betyder det jo heller ikke, at man altid skal gøre det"*. Bemærkningen passede rigtig godt til Bents råd om altid at sejle efter forholdene.

Vi brugte en dag på at rigge den nye båd til med diverse nødvendigt grej: værktøj, tovværk, slæbegrej, genoplivningsudstyr, førstehjælpskasse mv. Efterhånden som vi fik tømt LRB 10 for grej, fandt vi plads til det i FRB 08; og som altid når der skal flyttes, blev vi overraskede over, hvor meget grej vi egentlig havde ombord. God lejlighed til at få sorteret lidt!

En uges tid efter leveringen fra værftet, blev FRB 08 meldt til som "aktiv" i Kystredningstjenesten.

I skrivende stund, har vi endnu ikke benyttet båden i redningsaktioner, men har haft god lejlighed til at afprøve den, og vi er overbeviste om, at vi kommer til at sætte stor pris på den nye redningsbåd.

Med ønsket om god og sikker sejlads fremover.



FRB 08 søsættes.

Kystredderne i Søværnet

Kystredningstjenesten hører nu under søværnet. De ca. 250 medarbejdere skal gribe ind, når skibe kommer i vanskeligheder langs Danmarks kyster.

09-02-2012 - kl. 12:16

Kilde: Forsvarskommandoen

1. januar 2012 sagde søværnet velkommen til kystredningstjenesten. De 250 medarbejdere, 21 kystredningsstationer, 35 fartøjer og 17 køretøjer er nu tilknyttet 1. eskadre. En af dem er stationsleder Morten Olsen fra kystredningsstationen i Hanstholm.

- Det er en spændende arbejdsplads. Der kan ske alt muligt. Man kan gå og småkæde sig sådan en dag, hvor du tager de daglige tjek, og laver nogle reparationer. Så går alarmerne lige pludselig, og så er det det helt store, der sker. Det er derfor, jeg elsker jobbet, fordi det er så uforudsigeligt, fortæller Morten Olsen.

Kystredningstjenesten har årligt omkring 400 redningsaktioner. I Hanstholm måtte redningsfolkene sidste år af sted 67 gange til forskellige opgaver.



Stationsleder Morten Olsen har været redningsmand siden 2001. Redningsstationerne har 202 faste medarbejdere. Desuden findes der 25-30 vikarer samt et sekretariat på 13 medarbejdere.

- Man prøver jo selvfølgelig at forberede sig mentalt i minutterne efter alarmerne er lydt. Når det er dårligt vejr, er man lidt ekstra spændt, for der er mange ting, der kan gå galt. Redningsaktioner er betydeligt sværere i sådan nogle situationer, siger Morten Olsen.

Hvis alarmerne går i dagtimerne, rykker redningsfolkene i Hanstholm ud på mellem 4 og 6 minutter.

- Det er klart, at ens kone engang i mellem er lidt bekymret, hvis det er dårligt vejr og midt om natten, og alarmerne går, erkender Morten Olsen, der har to børn.

[Se et indslag om kystredningsstationen i Hanstholm på forsvarskanalen](#)



Light Rescue Boat 22 kan sejle 80 km/t og har 880 hestekræfter. Derudover har redningsstation Hanstholm et større og langsommere fartøj.



**HVIDE SANDE
FISKERIFORENING**

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

JENS LYSHOLDTS EFTF. A/S

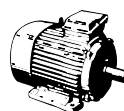
ESBJERG SKIBSHANDEL INC. SKIBSPROVIANTERING
Fiskebrogade 8, 6700 Esbjerg
Telefon 75 12 10 22 · Telex 54 148 JLE DK · Telefax 75 12 60 96



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

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

Leverandør til søens folk...



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

Besøg på redningsstationerne i Sæby og Hirtshals

”Sakset” fra Søværnet 1. Eskadres hjemmeside:

Den 14. februar var eskadrechefen og otte af 1. Eskadres medarbejdere på besøg på redningsstationerne Sæby og Hirtshals.

Besøgene markerede starten på eskadrechefens rundtur til de 21 redningsstationer, i fortsættelse af Kystredningstjenestens integrering i søværnet og 1. Eskadre pr. 1. januar i år.

Vi startede i Sæby, hvor stationsleder Birger Isaksen sammen med bådfører Johnny Isaksen og båds mændene Jens Thidemann, Carsten Diget, Christian Isaksen, Niels Michael Madsen og Jørn Pedersen bød velkommen. Vi fik en rundvisning på stationen og så deres redningsbåd og -køretøj, herefter var der kaffe.

Under kaffen blev der stillet mange spørgsmål. 1. Eskadre ville høre om dagligdagen på stationen, redningsaktioner, uddannelse og det at være frivillig redder. Redningsfolkens spørgsmål var mest rettet til eskadrechefen og gik på stationens fremtid, 1. Eskadres forventninger og baggrunden for, hvorfor de blev underlagt 1. Eskadre.

Besøget sluttede med fotografering af eskadrechefen og redningsstationens be-

sætning foran de to karakteristiske flag på porten til stationen.

I Hirtshals blev vi modtaget af stationsleder Allan Østergaard Jellesen og bådfører Birger Michael Christensen.

Besøget startede med frokost og her gik snakken, dels om oplevelser ved redningsaktioner, stationens folk havde været ude på og 1. Eskadre supplerede med deres oplevelser, men der blev også talt om emner af fremadrettet karakter. Efter frokosten var der rundvisning på stationen og alle beundrede den flotte udsigt fra 2. sal. Herefter så vi de to redningsbåde og udstyret i redningsbilen. Vi var om bord på redningsbåden Margrethe Gaardbo, og så også den såkaldte LRBs ”garage”, hvor vi fik demonstreret, hvor hurtigt det går at klargøre båden til afgang.

Også her sluttede besøget med fotografering.

Eskadrestaben havde en rigtig god og oplysende dag, og der skal fra eskadrechef og stab lyde en stor tak til de to redningsstationer for et godt arrangement og god behandling.

Efterfølgende modtog redningsstationerne nedenstående mail fra Eskadrechefen:

Hej Birger og Allan.

Mange tak for et godt besøg ved jeres stationer i tirsdags. Vi fra staben var glade for, at se hvordan I tilbringer jeres dagligdag på stationerne.

Det var interessant at se hvor meget udstyr I har at gøre godt med, og hvor velholdt det er. Og vi satte meget pris på den positive stemning, I modtog os i.

Også tak for særdeles god forplejning - vi i søværnet er jo vant til at kosten på vores skibe er i top, og der svigtede I heller ikke.

Alt i alt var det en rigtig god og oplysende dag, og vi ser frem til vores fortsatte samarbejde.

Venlig hilsen og på gensyn

*Christian A. Nørgaard
Kommandør
Chef for 1. Eskadre*



Eskadrechefen og redningsstation Sæbys besætning



Eskadrechefen Christian A. Nørgaard, stationsleder Allan Østergaard Jellesen og bådfører Birger Michael Christensen i Hirtshals

Besøg på redningsstation Skagen

"Sakset" fra Søværnet 1. Eskadres hjemmeside



Eskadrefejen & stationsleder Ole Mose Christiansen

I forbindelse med Kystredningstjenestens integrering i søværnet og 1. Eskadre pr. 1. januar i år, gennemfører Eskadrefejen besøg på alle 21 kystredningsstationer i 2012.

12-03-2012 - kl. 13:36

Torsdag 1. marts var turen kommet til redningsstationen i Skagen, hvor stationsleder Ole Mose Christiansen sammen med

bådfører Michael Pedersen sørgede for passende maritim transport. Eskadrefejen og repræsentanter fra Eskadrestaben blev afhentet på Flådestation Frederikshavn i redningsbåden LARS KRUSE. Det var en kærkommen lejlighed for os "skrivebordssejlere" til at luften "søbene" og få et godt indtryk af Kystredningstjenestens bådmateriel på en frisk tur til Skagen.

Som en ekstra krølle var miljøskibet GUNNAR THORSON netop afgået fra Skagen, så med bådførerens velvillige assistance, og til hans store morskab, fik vi vist Eskadrens enheder, at de aldrig kan vide sig sikre for Eskadrefejens skarpe blik.

Vel ankommet til Skagen, bød en del af stationens personel velkommen. Vi fik en rundvisning på stationen og så deres nye "Fast Rescue Boat" og redningskøretøj.

Set med Søværnets øjne, er særligt redningskøretøjet en spændende kapacitet. Et kraftigt terrængående køretøj, udstyret med radar, VHF radio, og alskens navigationsudstyr.

Redningsstationens besætning roser

den, og fremhæver bilens styrke ved eftersøgning af mindre både tæt ved land. I disse situationer kan bilen køre på stranden og guide redningsbåden mod havari- sten.

Mange sager blev drøftet, og historier fortalt, over en bid brød og en kop kaffe. Det var en god mulighed for Eskadrens personel, til at lære nogle redningsfolk at kende og danne sig et indtryk af den særlige samhørighed og virksomhedskultur, som præger Kystredningstjenesten. 1. Eskadre ville høre om dagligdagen på stationen, redningsaktioner, uddannelse og det at være frivillig redder. Redningsfolkene spørgsmål var mest rettet til eskadrefejen og gik på stationens fremtid, 1. Eskadres forventninger og baggrunden for, hvorfor de blev underlagt 1. Eskadre.

Eskadrestaben havde en rigtig god og oplysende dag, og der skal fra eskadrefejen og stab lyde en stor tak til Skagen redningsstation for et godt arrangement og god behandling.

Alsidige opgaver til søs

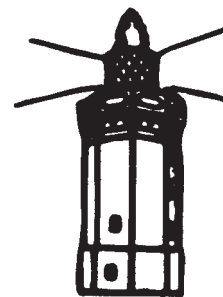
- Bugsering
- Bjærgning
- Entreprenørarbejde
- Andre specialopgaver
- R/S Gorm
- B/B Odin
- B/B Thor

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



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

Besøg på redningsstationerne i Gedser og Klintholm Havn

I forbindelse med Kystredningstjenestens integrering i søværnet og 1. Eskadre pr. 1. januar i år, gennemfører Eskadrechefen besøg på alle 21 kystredningsstationer i 2012 – denne gang Gedser og Klintholm Havn.

26-03-2012 - kl. 10:05

I strålende forårsvejr fortsatte eskadrechefen sin odysse rundt til alle 21 redningsstationer – denne gang med ”Tour de Sydhavsøerne”, som eskadrens tur-koordinator Brian Thuesen betegner besøgene ved Gedser og Klintholm redningsstationer.

I Gedser blev kommandøren modtaget af stationsleder Brian Bennetsen og en stor del af de øvrige medarbejdere, og fik

over en kop kaffe et godt indblik i stationens hverdag og udfordringer. Derefter stod programmet på en hurtig tur til søs langs Rødsand, som er en række sandbarrierer vest for Gedser, og videre ud til den nærliggende vindmøllepark. Stationslederen fortalte undervejs om den foranderlighed, Rødsand-området er præget af, og hvor netop lokalkendskab er en forudsætning for at kunne sejle sikkert i området – hvilket undertiden overrasker forbipasserende lystsejlere.

Redningsstationen har sin spidsbelastning netop i sommerperioden med mange lystsejlere, men deltager i løsningen af mange andre opgaver, enten alene eller i samarbejde med politi, marinehjemmeværnet eller enheder fra søværnet – sidstnævnte, som Kystredningstjenesten nu er en del af.



Rst. Klintholm

Sejladsen med den helt nye ”FRB” (Fast Rescue Boat) var en overbevisende demonstration af den kapacitet, der med den nye båd er tilført Kystredningstjenesten, idet et stort antal af de 21 redningsstationer har fået eller snart får den nye bådtype.

Efter en kort forevisning af stationens store motorredningsbåd L.W.Dam og en hyggelig frokost i den flotte redningsstation fortsatte eskadrechefen til redningsstationen i Klintholm Havn på Møen.

Stationsleder John Meyer i Klintholm Havn havde sikret sig, at de fleste redningsmænd var mødt op til en god times snak, kaffe og rundvisning på den lille, men velholdte station.

Klintholm Havn redningsstation råder over den første FRB i serien, som er bygget i 2010 – og erfaringerne fra denne båd er overført som forbedringer i forbindelse med bygningen af de efterfølgende FRB'er.

Klintholm-stationen er særegen derved, at det udelukkende er deltidsansatte redningsmænd, som varetager jobbet, mens der på de fleste andre er én eller flere fuldtidsansatte.

Under kaffen redegjorde stationslederen for de mest påtrængende tekniske udfordringer, og samtalen rettede sig også mod fremtidig rekruttering. I den forbindelse nævnte eskadrechefen de muligheder, som ligger i Personeltjenestens rekrutteringskapacitet – hvilket måske kan udnyttes i relation til det helt specielle hverv, eller livsstil, om man vil, det er at være redningsmand.



Rst. Gedser

Nordea 

Havnegade 32 · 7680 Thyborøn



Vejer & Måler i Hirtshals ApS

AKKREDITERET TIL INSPEKTION
Den uvildige part mellem køber og sælger



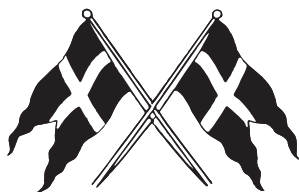
Kombineret Redningsøvelse og ”julefrokost”

Tekst og fotos Red.

Lørdag den 28. januar blev der holdt redningsøvelse ved redningsstation Hirtshals. Stationsleder Allan Ø. Jellesen havde indkaldt til øvelsen, og hele besætningen mødte op og deltog. Bl.a. blev der instrueret i et sæt nye bæreseler til en bære, de skulle sidde på en ganske bestemt måde. Bådmand Jan Godi, som også er Falckredder, instruerede i brugen af et iltapparat.

Hvorvidt det nu var interessen og entusiasmen, der var skyld i det flotte fremmøde, eller det var udsigten til den efterfølgende ”julefrokost” skal være usagt. Men inden redningsdragterne blev hængt til tørre, stillede hele besætningen op til et gruppefoto.

Efter øvelsen skred man så til det mere muntre. Hustruer og samlevere var inviteret til at deltage og mødte næsten fuldtaligt op. Man startede med tarteletter og fiskefileter, så fulgte diverse lækkerier afsluttende med ost og kaffe. Der blev holdt amerikansk lotteri over alle de flasker vin og andre gaver, som redningsstationen var blevet begavet med i julen. Det var et populært og muntert tiltag, hvor de gevinstnumre, der blev udtrukket, var stærkt ulige fordelt. Der lød i hvert fald mange protestråb når opråberens hustru vandt, og det skete mange gange. ☺



Jan Godi instruerer



Besætningen på Rst Hirtshals



Mon selerne holder?



Kommer maden ikke snart?

HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals
Tlf. 98 94 12 27

Sejl · Presseninger · Tovværk



PERSONALIA



Det er ikke muligt at få oplyst, om der har været ansættelser/afskedigelser i Kystredningstjenesten.

Men formanden har oplyst om to runde fødselsdage:

20-05.

60 år. Bent Eenberg, Rst. Esbjerg.

02-06.

50 år. Johnny Isaksen, Rst. Sæby.

Vi ønsker til lykke.

Hirtshals Fiskeriforening

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



vestjysk BANK



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

Uniformering??

I disse for Kystredningstjenesten så forvirrede tider er det godt at være lidt på forkant med udviklingen.

Da tjenesten nu er placeret under søværnet, må det vel formodes, at besætningerne på redningsstationerne skal behørigt uniformeres. Derfor har mandskabet på rst Hirtshals kreeret en uniformshue, som de foreslår, at stationslederen skal bære. Det er dejligt, når nogen tager et initiativ.

uni-safe

Tlf. 3258 1615 • Fax 3258 1330

www.unisafe.dk

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

www.unielec.dk

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



Prototype

FRB 09

Mandag den 23. januar 2012 modtog vi med stor spænding og glæde FRB09.

Alle fra stationen, som havde mulighed for det, mødte interesseret op. Nu skete det endelig.

Det er ikke så tit det sker, at stationerne får nye fartøjer.

FRB09 blev søsat og straks stod vi på nakken af hinanden for at høre, hvad Hallgier fortalte og gav af instruktion. Der blev fyldt diesel på og så var det ellers ud at sejle. Alt gik godt og alle var vildt begejstret og positive.

Preben Thomsen fra RST, Skagen, Thomas Bork og Hans Henrik Østerdal var også kommet med for at hjælpe os med modtagelsen af FRB09. Tusind tak for det.

Næste dag kom Søfartsstyrelsen og godkendte fartøjet uden bemærkninger.

Det blev fejret med pølser, sodavand og kaffe. En rigtig god dag.

Fredag den 27. januar sejlede Christian, Bjarne og jeg, efter Remmis ønske, ind til "HUSET" i Kbh. for at vise fartøjet frem for vores kollegaer. Jeg syntes godt nok, det var langt at sejle for at være der et par timer og spise et par pølser, afstanden, årstiden og vejret taget i betragtning. Men omvendt fik vi mulighed for at afprøve fartøjet på en lang tur så....

Der var en god frisk vind fra øst og det var koldt. Men vi var friske og ville se, hvad det gode skiv kunne.

Efter et par hyggelige timer og varme pølser med kakao gik det sydover igen, efter påfyldning af diesel i Dragør.

Vinden var frisket yderligere og det blev snart mørkt. Men det gik rigtigt godt indtil vi var ca. 4 sm. nord af Møn. Så fik vi pludseligt en brandalarm fra bagbord motor og der kom røg i styrehuset. Motoren blev stoppet, brandspjæld lukket og brandsluknings udstyret aktiveret. Puha hvad skete dér lige der? Nå men det så ud som om, branden var slukket. Alligevel ringede vi til vores gode kollegaer i Klintholm og bad dem komme at være standby med en brandpumpe hvis....

De kom hurtigt selvom der var håndbold i fjernsynet. Remmi og MOCN blev også orienteret.

Vi har tit diskuteret vores regler for vores fartøjer og de skrappe krav, der er.

Men det er helt sikkert, at da vi lå derude i mørke og i frisk vind, ja så var det meget beroligende at vide, at vi selv kunne sejle ind til Klintholm for egen kraft på den anden motor.

Det viste sig senere, at det var en



FRB09 på præsentationstur til København

omformer, der var fejl i og den havde lavet en kortslutning og nogle kabler var brændt af. Skaden blev hurtigt repareret af Maritim Partner.

På trods af det lille uheld er vi utroligt glade for vores nye fartøj. Den lille skepsis der naturligvis også altid vil være, er virkelig blevet gjort til skamme. Det er ikke lykket os at finde noget som skal være meget anderledes og bedre.

I samarbejde mellem Farvandsvæsen og redningsmændene kysten rundt, er det virkelig lykket at få rettet de fejl og få de ønsker med i forhold til FRB07 i Klintholm.

Vi glæder os virkelig til at bruge vores nye fartøj.

XR10.

Vi har altid været utrolig glade for vores XR10. Men da vi for nogle år siden havde mange problemer og havarier, talte vi

tit om, at det ville være dejligt, hvis XR10 fik en levetidsforlængelse, med nye motorer, jet m.m. Det skete som bekendt ikke og jeg vil også sige, at jeg i dag er utrolig glad for, at vi nu har fået et nyt fartøj.

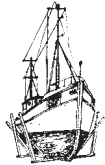
Det er meget tydeligt, at der på de 20 år, der er gået, er sket en stor udvikling. Vi har med FRB09 fået et fartøj, som er meget hurtigere, som har overskud af power, besætningen er meget mere beskyttet mod vind/vejr, kan sidde i læ og sidst men ikke mindst - de meget hårde påvirkninger i hård sejlads.

Det er svært ikke at blive begejstret og glad, når man får noget sådant materiel til rådighed.

På Både messen i Bella Center var der også meget stor interesse for FRB09, og der var mange positive tilkendegivelser fra de mange besøgende.

Brian Bennetsen

Nybygning, ophaling og reparation af fiske- & specialfartøjer



A/S Hvide Sande
Skibs- & Baadebyggeri

Beddingsvej 2
6960 Hvide Sande
Danmark

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



Niels Jørgen Winther

Aut. EI-installatør

lev vel med el

Hvide Sande

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

TSR

THYBORØN SKIBSRADIO

MARITIM ELEKTRONIK

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

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

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)



THYBORØN SKIBS & MOTOR A/S

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

**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



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

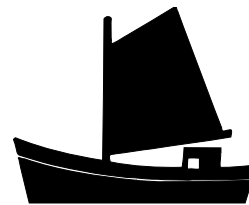
Nordhavnsvej 11, 8500 Grenaa
Tlf. (+45) 86 32 50 66, Fax (+45) 86 32 50 61
www.nrgi-installation.dk

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

TIDSSKRIFT FOR REDNINGSVÆSEN

Tidsskrift for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 2

JULI 2012

ÅRG. 79



Rst Gedser med materiel – set fra Rostockfærgen.



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

PEDER OG THOMAS NØRGAARD FISKEEXPORT A/S

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



Otto Pedersvej 3

6960 Hvide Sande



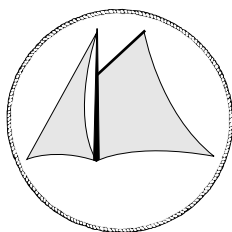
Hanstholt Samlecentral A/s

Telefon 97 96 16 66 · 7730 Hanstholt

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



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



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

Industrivej 20, 7620 Lemvig
Tlf. 97 82 15 00
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

Strømme 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 Sommer 2012

Nu kommer der snart en endelig anbefaling fra SOK, der vil fortælle hvordan fremtiden kommer til at se ud for kystredningstjenestens sekretariat, der i dag sidder i København.

En endelig udmelding er også nødvendig, da det har været en hård tid med en masse spekulationer og uvished for de mennesker, der sidder i sekretariatet. Ude på Redningsstationerne har man som sædvanlig stille og roligt tilpasset sig den lidt uvisse situation, som vi har været igennem siden ressortomlægningen den 3. oktober sidste år. Og stor ros for det.

En af de ting vi har haft kørende har været FPT's (Forsvarets personel tjeneste) lidt for hurtige udmelding om, at samtlige Redningsfolk blev omfattet af loven om forsvarers personel.

Denne udmelding beklagede Foreningen af Danske Redningsmænd sig over til FPT, med det resultat som jeg også har skrevet ud på mail, at Departementet har truffet afgørelse om, at de deltidsansatte ikke vil blive omfattet af loven. Jeg vil her gerne slå fast at man i SOK, 1. Eskadre og personeltjenesten har beklaget den lidt for hurtige udmelding.

Der er endnu ikke taget stilling til om de ressort overførte Redningsmænd på fuld-tid vil være omfattet af loven.

Med hensyn til materiel er der et arbejde i gang med anskaffelser af 2 stk. nye Unimog'er, en til Hanstholm og en til Rømø.

Derudover er der ved at blive udarbejdet bruger specifikationer til nye køretøjer til henholdsvis Sønderho og Nørre Vorupør Redningsstationer. Til udarbejdelsen af specifikationerne til de nye biler har hver station haft mindst en repræsentant med i arbejdet, det er så vidt vides en politik, man har praktiseret i FMT (materiel-tjenesten) på det seneste, og det er jo noget i stil med det Redningsmændene ønsker.

Med hensyn til nyanskaffelser er det mit håb at arbejdet med LRB'er til Thorsminde og Christiansø snarest vil blive startet op igen.

På de nye FRB'er der er indkøbt i Norge er der nogle småting som skal rettes på garanti, det er der nu ved at blive taget hånd om. Ellers er der kun positive tilbagemeldinger om båden og dens sø egenskaber.

På Anholt skal flere af instrumenterne udskiftes på deres LRB'er. Her er vi havnet i en situation, hvor vi Redningsfolk og FMT ikke har helt samme syn på, hvad behovet er og hvilke regler vi skal opfylde. Men her er jeg helt fast i troen på at sådanne ting i fremtiden vil blive løst i forbindelse med UROM møderne. Hvor vi vil komme til at lære af hinanden, hvorfor vi gør tingene som vi gør både i FMT og Kystredningstjenesten.

Til sidst vil jeg opfordre Redningsmændene til at gøre brug af vores nye hjemmeside. Der har igennem de senere år været et stort ønske om, at vi skulle have en hjemmeside, så det er nu folk skal til at byde ind med nyheder, ris og ros. Ellers vil jeg ønske jer alle en god sommer.

Med venlig hilsen Jens Slot.

Nordea 

Havnegade 32 · 7680 Thyborøn

Indholdsfortegnelse:

Leder Sommer 2012	3	Besøg på redningsstationerne i Grenaa og på Anholt.....	17
Artikel fra Remmi Edelbo Pedersen.....	4	Nexø - jubilæumsgratiale og reception	19
Fremtidens rednings- mand M/K	6	Danmarksmesterskaber for polititjenestehunde	20
Søværnets nye tjenestesteder	7	Personalia	22
Hvide Sande redningsstation..	8	Søredning skildres på frimærker	23
Rst Gedser før og nu	9		

Remmi Edelbo Pedersen har sendt flg. interessante og vedkommende artikel til bladet:

Kære kollega

”Det er ikke alt, der kan måles der har værdi, ligesom det ikke er alt, der har værdi der kan måles”.



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



HIRTSHALS FISKEAUKTION

Karsten Brovn Pedersen - Statsaut.

Mobil 20 47 29 65

www.hirtfiskauk.dk



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

Da jeg tiltrådte 1. januar 2008 udtalte jeg, at den gennemsnitlige reaktionstid, der dengang lå på ca. 10 minutter, nok var barberet helt ind til benet og at det ville være svært at forestille sig en forbedring. Det tal var i december 2011 forbedret til ca. 8 minutter. Jeg har drøftet denne udvikling med Jens og et par af stationslederne for at finde ud af, hvad årsagen til denne voldsomme forandring kunne være. Vigtigst var følelsen af at have et godt og effektivt arbejdsklima, hvor der var en god forståelse mellem kysten og kontoret i København, samt følelsen af at være en del af en professionel enhed, der strakte sig fra hånden til den nødstedte til kontoret i København. Denne følelse af sammenhold, forståelse og effektivitet gør, at man ubevidst bliver få sekunder hurtigere i alle gøremål.

Hvad sker der?

Forsvaret overtog som bekendt opgaven "Kystredning" da Farvandsvæsenet blev lukket i oktober sidste år. Efter planen skulle vi nu, pr. 1. juli 2012 være succesfuldt og fuldt integreret i Forsvarets struktur. Det betyder, at der er sket en lang række ændringer og det betyder, at flere er i vente. De foreløbige notater jeg har modtaget tyder nemlig på, at vi i sekretariatet; må sige farvel til flere medarbejdere, skal forvente at blive flyttet til Frederikshavn inden for en kortere årrække, samt at vi fremadrettet får en meget anderledes opgaveportefølje.

Efter min opfattelse er kystredningstjenesten med vores materiel, uddannelse og ansættelsesformer, samt kultur, ånd og arv en specialenhed. Derfor er der behov for at tage specielle hensyn og udarbejde specielle arbejdsgange for at bevare den særlige virksomhedskultur og det engagement I har som redningsfolk, uanset I er deltidsansatte eller fuldtidsansatte. De dokumenter jeg indenfor de sidste par uger har modtaget giver dog det indtryk, at Forsvaret anser Kystredningstjenesten som en almindelig enhed på lige fod med de øvrige sejlene enheder. Det kan få stor betydning for os. Vi har været vant til at flytte ansvar ud i yderste bæredygtige led og har haft ansvaret og beføjelserne til indenfor egen enhed til, at udvikle og forbedre uddannelse, metoder, materiel og anlæg. Det har givet en udvikling i den retning, som vi anså for rigtig for at bevare vores enheds enestående evne til at sikre opgaveløsningen og beredskabet. Med overgangen til Forsvarets virksomhedsmodel vil ansvaret og beføjelserne blive flyttet væk fra os.

Men er det hele så, så skidt?

Nej, bestemt er der positive fortællinger også. Den struktur, de foreløbige notater lægger op til, i direkte tilknytning til kystredningstjenesten, er nemlig mere end dobbelt så stor som den vi selv kom med for at løse samme opgave, så mon ikke materielberedskabet nok skal blive opretholdt. Desuden forlyder det ude fra kysten, at den kontakt der har været mellem stationerne og eksempelvis Forsvarets Materiel Tjeneste, bortset fra få tilfælde har været god, smidig og effektiv, det samme gælder ved ansættelsen af nye medarbejdere. Så i forhold til at anerkende vores særlige behov på de fronter tyder alt på, at vi er på rette spor.

Men jeg er dog, personligt, bekymret for, at med baggrund i de dokumenter jeg har set indtil nu, vil forandringerne få den konsekvens, at Kystredningstjenestens ånd og kultur, som vi kender den, ingen fremtid have i Forsvaret, netop fordi ansvaret og beføjelserne til at sikre udvikling og opgaveløsningen på alle niveauer fjernes. Vores kultur og "måde at gøre tingene på" ser jeg blive ændret i så væsentligt et omfang, at den identitet, der ligger i at være ansat i Kystredningstjenesten med stor risiko kan gå fra at være et æreshverv til blot at være et erhverv og dette gælder såvel redningsfolkene som de ansatte i sekretariatet, for alle føler vi at være en del af noget større. Der er få steder, hvor afkastet i det arbejde man udfører, er så tydeligt som det er i Kystredningstjenesten, selv for medarbejderne i sekretariatet. Alle kender vi den plads vi har i beredskabet og alle føler vi, at vi er med til at gøre en forskel for de der kommer i havsnød, hvad enten det er at stå op kl. 04 om natten eller det er at indtaste løn. Men jeg håber inderligt, at alle mine bekymringer vil blive gjort til skamme og at vi i Forsvarets fortsat kan udvikle vores identitet og kultur og forbedre vores høje professionelle niveau.

For vi er så meget mere end alt det målbare og synlige: reaktionstiderne, feriedage, antallet af aktioner, timerne i beredskabet, logoer og beklædningen osv. Fjerner man alt dette står man tilbage med kernen, essensen. Kystredningstjenesten er nemlig for alle os ansatte, i meget højere grad en livsstil, det er en tankegang, en følelse af sammenhold og omsorg, det er et håndværk og professionalismisme, følelsen af at gøre en ærefuld og håndgribelig forskel, uanset hvor i Kystredningstjenesten man er ansat og uanset på hvilket niveau. Med andre ord den virkelige værdi i Kystredningstjenesten kan kun opleves og kun

indirekte måles, og jo længere tid man bruger i Kystredningstjenesten jo mere værdsætter man den ganske særlige kultur og ånd, der hersker og jo bedre forstår man meningen med udtrykket "ikke alt der kan måles der har værdi, ligesom det ikke er alt der har værdi der kan måles".

Hvad gør vi nu?

Som jeg skriver dette er der endnu intet fast besluttet, så det nemme svar må være "vi venter". Der var fra Forsvarets side lagt op til, at overgangen til Forsvarets struktur skulle ske gennem en tæt dialog mellem Kystredningstjenesten og Forsvaret og at vi i processen ville blive inddraget så der ville blive taget behørigt hensyn til de særlige forhold og behov vi i Kystredningstjenesten kom med, ikke mindst vores særlige arv og ånd. Det er mit indtryk at vi, Forsvaret og Kystredningstjenesten, må have et ret forskelligt syn på, hvad tæt dialog betyder. Antallet af møder og delprodukter fra SOK eller de Funktionelle Tjenester, vi i Kystredningstjenesten har været inviteret til eller set undervejs har under alle omstændigheder været meget sparsomme.

Processen, der startede i oktober sidste år kulminerer 1. juli, hvor Søværnets Operative Kommando (SOK) og de Funktionelle Tjenester skal indgive deres input og rapporter til Forsvarskommandoen (FKO). Hvornår FKO kommer med en endelig beslutning ved jeg ikke. Men jeg er blevet oplyst om, at det der sendes til FKO vil være trykprøvet inden den officielle rapport bliver fremsendt og på den baggrund kan vi forvente, at de input vi ser i SOK input med stor sandsynlighed også vil være at finde i den endelige beslutning fra FKO. Det er mit ønske og håb som chef og som medarbejder, at det går hurtigt for FKO at træffe den endelige beslutning. Belastningen ved at bevæge sig i den overgangsfase, der nu har været i gang siden oktober, er meget stor og særligt i sekretariatet mærkes belastningen både fysisk og psykisk idet motivationen for at løse de daglige opgaver er svær at opretholde og flere viser tegn på usund stressbelastning. Jeg ved dog, at vi alle vil gøre som Kystredningstjenesten altid har gjort bedst, nemlig at tilgå forandringer med åbent sind og forandringsparatvillighed. Og jeg ved også, at I alle fortsat vil holde hovedet oven vande og udføre jeres helt specielle gerning, for uden jer vil sikkerheden for sejlere i danske farvande for alvor blive forringet.

*Remmi Edelbo Pedersen
Redningsinspektør.*

Fremtidens redningsmand M/K

Af Michael Flor Hansen.

Projektet går nu ind i sine sidste faser. Her er lidt opdatering om, hvad der er sket og skal ske i projektet.

Jeg har efterhånden besøgt de fleste redningsstationer. Jeg mangler vist blot Esbjerg, Fanø og Christiansø. Projektet

har desuden været på stationsledermødets dagsorden.

Hele analysen er nu gennemført, og har givet en række resultater som siger noget om incitament, rekruttering o.l. i Kystredningstjenesten. Et udpluk er medtaget herunder.

Der er ingen tvivl om, at det der overordnet driver værket er lysten og den forpligtelse man føler overfor det at hjælpe andre og gøre et meningsfuldt og godt job. Man skal dog ikke glemme, at jobbet indeholder spændende elementer og et vigtigt fællesskab.

Man kan også lave en grov prioritering af kravene til en redningsmand. På de første pladsen er det mest afgørende at redningsmanden kan samarbejde og har en række personlige egenskaber, som er forudsætningen for at man er åben omkring sin egen andel i dette samarbejde, og selvstændigt påtager sig andel af arbejdet. Og så er det selvfølgelig nærmest en forudsætning, at man har interesse og lyst til arbejdet som redningsmand. Først på de næste pladser er det fysiske egenskaber samt erfaring, viden og uddannelse der er afgørende. Kort fortalt er kravene til det personlig, der kommer før de andre kvalifikationer. Eller som nogen udtrykker det ”Det kan vi altid lære den nye redningsmand”.

Rekruttering viser sig at være forskellig fra station til station. Det er et udtryk for den forskel der også er i de lokale forhold. Det kan være havnens/stedets karakter og byens størrelse mv. Et gennemgående træk er dog, at rekrutteringen hænger sammen med kendskabet til stationen og stationens generelle omdømme. Det er i alt fald givet at annoncering ikke den første vej til ansættelse af nye redningsfolk.

Bindingen er selvfølgelig en af de ting folk nævner, når de siger, hvorfor de ikke søger redningsmandsjobbet. Det er klart at bemanningens størrelse på stationerne gør det vanskeligt at dække alle døgnets 24 timer – i sær i ferietid.

Endelig skal man ikke glemme, de arbejdsgivere, som har redningsfolk ansat. Det kan være en belastning for et lille firma, hvis en af de ansatte med øjeblikks varsel forlader arbejdspladsen. Arbejdsgiverne skal måske også mindes om, at der er fordele ved at have redningsfolk ansat, og at Kystredningstjenesten også kan gøre noget for virksomhederne.

Alle disse forhold rejser en række spørgsmål, som indgår i de kommende måneds ideudvikling, som er næstsidste del af



Besætningen på rst Hanstholm arbejder med projektet.

projektet. I projektet er dette forudsat gennemført på 2-3 stationer.

Spørgsmålene lyder bl.a.:

Hvis vi gerne vil have vores annonce til mere klart at beskrive, hvad det er for egenskaber vi lægger vægt på, hvordan kan vi så gøre det?

Hvordan kan vi beskrive det job, vi udfører, på en sådan måde, at også folk der ikke kender Kystredningstjenesten tilskyndes til at søge?

Hvis vi køber den med, at et godt omdømme – i særdeleshed lokalt - er afgørende for rekrutteringen, hvordan kan vi så udvikle vores omdømme lokalt?

Hvilke muligheder har vi for at lette bindingen med, at man er på vagt hele døgnet altid

Hvordan og hvornår skal vi kontakte virksomhederne, og hvad skal vi tilbyde dem?

Det er blevet Grenå Redningsstation og Sæby Redningsstation, der deltager i denne del af arbejdet. Det vil forme sig som workshops, hvor vi sammen vil udvikle ideerne.

Grenå har valgt at dele det over to dage, hvor halvdelen af mandskabet deltager den ene dag og den anden halvdel den

anden dag. I Sæby er det hele mandskabet, der deltager i en workshop.

Det vil formentlig foregå i løbet af uge 25 og er i skrivende stund endnu ikke gennemført.

Jeg forestiller mig at de to workshops vil følge en logik som kunne se således ud:

1. Hvordan ser vi fremtiden på redningsstationen?
2. Hvilke medarbejderne skal vi så have fat i, og hvad skal de kunne?
3. Hvordan får man fat i sådanne kolleger? Og
4. Hvad skal vi ellers gøre?

Det kan være vigtigt at overveje, hvad vi skal gøre løbende og på langt sigt, samt hvad vi skal gøre når vi står i en rekrutteringssituation.

Under arbejdet vil vi desuden afprøve forskellige "kreativitetsteknikker", for at få erfaring med, hvad der kan hjælpe os til at tænke nyt – eller som det hedder på nydansk "ud af boksen".

Herefter vil jeg samle bidragene fra de to stationer og udarbejde en "rekrutteringsplan" for hver af de to stationer. Disse vil vi så diskutere, supplere og revidere på et efterfølgende møde. Det er jo slet ikke sikkert, at jeg har begrebet alle de gode ideer, og det kan jo være, at man er kommet i tanke om nye forslag i mellemtiden.

Når det er gennemført på de to stationer vil jeg samle det hele op og udarbejde et katalog, som udsendes til alle stationerne. Herefter vil der blive lejlighed til at komme med yderligere til kataloget. Afslutningsvis vil jeg så samle det hele i en endelig pakke, som forhåbentlig kan tjene til inspiration for det fremtidige rekrutteringsarbejde.

Den sidste del af projektet handler om at sprede resultaterne ikke bare i 1. Eskadre og Kystredningstjenesten, men også til andre såsom FPT, Marinehjemmeværnet, Beredskabsstyrelsen o.l.

Og som afslutning på projektet skal jeg lave regnskab og skrive en afslutningsrapport, som selvfølgelig vil blive formidlet i hele Kystredningstjenesten.

Michael Flor Hansen
Projektleder



Søværnets nye tjenestesteder

Lige omkring 1. maj udkom Søværnets Medarbejderblad SØVÆRNET for sidste gang, fremover vil alle Forsvarets blade være samlet i et. Red. har "plukket" de artikler ud, der kan have speciel interesse for medarbejderne i Kystredningstjenesten:

Den 3. oktober sidste år fik medarbejderne i Farvandsvæsnet en overraskende besked. Et af Danmarks ældste "væsner" skulle nedlægges, og kystredningstjenesten, kyststudkigsstationerne og VTS Øresund skulle lægges ind under SOK.

De berørte medarbejdere vidste ikke, om de var købt eller solgt, og i SOK kom staben på overarbejde. Der var mindre end tre måneder til, at fusionen mellem de tidligere civile tjenester og SOK skulle være på plads den 1. januar.

Læs her om de udfordringer og tanker, som omvæltningen satte i gang.

– Vi har fået en opgave, og den skal vi løse inden for de økonomiske rammer. Vi skal fremstå som én samlet organisation, der trækker på samme hammel. Men der er mange ting, der skal falde på plads, inden vi når så langt. Alt lige fra, om der skal anker eller forsvarers logo på bilerne til, hvordan vi på bedst mulig vis koordinerer funktionerne mellem SOK og vores nye tjenester. Men medarbejderne skal også vænne sig til at arbejde under nye vilkår i forsvaret. Det kan for eksempel være spørgsmål om arbejdsmiljø, indkøb af materiel, ledelsesforhold, kommando-veje og en anden sprogbrug, som skal være ens for alle, fortæller Gorm Bergqvist. (kommandørkaptajn).

Tradition for samarbejde

SOK har en lang tradition for at samarbejde med både VTS Øresund, kystredningstjenesten og kyststudkigtjenesten, og Gorm Bergqvist ser ingen betydelige pro-

blemer i, at opgaverne nu fremover skal varetages i en militær myndighed.

Gorm Bergqvist forudser, at samarbejdet med **kystredningsstationerne** vil fortsætte uændret, og sandsynligvis med en endnu bedre opgaveløsning i redningsarbejdet. I hvert fald udtrykker Gorm Bergqvist tilfredshed med, at de meget dedikerede og professionelle redningsmænd, fastansatte som frivillige, nu er en del af SOKs samlede redningsberedskab:

– Vi har brug for redningsmændene. De er forankrede og vellidte i deres lokalområde, og vi ønsker ikke at fratage de frivillige redningsmænd lysten til at fortsætte. Jeg forudser, at det nu bliver endnu nemmere at nå alle sejlene enheder i en redningsoperation, og det vil være med til effektivisere redningsarbejdet, slutter Gorm Bergqvist.

Hvide Sande redningsstation

Af Pernille Kroer Søværnet

Næsten 90 år er der gået, siden den første redningsstation blev opført ved Hvide Sande. Gennem de mange år er frivillige redningsmænd gået på havet, når skibe eller mennesker har været i nød. I dag har redningsstationen fire fastansatte redningsmænd og syv frivillige. Alle gør de sig tanker om, hvordan fremtiden for redningsstationen bliver, når SOK den 1. juli melder planerne ud.

Det er erfarne redningsmænd, der smider, hvad de har i hænderne, når alarmen lyder. I løbet af minutter har de båden fra kaj. Én har været redningsmand i 29 år, en anden i 27, og en tredje kunne fejre 25 års jubilæum sidste år. De ved, at minutter kan afgøre liv eller død for de nødstedte på havet. Derfor er det afgørende for redningsmændene, at relationen til den myndighed, de hører til, fungerer.

En ny verden

SØVÆRNET møder de fire fastansatte redningsmænd en blæsende forårsdag på redningsstationen i Hvide Sande. Udenfor på muren hænger stadig Farvandsvæsnets blå skilt, og bag den grønne port med de karakteristiske splitflag i et kryds står redningsbåde og grej klar til udrykning. Men oppe på kontoret på første sal spekulerer de fire over, hvordan redningsarbejdet skal køre fremover, efter at de 21 redningsstationer for fremtiden skal høre under SOK.

Og ude i byen står redningsmændene på mål for muntre bemærkninger, som:

Hvornår får I striber på? - har I lært at stå ret? - skal I så give kommandoer ud af vinduet?

Den sidste bemærkning med slet skjult

hentydning til kommandoerne, når søværnets skibe går til kaj ved værftet over for redningsstationen.

Det bliver da også en ny verden for redningsmændene. Stationsleder Lorentz Lauridsen har aldrig aftjent værnepligt, og han kender ingenting til forsvaret. For at blive lidt klogere har han i første omgang bedt om en ordbog: han forstår ikke alle søværnet forkortelser!

Ser tiden an

– Vores samarbejde med Farvandsvæsnets var ellers begyndt at køre rigtigt godt, så det var lidt mærkeligt, siger Verner Sohn Christensen, der har været redningsmand i 26 år.

Stationsleder Lorentz Lauridsen gyder lidt olie på kollegaens undren:

– Det er ligesom, når nogen dør! Så elsker man dem åh så meget! Men med SOK, det har jo kørt godt. Gnidningerne har kun været bagateller. Så her på stationen er vi blevet enige om ”lad os nu se”. Vi er da spændte på fremtiden, men vi skal altså lige afvente et halvt års tid, inden vi ved, hvad der skal ske.

Grejet og tøjet

Lige nu er Lorentz Lauridsens største bekymring, hvordan det skal gå, når grejet skal repareres. På stationen er de vant til at gå op til en lokal håndværker. Det håber han, at de kan blive ved med. Hvis de skal vente på en sagsgang i SOK, bliver det svært at opretholde beredskabet. Og så er der arbejdstøjet!

– Tøjet er en del af vores løn, men de har ikke fundet ud af, hvad vi skal have, siger Lorentz Lauridsen med et ”hæ hæ” på læben.

– Måske skal vi have silkeunderbukser. Det er jo det sidste nye, har vi set i fjern-

synet, foreslår Verner Sohn Christensen. Den nye beklædning giver anledning til muntre bemærkninger mellem mændene.

Rykker ud 75-80 gange om året

Redningsstationen i Hvide Sande rykker i gennemsnit ud til 75-80 SAR om året. På havet er det drukneulykker og kuttere, der slår læk eller får grej i skruen. På fjorden er det mest lystfiskere og turister, der har lejet en jolle og ror ud på fjorden. Redningsopgaven er lige vigtig hver gang, uanset, hvem der er i nød, men Jens Otto Grønne Pedersen, der har været redningsmand i 27 år, gør sig da sine tanker:

– Der er nogen, der nok skulle have givet sig til noget andet end at sejle, siger han tørt.

De i alt 11 redningsmænd er alle vokset op i lokalområdet, og de fleste har haft noget med vand at gøre. Derfor kender de også de fastboende fiskere, og det påvirker dem ved drukneulykker, hvis den druknede er en af deres egne.

– Så fortsætter vi nok eftersøgningen noget længere, end SOK siger, at vi skal. Det, der betyder noget, er jo at finde ham. Med druknede badegæster er det noget lidt andet. Dem kender vi jo ikke. Men det er da træls, og værst, når det er børn, fundrer Jens Otto Grønne Pedersen.

Redningsstationen i Hvide Sande dækker havet fra Blåvand i syd til Husby i nord, med Esbjerg og Thorsminde redningsstationer som de nærmeste naboer.

Redningsstationens store redningsbåd er rustet til at gå 35 sømil ud, men har været hele 60 sømil ude fra kysten for at redde en lystsejler i nød. Det værste, mændene har været ude for, var dog, da der var udbrudt brand i et hollandsk containerskib. Da gik de ud i 38 sekundmeter vind.

– Så blæser det ligeud, som vi siger herovre, kommenterer Jens Otto Grønne Pedersen.

Skulle en lignende alarm lyde igen, går redningsfolkene atter på havet. Mens de venter på den første juli. Og ser tiden an.



HANSTHOLM NY FLYDEDOK A/S

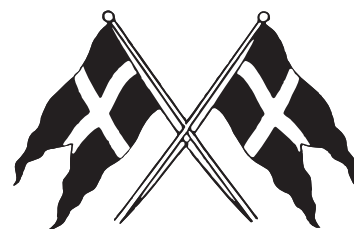
Professor Lundgrens Gade 22, DK-7730 Hanstholm, Danmark

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
Gert Christensen Mobil: +45 21 52 26 25
Per Sandahl Mobil: +45 40 42 16 03



Rst Gedser før og nu

Tekst og fotos Red.

Kilde Grete Tuxen Andersens arkiv og notater.

Rst Gedser er en af landets yngste redningsstationer, idet den først blev taget i brug og indviet i oktober 1925. Det skete under overværelse af departementschef i Marineministeriet kommandør Topsøe-Jensen og bestyreren af Bornholms og Møens Redningsvæsen Kaptajn L.A. Ødbergesen. Det var ikke fordi, man fra lokal side ikke havde presset på for at få en redningsstation. Det kan nævnes, at godsejer på Gedsergaard E. Tesdorff og kappelan J. Wöldiche allerede i 1858 i fællesskab indsendte en ansøgning til myndighederne om at få oprettet en redningsstation på den østlige kyst, da der, som de skrev, temmelig ofte skete strandinger på Gedser Odde. Men da bjergningsbådene lå på den vestlige side, tog det for lang tid at få dem transporteret tværs over Odden. Man beretter om en stranding i januar samme år, hvor kaptajnen ganske vist reddede sig i land, men hans kone druknede. De foreslår derfor, at der placeres en synkefri båd ved den østlige kyst og at lodseriet forsynes med et raketapparat. Men Indenrigsministeriet, hvorunder Redningsvæsenet dengang sorterede, mente ikke, ”at forholdene på det omhandlende sted var af den beskaffenhed, at en sådan foranstaltning kunne anses nødvendig”.

Så Gedser fik ikke nogen redningsstation dengang, og der skulle gå mange år, førend tiden var moden til dens oprettelse.

Som et kuriosum kan fortælles, at den første registrerede stranding skete så tidligt som i 1555, hvor den omtales i kanceliets brevbøger udfærdiget af Lauritz Skriver, slotsskriver på København. Her omtales dog kun lastens salg og fordeling. Der er ikke et ord om besætningens skæbne.

Strandinger og forlis, i årene der følger, bliver kun nævnt sporadisk. Men nogle forlis af tyske skibe (f.eks. forliste 5 skibe på samme dag) i 1890-erne gør, at det tyske gesandtskab skriver til regeringen og gør opmærksom på de uheldige forhold.

Ministeriet svarede, *at sagen ville blive taget under overvejelse, men at forholdene på det pågældende sted ikke medførte særlig fare for menneskeliv i sammenlig-*

ning med andre dele af landet kyststrækning. Så heller ikke denne gang blev Gedser tilgodeset med redningsmateriel.

Vi skal helt hen til 1923, før der begynder at ske noget. Der skete så mange strandinger på Rødsand, at man var nødt til at foretage sig noget. Men en alm. Motorredningsbåd ville ikke kunne sejle helt hen til havaristen i det lave vand. Det var et problem, som åbenbart var helt nyt for Marineministeriet, men man mente dog, at der snarest måtte fremskaffes et fartøj til bjergning i ”dette ejendommelige farvand”. Der blev så bygget en pram, som skulle slæbes til Rødsand af Fyrvæsenets motorbåd, som lå i Gedser Havn. Der blev aftalt et vederlag med føreren for aktionerne. Prammen ankom 10. oktober 1924, hvor den blev placeret i den gamle banegård. Prammen skulle betjenes af bådføreren og 4 pålidelige mænd i samarbejde med Fyrvæsenets motorbåd.

I maj 1925 indgav en tømmermester et tilbud på at bygge hus og platform. Tilbuddet blev godtaget, og huset stod færdigt den 20. oktober 1925, hvor det blev indviet under overværelse af tidligere nævnte honoratiores.

Det blev med tiden for småt, og i 1991 blev der bygget en ny og moderne station, der stod færdig de 20. december.

Dette var lidt om redningsstationens historie.

Redaktøren har aflagt stationen et besøg, hvor stationsleder Brian Bennetsen fortalte om livet og hverdagen på redningsstationen.

Han fortalte:

Redningsstationens mandskab består af flg.: Stationslederen selv, bådfører Svend-Erik Rasmussen og bådmændene Bjarne K.E. Pedersen, Peter M. Kristensen, Dan H.J. Gartig, Michael Eskerod, Chr. Schnegelsberg, Klavs B. Rasmussen, Bruno S.M. Rasmussen og Kurt E. Andersen.

Brian startede som frivillig på deltid 1. sept. 1984. Han har været stationsleder fra 1. april 1996, hvor han afløste William Christensen.

Tidligere var stationslederen også bådfører på forsyningsbåden til Gedser Rev Fyrskib. Stationen indgår i dag i DONG's redningsberedskab for vindmølleparken

på Rødsand, hvor man bl.a. skal kunne være behjælpelig med at hente folk ned fra møllerne. Det sker dog ikke på bekostning af andre redningsopgaver. Som en naturlig ting har man et godt samarbejde over Østersøen med det tyske rednings-selskab DGzRS. Sådan har det dog ikke altid været, idet man i DDR-tiden ofte følte sig overvåget og mistænkeliggjort af de østtyske myndigheder, som betragtede de nødstedte som potentielle flygtninge, hvad de i øvrigt som regel også var. Så redningsbåden fra Gedser måtte til tider sejle om kap med de østtyske fartøjer for at redde flygtningene i land på dansk side.

Rst-bygningen stammer fra december 1991, hvor den blev indviet. Den skulle oprindeligt ligne stationen i Sæby med glaspyramide i toppen, men den blev tilpasset, så den bedre opfyldte de behov, man havde i Gedser. Den er designet af overkonstruktør Henning Rasmussen fra Farvandsvæsenet.

Ved alarmering vil diverse redningsmateriel være sejlede efter ca. 10 minutter indenfor normal arbejdstid og ca. 15 minutter udenfor normal arbejdstid.

Udstyr

Motorredningsbåd. L.W. DAM – opkaldt efter en styrmand, der donerede sin formue til Redningsvæsenet.

Besætningsantallet ombord på L.W. DAM er min. 4 redningsmænd. Der er redningsveste ombord til 12 personer. Redningsfartøjet kan sejle for fuld kraft ca. 18 knob i 20 timer. Redningsfartøjet er i stand til at bugsere fartøjer indtil 500 brt.

L.W. DAM. Byggeår: 1991. Materiale: Stål. Længde: 23,3 m. Bredde: 5,60 m. Dybgang: 1,80 m. Motorkraft: 2x760 HK. Båden er udstyret med 2 stk. radar, 2 stk. VHF, DSC, bærbar VHF, militær VHF, telefon, SINE, VHF-pejler, AIS, DGPS navigator, PC-plotter, gummibåd, lænsepumpe, genoplivnings udstyr og medicin-kiste B, hjertestarter samt diverse bårer.

Let redningsbåd. XRB-10

Besætningsantallet ombord på en let redningsbåd (XRB-10) er 3 redningsmænd. Redningsbåden har ved øvelse haft yderligere 40 personer ombord som efterfølgende er bragt sikkert i land. Redningsfartøjet (XRB-10) kan sejle for fuld kraft ca. 36 knob i 6 timer. Redningsfartøjet er i stand til at bugsere mindre fartøjer. XRB-10.

Byggeår: 1991. Materiale: komposit glasfiber/kevlar. Længde: 10,30 m. Bredde: 3,50 m. Dybgang: 0,9 m. Motorkraft: 2x300 HK Cummins diesel. Båden er udstyret med: DGPS, VHF, AIS, DSC, SINE, videoplotter, radar, bære og genoplivnings udstyr. Brand/læsepumpe kan medbringes.

Redningsbil.

Touareg med gummibåd/RIB på trailer er bemanded med 3 redningsmænd. Udstyret er beregnet til mindre eftersøgningsopgaver langs kysten og lavvandede områder eksempelvis langt fra redningsstationen, hvor redningsfartøjet kan bringes til eftersøgningsområdet ad landevejen for herefter, at blive søsat. Bilen bruges som kommando central. Bilen er udstyret med VHF, bærbar VHF, SINE, mobil telefon, radar, GPS/Plotter, AIS genoplivningsudstyr, Spine-board, tæpper, lysraketter til eftersøgning. Gummibåd/RIB: 4,8 meter lang, 60 Hk. Mercury, fart ca. 27 knob, GPS/Plotter, AIS, VHF, håndholdt SINE terminal.

Det sidste nye er at Redningsstation Gedser har fået nyt redningsfartøj:

Den 23. januar modtog Redningsstation Gedser med stor spænding og glæde deres nye redningsfartøj FRB09.

Stationsleder Brian Bennetsen fortæller:

Alle fra stationen som havde mulighed for det mødte interesseret op. Nu skete det endelig.

Det er ikke så tit det sker, at stationerne får nye fartøjer.

FRB09 blev søsat og straks stod vi på nakken af hinanden for at høre, hvad



Frb 09 ved broen i Gedser



rst Gedser set fra landsiden



FRB 09 og L.W.Dam

Hallgier fortalte og gav af instruktion. Der blev fyldt diesel på og så var det ellers ud at sejle. Alt gik godt og alle var vildt begejstret og positive.

Preben Thomsen fra RST. Skagen, Thomas Bork og Hans Henrik Østerdal var også kommet med for at hjælpe os med modtagelsen af FRB09. Tusind tak for det.

Næste dag kom Søfartsstyrelsen og godkendte fartøjet uden bemærkninger.

Det blev fejret med pølser, sodavand og kaffe. En rigtig god dag.

Fredag den 27. januar sejlede Christian,

Bjarne og jeg, efter chefen for Kystredningstjenesten Remmi E. Pedersen ønske, ind til "HUSET" i Kbh. for at vise fartøjet frem for vores kollegaer. Jeg syntes godt nok, det var langt at sejle for at være der et par timer og spise et par pølser, afstanden, årstiden og vejret taget i betragtning. Men omvendt fik vi mulighed for at afprøve fartøjet på en lang tur så.....

Der var en god frisk vind fra øst og det var koldt. Men vi var friske og ville se, hvad det gode skiv kunne.

Efter et par hyggelige timer og varme pølser med kakao gik det sydover igen, efter påfyldning af diesel i Dragør.

Vinden var frisket yderligere og det blev snart mørkt. Men det gik rigtigt godt indtil vi var ca. 4 sm. nord af Møn. Så fik vi pludseligt en brandalarm fra bagbord motor og der kom røg i styrehuset. Motoren blev stoppet, brandspjæld lukket og brandsluknings udstyret aktiveret. Puha hvad skete dér lige der? Nå men det så ud som om, branden var slukket. Alligevel ringede vi til vores gode kollegaer i Klintholm og bad dem komme at være standby med en brandpumpe hvis.....

De kom hurtigt selvom der var håndbold i fjernsynet. Remmi og MOCS blev også orienteret.

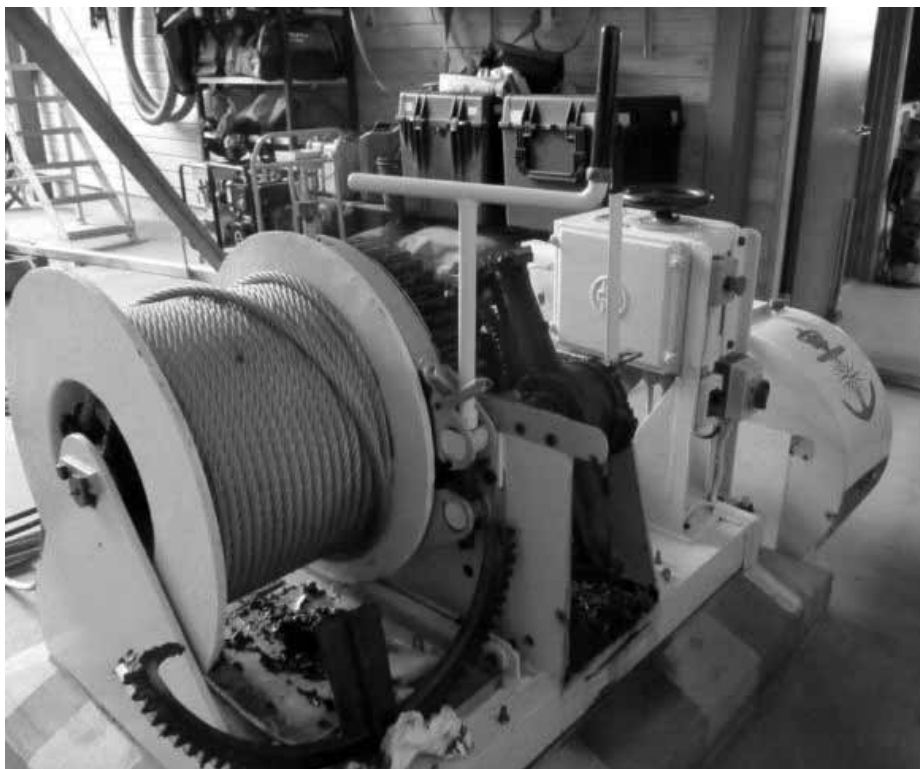
Vi har tit diskuteret vores regler for vores fartøjer og de skrappe krav, der er.

Men det er helt sikkert, at da vi lå derude i mørke og i frisk vind, ja så var det meget beroligende at vide, at vi selv kunne sejle ind til Klintholm for egen kraft på den anden motor.

Det viste sig senere, at det var en omformer, der var fejl i og den havde lavet en kortslutning og nogle kabler var brændt af. Skaden blev hurtigt repareret af Maritim Partner.

På trods af det lille uheld er vi utroligt glade for vores nye fartøj. Den lille skepsis der naturligvis også altid vil være, er virkelig blevet gjort til skamme. Det er ikke lykket os at finde noget som skal være meget anderledes og bedre.

I samarbejde mellem Farvandsvæsen og redningsmændene kysten rundt, er det



P.g.a. defekt ophalerspil må FRB 09 for tiden blive i vandet.

virkeligt lykkes at få rettet de fejl og få de ønsker med i forhold til FRB07 i Klintholm.

Vi glæder os virkelig til at bruge vores nye fartøj.

XRB10.

Vi har altid været utrolig glade for vores XRB10. Men da vi for nogle år siden havde mange problemer og havarier, talte vi tit om, at det ville være dejligt, hvis

XRB10 fik en levetidsforlængelse, med nye motorer, jet m.m. Det skete som bekendt ikke og jeg vil også sige, at jeg i dag er utrolig glad for, at vi nu har fået et nyt fartøj.

Det er meget tydeligt, at der på de 20 år, der er gået, er sket en stor udvikling. Vi har med FRB09 fået et fartøj, som er meget hurtigere, som har overskud af power, besætningen er meget mere beskyttet mod vind/vejr, kan sidde i læ og sidst men ikke mindst - de meget hårde påvirkninger i hård sejlad.

Det er svært ikke at blive begejstret og glad, når man får noget sådant materiel til rådighed.

På Både messen i Bella Center var der også meget stor interesse for FRB09, og der var mange positive tilkendegivelser fra de mange besøgende.

Der har selvfølgelig i tidens løb været flere andre både, som er udskiftet og omrokket. Men stationens første redningsbåd "MRB 12" var helt nybygget og ankom på inspektionsskibet "C.F.Grove" den 3. november 1925. Den havde kostet 57.100,56 kr.

Den var 10,3 m. lang, synkefri, selvlænsende og forsynet med en Fordson traktormotor, der kunne give en fart på 6,4 knob. Den sejlede i Gedser helt op til 1964, dog med udskiftning af motor og anden vedligehold.



Manøvrepulten i FRB 09

Både og mandskab m.m.

Båden var ellers bestemt til Grenaa Redningsstation, men der måtte man foreløbig nøjes med at få en større motor i redningsbåden. Pengene, der var bevilget til motoren, var egentlig til en ny motor i redningsstation østerbys båd på Læsø, men de måtte så vente til næste år. Sådan har Redningsvæsenet altid gennem årene måttet forhandle sig frem for at få de knappe bevillinger til at strække til.

Båden var 10,3 m lang, synkefri, selv-lænsende, klinkbygget med klædning af egetræ med kobbernagler med vandtætte dæk og luftkasser af kobber både under og over dækket. Den havde en 24 HK Fordson Tractor motor, der kunne give en fart af 6,4 knob, Skruen gik i en indbygget tunnel, helt beskyttet mod vragstumper og tillige med den fordel, at den ikke kunne beskadige eventuelle folk, der var faldet over bord.

Til båden hørte også forskelligt materiel, men det måtte leveres fra Det nørrejske Redningsvæsen, da der ikke var tilstrækkeligt materiel på Bornholm til at forsyne en ny redningsstation. Og det var ikke så lidt, der skulle med i båden: Foruden sejl, mast og takkelage årer, gafler, ror, lanterner, kompas, vandanker, signalhorn og meget mere, og ikke at forglemme de 10 ruller, der skulle til for at søsætte båden fra den støbte cementplatform.

Dermed havde Gedser fået redningsbåd med alt, hvad dertil hørte af påbud og pligter, der nøje var nedfældet i reglementer. Det var bl.a. en ufravigelig pligt hurtigst muligt at bringe båden ud til skibbrudne, der var i fare, men på den anden side måtte opsynsmanden forstå, at "materiellet ikke uden nødvendighed sættes i bevægelse". Den nyudnævnte opsynsmand måtte dengang, hvad stationslederen også må i dag, kunne tage en hurtig beslutning og handle efter konduite.

Men det var "sarte" motorer, der var i bådene i de første mange år. Tit ville de ikke starte eller de gik pludselig i stå. Noget kunne repareres på stedet, men ofte måtte en værkfører fra Orlogsværftet til Gedser for at reparere. Trods problemerne med motoren var H.A.F. Hansen meget glad for båden. Den "klarer sig tilfredsstillende i alle retninger i storm og sø", skrev han blandt andet til redningsbestyreren den 10. juni 1926.

I sommeren 1940 blev båden sejlet til Orlogsværftet, hvor den fik sin 24 HK motor udskiftet med en 32 HK Fordson

motor. Da det skete under krigen, fik opsynsmand H.A.F. Hansen strenge instrukser om, hvordan han skulle forholde sig. Bl.a. måtte han huske at få det lille flag med, som "under de for tiden herskende tilstande", som bestyreren skrev, skulle vaje under sejladningen, og der måtte kun sejles om, dagen og højst i 1000 meters afstand fra kysten. Tre mand tog af sted: bådformanden, motorpasseren og en bådmand.

MRB 12 gjorde tjeneste i Gedser i mange år, først i sommeren 1964 blev den afløst af redningsbåden fra Lild Strand, MRB 24, der havde en 80 HK "Grey" motor. Efter et hovedeftersyn på Orlogsværftet blev MRB 12 sendt til Thorup Strand i 1965.

Da man i Hirtshals i oktober 1980 havde fået søsat redningsvæsenets nyeste og hidtil mest moderne redningsbåd, "RF2", blev Hirtshalsbåden, MRB 33, flyttet til Gedser. Denne båd havde en betydelig større maskinkraft, da den havde to 150 HK Scandia motorer. Efter "RF 2"s tragiske forlis i december 1981 blev båden flyttet tilbage til Hirtshals.

Derefter måtte man nøjes med Thyborøn gamle båd MRB 20, der hidtil havde været ved redningsstation Sjællands Odde. Båden, der var bygget i 1933 og moderniseret i 1967, havde en længde på 12,3 m og en motorkraft på 114 HK.

Nu har redningsstation Gedser en af Farvandsvæsenets nyeste både, nemlig "L.W. Dam", bygget af stål med overbygning i aluminium i Rudkøbing i 1990-91. Bådens længde er 23,3 meter, og den har to motorer i separat maskinrum på ialt 1550 HK med en maksimal fart på 19 knob.

Besætningen på fire mand kan alle betjene det sidste nye tekniske udstyr, der er om bord. På agterdækket findes et kraftigt spil, så "L.W. Dam" i en given situation kan bugsere fiskefartøjer og mindre fragtskibe. Der har også skibets gummibåd sin plads, og kan herfra sættes i vandet med kran. Som noget helt nyt er båden udstyret med en båndoptager, hvor al kommunikation i forbindelse med redningsopgaver optages. Men billigt har det heller ikke været at bygge et sådant fartøj. Fuldt udrustet var prisen 15 millioner kroner.

"L.W. Dam" er bl.a. resultatet af det analysearbejde, der blev sat i værk efter den nævnte tragiske ulykke ved Hirtshals i 1981, da redningsbåden "RF2" kæntrade

og de seks ombordværende redningsmænd omkom. Forliset vendte op og ned på alle tidligere forestillinger, om hvorledes et redningsfartøj skulle konstrueres.

Da Farvandsvæsenet i 1984-85 hjemkøbte tre lette redningsfartøjer fra England af typen RI-28, blev et af disse fartøjer stationeret i Gedser som stationens lette redningsbåd. Det var en glasfiberbåd på 8,23 m længde og med en motorkraft på 255 HK. I dag er stationens lette redningsbåd en XRB 10, der er bygget af epoxy i 1991. Den har en længde på 10 m og med en motorkraft på 600 HK kan den skyde en fart af 36 knob. Den er naturligvis udstyret med alle moderne tekniske hjælpemidler. Til betjening af båden kræves en besætning på 3 mand.

Stationen har også en såkaldt "Unimog", et redningskøretøj, hvortil der kan hægtes en trailer med en gummibåd, der har en 55 HK motor. Med dette terrængående køretøj kan man starte en redningsaktion direkte fra stranden overalt på Lolland-Falster.

I begyndelsen af oktober 1924 blev der som tidligere nævnt anbragt en pram, der i forbindelse med Fyrvæsenets motorbåd skulle bruges ved strandinger på Rødsand. Prammen blev i april 1944 afløst af en anden, der kunne undværes ved Skagen Havn redningsstation. Den gamle pram blev derefter solgt til reservemotorpasser Kaj Hansen for 225 kr.

I dag kan den lette redningsbåd gå ind på det lave vand ved Rødsand, så egentlige pramme til at have på slæb efter redningsbåden er nu overflødige.

Mandskab

Efter fisker og murer H.A.F. Hansens mange anstrengelser kronedes initiativet endelig med held. Dertil blev han den 1. november 1925 selv udnævnt som den første opsynsmand ved den nyoprettede Gedser Redningsstation. En anden havde ellers tænkt sig, at han skulle have haft stillingen. Ved forbigåelsen blev han imidlertid så fortørnet, at han startede en avispolemik, hvori han kritiserede redningsstationen og skældte den nyudnævnte opsynsmand ud på det groveste.

Lodsen, der hidtil havde kunnet tjene lidt ved at komme strandede til undsætning, prøvede også at genere opsynsmanden ved at anbringe sin båd, så det ikke var muligt at få redningsbåden ud. Efter megen skriveri frem og tilbage endte det

med, at selve lodsinspektøren måtte til Gedser og rede trådene ud.

Men H.A.F. Hansen lod sig ikke slå ud. Han passede sit betroede hverv omhyggeligt i 25 år, til han den 1. november 1950 gik af med pension efter at have deltaget i redningen af 16 skibbrudne. Et par år efter blev han benådet med Dannebrogsmændenes hæderstegn.

En gang var det dog nær gået galt for den gode opsynsmand. I efteråret 1940 havde han været i Nykøbing, og da han om aftenen var på vej hjem med toget, fik han en seddel stukket i hånden af en ukendt person. Senere fik han at vide, at den blev kaldt "De 8 punkter" og handlede om at modarbejde den tyske besættelsesmagt. Uden at tænke nærmere over det havde han givet sedlen videre. Det resulterede i, at han blev idømt 20 dages hæfte for overtrædelse af loven.

I lov nr. 388 af 22.7.1940, § 1, stod der nemlig, at den der ved trykt skrift eller på anden måde offentligt giver meddelelser, der er egnede til at skade landets interesser i forhold til udlandet, straffes med fængsel indtil 1 år eller under formildende omstændigheder med hæfte eller bøde.

Ministeriet besluttede ikke at foretage sig videre i sagen, og dommen fik ingen indflydelse på hans stilling ved Redningsvæsenet. Men det var jo også lidt af en æresag at blive dømt efter den lov, og opsynsmand H.A.F. Hansen er den eneste ansatte inden for Redningsvæsenet, der har været idømt hæftestraf og alligevel har beholdt sin stilling. Det medførte ellers øjeblikkelig afsked fra Redningsvæsenets tjeneste, hvis man kom i konflikt med loven.

Som ny opsynsmand efter H.A.F. Hansen blev udnævnt bådformand Richard Hansen, der havde været ansat ved stationen siden 1. juli 1938. Han afløstes af Kaj Hansen den 1. juli 1958. Kaj Hansen ledede stationen til den 1. februar 1976, hvor bådformand William Christensen overtog hvervet. I mere end 20 år ledede han den på anbefalingsværdig vis, indtil han den 1. april 1996 kunne give ansvaret videre til bådfører Brian Bennetsen, der nu er ansat som stationsleder.

Ved stationens oprettelse, blev der foruden opsynsmanden ansat 9 bådmænd. Ansættelsen var et bierhverv, hvad det også er for flere i dag. Lønnen var vel ikke stor dengang, men det gav dog en sikker månedlig indtægt at være ansat i

Redningsvæsenet, og fiskeriet kastede i 1925 ikke alverden af sig. I dag er redningsstationen normeret med fire fastansatte redningsmænd, men yderligere syv har deres arbejde på eller ved havnen og kan ved hjælp af en personsøger tilkaldes på kort tid, når det er nødvendigt. I dag skal stationslederen ikke som i 1925 rundt på sin cykel og alarmere mandskabet.

Ansatte ved oprettelsen den 1. november 1925

Opsynsmand Hans August Frederik Hansen

Bådformand Hans Peter Hansen
1. motorpasser Julius Rosenlund Christensen

2. motorpasser Hans Peterøsten
Bådmand Peter Laurits Leonhard Larsen
Bådmand Hans Peter Olsen
Bådmand Theodor Ferdinand Larsen
Bådmand Peter Rasmussen
Bådmand Albert Christiansen
Bådmand Kari Johansen

Det var som regel fiskere, der blev ansat som bådmænd ved landets redningsstationer, men for Gedser blev der også ansat folk i andre erhverv, bl.a. var J. Rosenlund Christensen fiskeeksportør og snedker. I 1916 var han blevet agent for Svitzer og havde i mange år en båd liggende parat for hurtigt at kunne være på stedet i strandingstilfælde.

Theodor F. Larsen var chauffør. Peter Rasmussen var fragtmand, mens Albert Christiansen var bådebygger og snedker.

Der var meget for den nyudnævnte opsynsmand at tage vare på. Foruden at have ansvaret for båd, hus og materiel skulle han ansætte og afskedige bådmændene. - I Gedser har det dog ikke været nødvendigt at afskedige nogen, de har alle selv søgt deres afsked. Der er ingen tvivl om, at H.A.F. Hansen personlig har kendt ansøgerne til stillingerne som bådmænd, og selv om redningsbestyreren nødvendigvis skulle godkende ansættelsen, blev det altid som opsynsmændene på redningsstationerne ville have det, når blot kriterierne for alder og helbred var opfyldt.

Opsynsmanden skulle også lede redningsaktionerne og øvelserne, hvor mandskabet fik træning i brug af materiellet, og han skulle træffe den endelige beslutning i alarmerende situationer, om redningsbåden skulle ud eller ikke. Ligeledes skulle han sørge for, at mandskabet var til stede, når der blev brug for det.

Hvis en af bådmændene var væk i længere tid, f.eks. på fiskeri i Kattegat eller

Nordsøen, skulle opsynsmanden i samråd med redningsbestyreren give tilladelse, og den pågældende skulle selv finde en pålidelig mand til at afløse. Hvis reglerne ikke blev overholdt, risikerede man sin afsked. På samme måde skulle opsynsmanden indhente redningsbestyrerens tilladelse til at være væk, og i den tid var det bådføreren, der havde ansvaret for stationen. I det hele taget var de ansatte på redningsstationerne underlagt de rettigheder og pligter, der var fastsat i gældende reglementer. Reglementerne har ændret sig i takt med udviklingen inden for søfarten. I dag med hovedsagelig fastansat mandskab gælder der helt andre ansættelsesvilkår og retningslinier end tidligere.

Det var også opsynsmandens pligt at føre protokol og passe regnskaber samt at udbetale løn og dagpenge. Desuden skulle han føre korrespondance med sin nærmeste foresatte, redningsbestyreren, om bl.a. helbredsattester, legatansøgninger, meddelelse om dødsfald m.v. Redningsbestyreren skulle også have oplysninger om strandinger, om vrage der kunne være til fare for sejladsen, og om der var observeret fejl ved fyrene i forbindelse med strandinger.

Da opsynsmanden ikke måtte tage ud med båden, havde bådformanden kommandoen med en skibsførers ansvar, pligter og rettigheder. Mandskabet valgte bådformanden ud af deres egen midte, dog skulle valget godkendes af redningsbestyreren. To af bådmændene var ansat som motorpassere, men det øvrige mandskab skulle også sættes ind i, hvordan motoren fungerede, så de kunne afløse, når det var nødvendigt.

En gang om året kom redningsbestyreren på inspektion. Ved den lejlighed blev det aftalt, hvad der skulle fornyes eller hvilke reparationer, der skulle foretages. For redningsaktioner, øvelser og patruljetjeneste fik mandskabet ekstrabetaling, men de kunne også tjene lidt ved at reparere og vedligeholde båd, hus og materiel.

Da stationen blev oprettet, skulle der ifølge reglementet afholdes øvelse hvert kvartal, og øvelsen i oktober kvartal skulle være en natøvelse, der ikke måtte påbegyndes før efter kl. 8 om aftenen. Opsynsmanden bestemte, hvornår øvelsen skulle finde sted.

Selv om redningsstationen var blevet forsynet med en motorredningsbåd, blev det stadig indskærpet, at roøvelser skulle "drives med energi og kraft". Ikke mindst viste det sig at være nødvendigt ved de

mange strandinger, der fandt sted på Rødsand, hvor prammen i de allerfleste tilfælde måtte roes det sidste stykke ud til havaristen. Der blev også indøvet sejlføring, ankring, brug af kastedræg og -lod, afskydning af signalraketter m.v.

Efter nogle timers øvelse i de forskellige discipliner vendte man tilbage til havnen, hvor båden blev bragt i hus. Men først skulle alt bringes i orden, så den var klar til brug igen. Inden mandskabet kunne sendes hjem, blev de indøvet i skindødes behandling, brug af sygebårer og i at give kunstigt åndedræt.

Den første øvelse med redningsbåden fandt sted den 4. november 1925 under overværelse af den motorsagkyndige fra Orlogsværftet og redningsbestyrer L.A. Ødbergesen, Nexø. Opsynsmanden og alle ni ansatte bådmænd var mødt kl. otte, hvor båden blev sat i vandet og sejlet over til den vestre side af havnen. Masten blev rejst og sejlene sat, og man styrede ud af havnen for sejl og motor med sydvestlig vind og vindstyrke 6. Et stykke ude blev sejlene bjerget, og åreerne kom i gafflerne, og der blev roet en god times tid. På tilbagevejen måtte skruen renses for tang. Masten blev lagt ned og båden halet hen

til stationen. Efter at båden var blevet rengjort, blev den anbragt i huset, klar til brug. Da man endnu ikke havde fået hverken bådsløb, kastedræg eller linekastegevær, måtte disse discipliner læres på et senere tidspunkt. Inden man kunne indøve skindødes redning, måtte byens læge give mandskabet et kursus.

Strandvagtjenesten, der oprindeligt hørte under strandfogederne, blev i 1892 ændret, så strandfogeden skulle tage sig af vagtjenesten om dagen, året rundt samt om natten i de fire sommer måneder, mens redningsmandskabet havde tjenesten fra solnedgang til solopgang i de øvrige otte måneder.

Denne bestemmelse kom fra 1925 også til at gælde Gedser Redningsstation, hvor opsynsmand H.A.F. Hansen efter redningsbestyrerens instruks måtte bestemme, hvornår der skulle patruljeres langs stranden, og om der skulle mere end én mand af sted. Han bestemte også vagentens længde og forsynede vagterne med en kontrolbog til indførelse af dag og klokkeslet for tiltrædelse og afslutning.

Strandvagter blev sendt ud, når der var risiko for, at der ville ske strandinger.

Indtil 1930 måtte opsynsmanden deltage i strandvagtjenesten, der gik på omgang mellem mandskabet. Og det kunne være drøje ture i storm og uvejr. Udstyret var en lygte og to signalblus, hvormed han kunne give signal til eventuelt strandede skibe om, at strandingen var observeret. Moderne radioudstyr har gjort strandvagten overflødig. Den 1. april 1974 blev den ophævet og erstattet med en udrykningspligt.

Der blev truffet aftale med strandfoged P. Olsen, Bøtø, og bestyrer K.M.P. Navntoft, Bøtøgaard, der boede henholdsvis 15 og 6 kilometer fra Gedser, om at holde udvig på kysten ved pålandsstorm og melde, hvis der kunne være risiko for strandinger. Desuden havde opsynsmand H.A.F. Hansen i december 1925 truffet aftale med fire pålidelige mænd om at melde, hvis der skete strandinger.

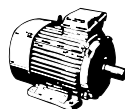
Ved ansættelsen i 1925 fik opsynsmanden og bådformanden henholdsvis 600 og 480 kr. i årsløn, mens bådmændene blev aflønnet med 360 kr. om året. Motorpasseren fik 300 kr. og reservemotorpasseren 100 kr. ekstra om året. Desuden blev der ydet en godtgørelse på 15 kr. til søtøj. For en redningsaktion blev der betalt mellem



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



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**



EDGAR MADSEN

Fiskeeksport & Filetfabrik A/S

6960 Hvide Sande
Tlf. 97 31 14 33

20 og 50. kr. Forgæves møder, hvilket vil sige, at mandskabet var alarmeret, men ikke kom i aktion, blev betalt med fra 9 til 15 kr. pr. gang. Øvelser gav 9 kr., mens patruljetjeneste blev lønnet med 1,25 kr. i timen. Med tiden er lønningerne naturligvis steget, og i dag aflønnes redningsmændene efter helt andre regler.

Der er gennem årene blevet oprettet en række legater, hvis renter er kommet redningsmænd og deres pårørende til gode. Den tidligere vicepræsident for det franske redningsvæsen, Emile Robin, har stiftet otte legater. Også i Gedser findes der måske endnu skabe og kommoder med en lille sølvplade, hvorpå der kan læses: "Fra Emile Robin". Møblerne og familiebiblierne med hans navn var fra brudeudstyrslaget, der blev stiftet i 1913.

Konfirmationslegatet gav - og giver også i dag - redningsmændenes døtre et sølvkors med den samme inskription. Gudrun Augusta Kristine Larsen, datter af bådmand Theodor F. Larsen, fik som den første ved stationen legatet i 1928.

Men allerede i maj 1926 havde opsynsmanden søgt om Robins brudelegat til Leo Carl Johansen, der holdt bryllup i Moss kirke i Norge den 31. december 1925 med Astrid Marie. Brudelegatet bestod af et pengebeløb på 50 kr. til indkøb af et skab samt en familiebibel.

I 1913 gav Emile Robin et barometer til hver bådstation. Barometeret, som Redningsstationen fik i 1925, hænger stadig på stationen. Derfor var det kun naturligt, at ministeriet lod et billede af den uselvviske velgører ophænge på hver redningsstation. - Desværre har inflationen i dag udhulet legaterne, hvoraf der nu kun er 5 tilbage, så de ikke har nogen synderlig økonomisk betydning, men æren ved at modtage legatet har dyrtiden endnu ikke kunnet indhente.

Redningsaktioner

Man må med undren spørge, hvorfor der skulle gå så lang tid, inden der blev oprettet en redningsstation ved Gedser, da Lollands sydkyst og Falsters sydspids, Gedser Odde, er omgivet af farlige grunde, Rødsand, Gedser Rev, Schönheyder Pulle og revlerne på Falsters østkyst.

Rødsand var og er et farligt sted. I sin sømærkebog fra 1842 skrev krydstoldskipper J.M. Knudsen, at fra Albuen øster hen til Rødsand er landgrunden ren og kan "løbes nær" - på 2 1/2 à 3 favne, men Rødsand, som strækker sig næsten fra

Kramnitze til Gedser bør ikke kommes nærmere end 4 1/2 à 4 favne vand. - Og det var her, det oftest gik galt. De fleste strandinger skete og sker stadig i dette område.

Distriktet var stort da redningsstationen blev oprettet i 1925. Det strakte sig lige fra Femernbælt fyrskib i vest til "Tolken" ved Grønsund i øst samt Lollands sydkyst, men i dag er det endnu større, da redningsbåden "LW. Dam" opererer overalt, hvor offentlige myndigheder ønsker det, men det primære område er dog stadig ud for Gedser og Lolland-Falsters kyster.

Det er ikke tanken at fortælle om alle de redningsaktioner, der har fundet sted ved Gedser, da de i mange tilfælde vil blive gentagelser, som ligner hinanden. Der vil kun blive givet nogle få eksempler.

Fiskerkvasen "Asta"

Den første redningsaktion fandt sted den 12. januar 1926, da fiskerkvasen "Asta" af Guldborg strandede på Rødsand i stille, sigtbart vejr. Strandingen blev ikke meldt til redningsstationen, men til Svitzers "Svava", der lå i Gedser havn - man var jo så vant til, at det var Svitzer, der klarede strandingerne. Da opsynsmanden kunne se, at redningsbåden ikke kunne nå derud før Svitzer, roede han sammen med motorpasseren ud til kvasen i prammen, hvor de fik de to mand bjerget over i "Svava". Denne handlemåde afstedkom en del kritik i aviserne, hvortil Marineministeriet bernærkede, at der jo ikke var grund til at tilkalde hele redningsbådens mandskab, når to mand i en jolle kunne klare arbejdet.

Det tyske skoleskib "Niobe"

Om aftenen den 26. juli 1932 kæntrade det tyske skoleskib "Niobe" i nærheden af Fehmernbælt i en orkanagtig tordenbyge, hvor 69 druknede, mens det lykkedes at redde 39. Redningsbåden gik ud og gennemsøgte farvandet hele natten, men uden resultat. Bådformand Hans Peter Hansen fik senere en takkeskrivelse fra chefen for den tyske marineledelse, admiral Erich Raeder, for hans indsats.

Lystkutter "Ellen" af København

I sommeren 1933 kunne det nær være gået galt for de to mand, der var i redningsprammen, da de den 12. juli skulle ro fra redningsbåden ind på Rødsand for at bjerge besætningen fra lystkutteren "Ellen" af København. Der var temmelig høj søgang, så prammen blev fyldt med vand. De to mand blev skyllet over bord,

og et par årer knækkede. Heldigvis var her ikke dybere, end at de kunne bunde, så det lykkedes dem at få lænset prammen og nå hen til det strandede fartøj, hvor de fik to mand af besætningen i prammen. Den tredje blev i kutteren.

Strandjægeren

En strandjæger havde den 27. oktober 1939 været på jagt i en pram ved Rødsand kunne ikke komme i land, da det var blæst op, så der var høj sø. Da redningsbåden havde afsøgt området i en times tid fandt man prammen med den næsten bevidstløse mand drivende mod Fehmern. Man fik den forkomne jæger op i redningsbåden, hvor det lykkedes at få ham bragt til bevidsthed og pakket ind i varme tæpper. Han fik også et glas cognac fra flasken "til forkomne", der dengang altid skulle være i forbindskassen.

Han er ikke den eneste strandjæger, redningsbåden har måttet bringe i land fra Rødsand.

Amerikansk luftfartøj

Svært bevæbnede tyske vagtposter havde ordre til at skyde på alt, hvad der ikke lovligt forlod havnen, så opsynsmand H.A.F. Hansen fik ordre til at meddele den tyske havnekaptajn hver gang, båden skulle ud, så man ikke risikerede noget. Det har han sikkert også har gjort den 4. august 1944, da båden skulle ud for at bjerge eventuelle overlevende fra et amerikansk luftfartøj, der var blevet skudt ned.

Da mandskabet var ved at gøre båden klar, blev den besat af 8-10 tyske soldater, bevæbnet med bl.a. maskingeværer. Flere stod klar på kajen, parat til at gå om bord. Men det ville opsynsmanden ikke finde sig i, så han bad dem forlade båden, hvilket de nægtede og sagde, at det skulle de nok selv bestemme. De truede også med at arrestere mandskabet. Den tyske havnekaptajn, Woss, så mere praktisk på det og sagde til H.A.F. Hansen, da han henvendte sig, at han skulle vise dem bort, men lade et par marinesoldater blive om bord. Men da han igen bad dem forlade båden, blev også han truet med et gevær. Nu kom havnekaptajnen hen til båden og gav soldaterne ordre til at gå i land på nær tre, der blev i båden.

Da man nåede ud, hvor nedstyrtningen var sket, var der en del vraggods i området, men kun én flyver blev fundet i live. De syv andre, som også var sprunget ud, må være druknet. Den reddede flyver var temmelig forkommen. Han blev pakket godt ind i varme tæpper og fik et par glas

cognac. Desværre måtte han overgives til værnemagten, da man kom i havn.

Gedser Rev fyrskib.

I august 1954 blev fyrskibet påsejlet af en norsk damper og sank, hvorved en mand omkom. Kollisionen skete tidligt om morgenen den 14. august i stille vejr, hvor det 10.000 tons norske motorskib "Marriedal" af Oslo ramte fyrskibet, der sank i løbet af få minutter.

Det lykkedes at få reddet den ni mand store besætning med undtagelse af fyrskibets kombinerede maskinist og telegrafist H. Erholdt, Charlottenlund. Redningsbåden og andre skibe gennemsøgte farvandet i håb, om at finde ham, men uden held. Telegrafisten var vagtmand, da ulykken skete, og han nåede at varsko besætningen før kollisionen fandt sted. De reddede kom om bord i færgen "Knudshoved", og senere tog lodsbåden dem med til Gedser.

Lystkutteren "Tilicurn" af Hamburg

I sommeren 1958 var redningsbåden til hovedeftersyn, så det blev lodsbåden med prammen på slæb, der den 26. juli måtte til Rødsand for at bjerge en mand fra lystkutteren "Tilicum" af Hamburg, der var strandet og havde stærk slagside. Der hav-

de været to ombord, men den anden, en kvinde, var bragt i land af en fiskerkutter. Føreren af lodsbåden fik 50 kr. for sin ulejlighed.

Fire tyske lystfartøjer

I 1990 fik redningsmændene en portion af "Leopold Rosenfeldts legat til fordel for det danske Redningsvæsen" for en særlig indsats. Legatet uddeles til redningsmænd, som under farefulde eller vanskelige omstændigheder har udvist mod, beslutsomhed, og dygtighed. Legatet er den største hæder, der kan tildeles redningsmænd, da de som professionelle på søen ikke kan komme i betragtning ved uddeling af redningsmedaljer. Legatet fik de tildelt for en 11 timer lang aktion den 21. september.

Fire tyske lystfartøjer - "Scalar", "Anna", "Samba" og "Rolmoti" fra Heiligenhafen og Neustadt - havde ligget i Stubbekøbing Havn nogle dage for at vente på bedre vejr. Inden de tog af sted, kontaktede de Hamburgs meteorologiske Institut hvor de fik at vide, at vinden ville aftage ud på natten.

Det gik imidlertid helt anderledes. Vinden tog til. "Scalar" var den første, der kaldte på hjælp. Den havde fået motor-

stop, og kunne ikke få sejlene bjerget i det hårde vejr. Fartøjet lå kun en halv sømil fra Gedser, og da redningsbåden nåede frem, fik den ved hjælp af en slæbetrosse, skibet sikkert i havn.

Inden redningsbåden var kommet på plads i havnen, kom en melding, at fartøjet "Anna" også havde fået motorstop. Det kunne på grund af vejret ikke fortsætte med sejl alene. Redningsbåden fandt "Anna" 7 sømil nordøst for Gedser Odde. Også dette skib kom sikkert i havn.

Mens redningsbåden var ude på denne aktion, opstod en ny nødsituation. Lystfartøjet "Samba" var ved egen hjælp kommet ind til Gedser, men havde også fået motorstop, så det måtte søge nødhavn i færgehavnen. Her lå det meget dårligt, da der var voldsom vind og sø. Båden blev derfor sikret med ekstra fortøjninger, hvilket var i sidste øjeblik, for kort tid efter sprang bådens egen agterfortøjning. Tre af de ombordværende ville i land og blev ved hjælp af liner og redningsveste hejst op på kajen, resten blev ombord. Senere lykkedes det at få "Samba" trukket væk fra den farlige liggeplads og sikkert ind i fiskerihavnen.

Den sidste og fjerde lystsejler, som fik

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 færgenhavn

Tlf. 96 55 07 10

www.portofhanstholm.dk

JENS LYSHOLDTS EFTF. A/S

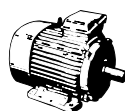
ESBJERG SKIBSHANDEL INC. SKIBSPROVIANTERING
Fiskebrogade 8, 6700 Esbjerg
Telefon 75 12 10 22 . Telex 54 148 JLE DK . Telefax 75 12 60 96



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

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

Leverandør til søens folk...



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

brug for hjælp, var "Rolmoti", der var grundstødt i den sydlige del af Guldborgsund ved Stegens Odde. Redningsbåden gik igen til undsætning, og den tog den lille gummibåd med, da der var store sten i området. Den ombordværende ville ikke forlade båden. Næste dag meldte han, at han var kommet fri ved egen hjælp og ville fortsætte rejsen.

I 1992 fik redningsmændene en legatportion på 1500 kr. af forlaget Aktuelle Bøgers nystiftede fond for indsats den 21. september 1990. Fonden har til formål at yde påskønnelse af en særlig personlig indsats. Legatet blev tildelt William Christensen, Niels Jørgen Jensen, Bent E.J. Elsborg, Brian Bennetsen, Lars Ole Mortensen, Dan Gartig, Ejnar H. Bennetsen, Finn Martinsen og Borris Hansen.

Lystfartøjerne "Morning Sky" og "Karos"
Også i 1987 fik redningsmandskabet en portion af Leopold Roserifeldts legat. De hædrede redningsmænd var dengang Niels P.O. Knudsen, Brian Bennetsen, Lars Ole Mortensen., Ejnar H. Bennetsen, Bent E.J. Elsborg, Preben Bzorek og Dan Gartig.

Alarmen var indløbet via Lyngby Radio kl. 18.06 den 29. oktober. Lystfartøjet "Morning Sky" af Heiligenhafen, der var strandet på Rødsand med 9 mand ombord havde sendt nødsignal. Stationens lille gummibåd og redningsbåden, MRB 20, var hurtigt fremme ved fartøjet og fik etableret en slæbetrosse. Under arbejdet så man et andet fartøj tage grunden ca. 100 meter derfra. Det var lystfartøjet "Karos" af Heiligenhafen med 5 voksne og 1 barn ombord, der hurtigt af vind og strøm blev ført hen mod "Morning Sky", hvor det blev klemt fast under stævnen og fik en større lækage. Da man blev klar over, at redningsbåden ikke kunne få de to skibe fri af hinanden, gik kutteren "Mette Lisa" til assistance og sammen lykkedes det at få "Karos" fri og bugseret til Gedser. Redningsbåden tog så tilbage til "Morning Sky", hvor en slæbeforbindelse til kutteren var etableret, og lystfartøjet blev bragt flot og bugseret i havn. Alle 15 mennesker blev reddet i god behold og begge skibe bjerget.

Ser vi på redningsaktionerne i 1996, var der i de sidste 10 måneder af året været 64 udrykninger, De første to måneder var redningsbåden "L.W. Dam" udstationeret ved Østerby Redningsstation på Læsø. I den tid måtte stationen 8 gange afslå at hjælpe. Lodsmotorbåden fra Spodsbjerg

gik til assistance den ene gang, hvor et par unge mennesker havde fået problemer med motoren i deres jolle. I et andet tilfælde lykkedes det den tyske redningsbåd "Vorman Jantzen" at komme gennem isen til den tyske fiskekutter "Pekasus", der var sprunget læk 15 sømil sydøst for Gedser og var ved at synke. En eftersøgning af to personer fra et russisk skib øst for Møn måtte afslås, og en anmodning om slæbeassistance ligeledes. Nogle bundgarnspæle i sejlrenderne måtte man også lade ligge, da man ikke kunne komme derud med den lille båd på grund af is.

I de omtalte 10 måneder har der været én aktion, hvor skibbrudne er bragt i land af redningsbåden, mens der har været 21 bugseringer af lystfartøjer og en del aktioner, hvor skibene har klaret sig selv. - Det koster penge, hvis Redningsvæsenet skal bugserer. Af større skibe er der kun grundstødt et tankskib på 1500 BRT, og der var på intet tidspunkt fare for besætningen. Ellers har det været drivende bundgarnspæle, observation af olieudslip og andre "småting", der forårsagede udrykninger. Desværre skete der også en tragisk ulykke, hvor en mand, der var faldet over bord, ikke kunne reddes.

I modsætning til tidligere tager Redningsvæsenet sig nu også af drivende bundgarnspæle, hvilket vil, sige, at redningsbåden ikke kun kommer til hjælp, når "skaden er sket", men også forebygger, at skaden skal ske.

Opgaver	Antal udrykninger
Bugsering af lystfartøjer m.v.	21
Forgæves møde vedr. lystfartøjer m.v.	21
Bjergning af bundgarnspæle og bøjler	9
Eftersøgning af druknede	4
Observation vedrørende olieudslip	4
Reddede med redningsbåd	2
Sejlads med minører	2
Observation vedrørende tankskib	1

Statistikken for Gedser Redningsstation marts-december 1996 afspejler, at opgaverne for stationen ikke længere kun er fiskeri og søfart, men derimod også den stigende fritidssejls.

Ud over de 64 udrykninger er der foretaget 23 andre aktioner (øvelser).

Slutning

Gedser redningsstation ligger ved det meget befærdede farvand mellem Danmark og Tyskland, hvor der årligt passerer et stort antal skibe. Tidligere var det de store eller større skibe, der fik brug for hjælp, i dag er det hovedsagelig lyst-

fartøjer, der kommer i vanskeligheder. Ved Marielyst og Gedser er der i sommer-tiden mange badegæster, og disse kan give anledning til alarmering, da de med deres gummibåde, luftmadrasser og surfbrætter jævnligt kommer i havsnød. Windsurfere og lystfiskere glemmer af og til, at Østersøen kan være et farligt farvand at komme for langt ud i. På sandbanken ud for Gedser, "Rødsand", sker der også i dag grundstødninger. Desværre hænder det, at folk der strander der, prøver at svømme i land og derved drukner. Når man står på den lave sandbanke, synes det faste land med skov så nær, men det er et synsbedrag.

Antallet af strandinger har været stærkt faldende siden 1925. Gode havne, bedre farvandsafmærkninger og et effektivt lodssystem har været medvirkende hertil. Skibenes - hvad enten det drejer sig om store fragtskibe eller mindre både - forbedrede konstruktion og avancerede navigationsudstyr har også gjort sejladserne mere sikker. Alligevel vil der også i fremtiden forekomme søulykker, da denne følsomme teknik af og til kan blive en sovepude for de søfarende, så de glemmer, at de også selv har et ansvar.

Hvor det tidligere var den enkelte redningsstations opgave at sørge for redningen af skibbrudne, er stationerne nu en del af en større helhed.

Redningsvæsenets "koordinerende myndighed" er Søværnets Operative Kommando, SOK, med hovedkvarter i Århus. Herfra ledes og samordnes det redningsarbejde, der udføres af såvel Redningsvæsenet som andre instanser. Ingen redningsaktion bliver iværksat, uden at SOK samtidig bliver underrettet.

Når SOK har så mange andre organisationer at trække på - Flyvevåbnet, Marinen, Hjemmeværnet, Falck, private både m.fl. - kunne man fristes til at tro, at redningsstationerne ikke mere var så nødvendige, og at antallet kunne skæres yderligere ned. Men redningsmandskaberne har den fordel, at de kender kysten og havet i det område, hvor de bor, og de kan hurtigt nå ud, hvor hjælpen er påkrævet. Derfor er det af største betydning, at redningsstationerne bevares, og at de alle på samme måde som Gedser redningsstation er forsynede med de mest driftsikre og avancerede redningsbåde og det mest tidssvarende materiel, der kan skaffes. Endelig er der den vigtige omstændighed, at fartøjer, i modsætning til helikoptere, kan arbejde i tåge og usigtbart vejr.

Omtale af de to nedenstående besøg stammer fra 1 ESK. s hjemmeside.

Besøg på redningsstationerne i Grenaa og på Anholt

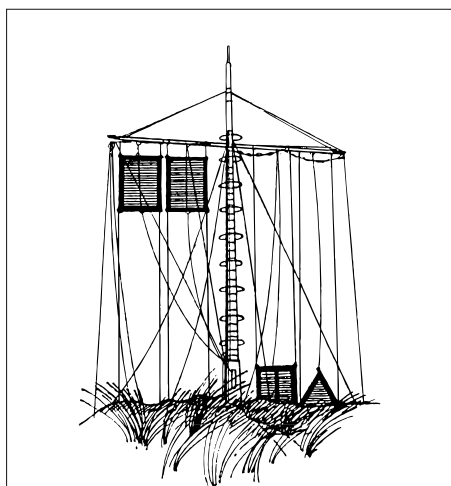


Grenaa Redningsstations nye FRB-10. Fra venstre ses, bådsmænd Bo Husted Nielsen, bådsmænd Brian Kaas Noer, Stationsleder Kaj Hansen Merlin, seniorsergent Brian Thuesen, Eskadrechef Christian Nørgaard

I forbindelse med Kystredningstjenestens integrering i søværnet og 1. Eskadre pr. 1. januar i år, gennemfører Eskadrechefen besøg på alle 21 kystredningsstationer i 2012 – denne gang Grenaa og Anholt

Af seniorsergent Brian Thuesen, 1. Eskadre

Da flaget på Flådestation Frederikshavn blev hejst d. 17. april 2012 kl. 08.00 var eskadrechef kommandør Christian Nørgaard og seniorsergent Brian Thuesen



HVIDE SANDE FISKERIFORENING

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

allerede et godt stykke syd for Aalborg om bord i 1. Eskadres tjenestevogn. De var taget tidlig af sted for at kunne nå frem til Grenaa Redningsstation, hvor der var aftalt et besøg med start kl. 09.00. Ved ankomst til Grenaa tog stationsleder Kaj H. Melin og 3 redningsmænd fra stationen i mod. Kaj gav en rundvisning på stationen og på deres store redningsbåd ANNA E. RØRBYE. Hen over kaffe og rundstykker blev der snakket om mange ting, især om hvordan hverdagen på stationen vil tage sig ud efter at redningsstationerne er blevet underlagt søværnet og 1.Eskadre. Der blev også udvekslet sømandshistorier fra "de syv have", så snakken nåede vidt omkring.

Grenaa Redningsstation har netop modtaget et helt nyt redningsfartøj, FRB-10. Og det skulle fungere som taxa og sejle eskadrechefen til dagens andet besøg på Anholt. Det nye fartøj vidste sit værd som middel til en hurtig indsats, ved at nå op på en fart af 43 knob efter afgang fra Grenaa. Da søen valgte at lave en bølgehøjde på 1-1,5 meter blev farten dog sat ned til ca. 30 knob. Så de to gæster fra eskadren fik en god rystetur tværs over Kattegat, hvilket dog ikke så ud til at påvirke de faste redningsmænd synderligt.

Ved ankomst til Anholt blev vi taget i mod af stationsleder Bent Rasmussen og 2 redningsmænd. Også her blev der givet en rundvisning på stationen og på deres store redningsbåd MRB 34. Stationens køretøj, en ældre Land Rover, vakte især opmærksomhed, da Bent Rasmussen fortalte hvad den blev brugt til. Det er ikke bare stationens redningskøretøj, men hele øens ven i nøden, da den også bliver brugt som ambulance. Øens læge har sit faste udstyr i bilen, og når der opstår alvorlig sygdom eller dødsfald på øen rykker redningsstationens mandskab også ud. Endvidere har stationsleder Bent Rasmussen også jobbet som sognefoged, så han har politimyndigheden i vinterhalvåret, hvor der ikke er udstationeret en "rigtig" betjent på øen.

Ved frokost tid blev der disket op med en rigtig fin menu fremstillet af Bent Rasmussens hustru, der manglede ikke noget. Eskadrens udsendte var noget spændte på om det store indtag af den

gode mad ville give eftervirkninger på hjemturen til Grenaa.....

Under frokosten blev situationen om overgangen fra Farvandsvæsenet til søværnet også diskuteret, og de tre ansatte fortalte spændende historier og anekdoter om det at leve på en lille ø med ca. 140 beboere. I øvrigt bemærkelsesværdigt, at der er 14 personer tilknyttet redningsstationen, altså ca. 10% af øens indbyggertal, det må siges at være flot.

Efter kaffe og kage blev redningsstationens LRB21 gjort klar, så gæsterne kunne komme tilbage til Grenaa. Heldigvis viste sø og vind ikke samme styrke som på turen til Anholt, så det gode mad blev indenbords.



Fra venstre: Bådfører Kurt Arend Rasmussen, bådsmænd Thomas Sodemann Sørensen, Eskadrechef Christian Nørgaard, Stationsleder Bent Rasmussen

Ved ankomst til Grenaa stod Kaj H. Melin på kajen og tog i mod.

Det var 2 trøtte medarbejdere fra 1. Eskadre, der ankom til Flådestation Frederikshavn 12 timer efter de var taget af sted. Men det havde været en god dag, med et besøg ved dedikerede medarbejdere på de to stationer i Grenaa og på Anholt, og med en forsmag på hvor voldsomt det kan gå for sig, når man farer over vandet med 30-40 knob i en lille båd. Og så havde vi endda godt vejr, og kan kun gøre os tanker om, hvilke forhold redningsmændene kaster sig ud i under redningsaktioner i dårligt vejr på alle tider af året.

Nexø - jubilæumsgratiale og reception

Fra Henning Lund-Hansen rst Nexø har bladet modtaget flg. indlæg, idet Henning håber på, at det vil kunne skabe debat blandt foreningens medlemmer.

Rst Nexø kan næste år fejre to 25-års jubilæer, hvilket man naturligvis glæder sig til. Men desværre er der stor forskel på, hvordan man fra arbejdsgivers side festligholder dagene. Det har Henning Lund-Hansen lidt svært ved at forstå, og han har korresponderet en del med de involverede parter om det.

Nedenstående kan man læse om baggrunden:

Henning skriver:

Sagen omhandler 25 års jubilæum, ved Nexø Redningsstation, jubilæumsgratiale og reception.

Det ligger således at undertegnede, vederlagslønnede, samt

en kollega til mig, Claus Jacobsen, som er fuldtidsansat, begge til næste sommer har været ansat i statens tjeneste og på Nexø Redningsstation i 25 år, men nu er det kommet frem, som det kan ses, at min kollega Claus Jacobsen, som er fuldtidsansat både får jubilæumsgratiale samt reception, medens jeg som vederlagslønnede efter 25 år, 365 dage om året og 24 timer i døgnet får nul og niks. Det er vel det man kalder forskelsbehandling, og især når man tænker tilbage på, hvordan redningsvæsenet startede, nemlig udelukkende på frivillighedens ånd. Jeg er udmærket godt klar over, at det er statens regler der siger sådan, men alligevel.

Sagen er, som man nok kan se, lidt kringlet og er for mig gået hen og blevet en principalsag, forstået på den måde, at for mig spiller hverken gratiale eller reception den helt store rolle, det er mere måden, det bliver gjort på.

Alsidige opgaver til søs

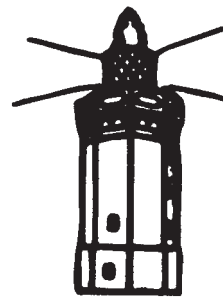
- Bugsering
- Bjærgning
- Entreprenørarbejde
- Andre specialopgaver
- R/S Gorm
- B/B Odin
- B/B Thor

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



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



Vejer & Måler i Hirtshals ApS

AKKREDITERET TIL INSPEKTION
Den uvildige part mellem køber og sælger



Danmarksmesterskaber for polititjenestehunde

Redningsstation Hirtshals spillede en vigtig rolle i afviklingen af Danmarksmesterskaber for polititjenestehunde.

I uge 20 var Nordjyllands Politi værter og arrangører af Danmarksmesterskaberne for polititjenestehunde.

Formålet med øvelsen var at skærpe hunde og hundeførernes evner. Blandt de mange discipliner hundene skulle mestre var sporsøgning, lydighed, eftersøgning og gerningsstedsøgning.

En af opgaverne var eftersøgning af personer i klitterne ved Tornby Strand. Her spillede Hirtshals Kystredningsstation en væsentlig rolle, idet hundene skulle landsættes på stranden fra søsiden. De 44 deltagende hunde med førere blev landsat i hold på 4. Det foregik på den måde, at de på redningsstationen i Hirtshals gik ombord i LRB 12.

Så blev de med stor fart sejlet ud til MRB "Margrethe Gaardbo", som lå for anker ud for Tornby strand. Her ventede de, til det blev deres tur til at blive landsat med gummibåde.

Det var en øvelse, som var meget uvant

for hundene og førerne. Søen var ret urolig, da der blæste en frisk vind. Men hundene tog det ret roligt. Det giver dem nok en vis tryghed, at "far" var med.

Det naturligvis lang tid, så besætningen på Redningsstationen havde en lang og hård dag. Det var især gummibådsførerne og -hjelperne, det var værst for.

Med så mange deltagere tog arrangemen-





Karstens **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

PERSONALIA



Det er fortsat ikke muligt at få oplysninger om ansættelser og afskedigelser m.m.

Men formanden har styr på de runde fødselsdage og oplyser flg.:

60 år.

11. juli:

Søren Regner Sørensen Rst. Anholt.

50 år.

28. juli:

Anders Koch Rst. Nexø.

7. august:

Claus Henrik Jacobsen Rst. Nexø.



To glade æresmedlemmer.

HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals
Tlf. 98 94 12 27

Sejl · Presseninger · Tovværk



Hirtshals Fiskeriforening

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

uni-safe

Tlf. 3258 1615 • Fax 3258 1330

www.unisafe.dk

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

www.unielec.dk

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

Æresmedlemmer

Under omtalen af FDR's generalforsamling refereret i sidste nummer af bladet, blev det fortalt, at der blev udnævnt to æresmedlemmer af FDR.

Det var Jens Baltesen og Villy Ringgaard. Desværre kom billedet af de to ikke med, så det bringes hermed, samtidig med at Tidsskrift for Redningsvæsen endnu engang ønsker til lykke.

Dødsfald

Bladets tidligere redaktør Alan Hjorth Rasmussen er afdøet ved døden onsdag 20/6 2012.

Begravelsen fandt sted lørdag 23/6 2012 fra Horbelev Kirke på Falster.

Alan Hjorth var en flittig og meget vidende mand, der bl.a. udviste stor interesse for dansk fiskeri og Kystredningstjenesten, som han skrev en del bøger om – ofte i samarbejde med Grete Tuxen Andersen. Bl.a. titler som "Hverken for ros eller løn" udgivet i forbindelse med Kystredningstjenestens 150 års jubilæum og "Døgnet rundt – året rundt", udgivet ved rst. Esbjergs 100-års jubilæum. Han var desuden forfatter til flere bogtitler og mange artikler.

Alan Hjorth Rasmussen var, i årene efter RF 2's forlis, medlem af en gruppe, der forholdt sig stærkt kritisk til den officielle forlisrapport.

FDR og redaktionen sender de dybeste kondolencer.

Red.

Søredning skildres på frimærker

Sø- og Flyredningstjenestens livsvigtige indsats i danske farvande er markeret med to nye frimærker, som Post Danmark har udsendt i serien "Norden ved havet".

22-03-2012 - kl. 12:54

Med en kystlinje på 7.314 km spiller havet en vigtig rolle i danskernes liv. Den store aktivitet til søs – både erhvervs-mæssigt og i fritiden – indebærer desværre også, at der næsten dagligt er behov for eftersøgnings- og redningsaktioner ude over vand. Det, der kaldes SAR-operationer – Search and Rescue.

Denne vitale opgave, som løses af Søværnets Operative Kommando og flyvevåbnet, er nu kommet på frimærker.

Motiverne er fotograferet af Steen Larsen, der også stod bag Norden-frimærker i 2010.

På frimærkerne ses søværnets gummi-båd, der blandt andet bruges ved søredninger, og flyvevåbnets redningshelikopter.

På 6,00-kroners frimærket assisterer Flyvevåbnets redningshelikopter ved en redningsaktion.

Frimærket til 11,00 kroner fortolker en helikopterlanding med EH101 på taget af Rigshospitalet i København.

Smukt, vedkommende og dramatisk

Lene Reipuert, der er chef for Post Danmark Frimærker, siger om de nye frimærker:

- Vi har i de seneste år kørt frimærketemaet "Norden ved havet" sammen med de øvrige nordiske lande. Det har resulteret i en række smukke og vedkommende motiver, og i dette tilfælde nu også tilsat masser af drama og dynamik.

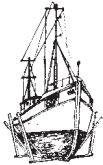


 **vestjysk BANK**

GRAFISK TRYK LEMVIG•THYBORØN

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

Nybygning, ophaling og reparation af fiske- & specialfartøjer



A/S Hvide Sande Skibs- & Baadebyggeri

Beddingsvej 2
6960 Hvide Sande
Denmark

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

TSR ELECTRONIC

Maritim El & Elektronik

TSR Electronic A/S
Nordsøkaj 36
DK-7680 Thyborøn

Døgnvagt: +45 96 900 900
Fax.: +45 9783 2454
Web.: www.tsr-as.dk



Niels Jørgen Winther

Aut. El-installatør

lev vel med el

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

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



THYBORØN SKIBS & MOTOR A/S

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

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



JD-Contractor ApS

(Jydsk Dykkerfirma ApS) ved Gert Normann

Tlf.: (+45 9742 6311)



Siden 1972

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

www.jdcon.com

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

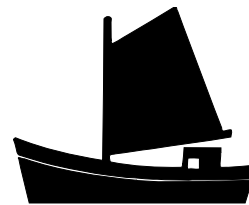
NRGi Installation A/S

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



Tidsskrift for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 3

OKTOBER 2012

ÅRG. 79



»Kystredningstjenestens
heraldiske våben»



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

PEDER OG THOMAS NØRGAARD FISKEEXPORT A/S

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



Otto Pedersvej 3

6960 Hvide Sande



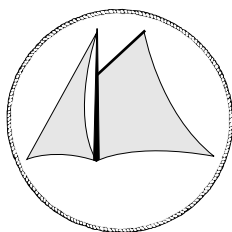
Hanstholt Samlecentral A/s

Telefon 97 96 16 66 · 7730 Hanstholt

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



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



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

Industrivej 20, 7620 Lemvig
Tlf. 97 82 15 00
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/Nyhedsbrev efterår 2012

Jeg vil gerne prøve at beskrive over for jer hvilke udfordringer FDR.s bestyrelse har stået over for igennem det seneste halve års tid, og hvilke udfordringer vi stadig står overfor.

Lov om forsvars personel.

Som de fleste ved fik vi at vide, at vi alle skulle skrive under på loven om forsvarets personel, som i store træk siger at man forpligter sig til at lade sig udsende til tjeneste i udlandet, hvis forsvaret skulle få brug for det.

Det protesterede vi i Foreningen over for til FPT, og vores protester har givet FDR tilsagn om, at de deltidsansatte ikke vil blive pålagt at underskrive en sådan erklæring.

Hvordan det kommer til at forholde sig med fuldtidsansatte, som var ansat før ressort omlægningen står endnu i det uvisse.

Det sidste har resulteret i, at næsten ingen har modtaget en ny ansættelseskontrakt endnu.

Sikkerheds godkendelse.

Forlydende har været at vi alle skal udfylde og underskrive en attest, så vi kan blive sikkerheds godkendt. Man forlanger også at samlever og koner skal udfylde selv samme attest.

Det har medført kraftige protester fra flere Redningsfolk. De nægter at underskrive en sådan erklæring, om det så skal koste dem jobbet.

Til information kan jeg meddele, at der bliver arbejdet på sagen, og forhåbentlig ender det ud med en løsning alle kan leve med i fremtiden.

Codan Forsikring.

Efter at Kystredningstjenesten blev overflyttet til 1 eskadre, har man fra FPT's side sat spørgsmålstejn ved flere ting omkring vores overenskomstmæssige forhold. FPT har bla. sået tvivl om der er hjemmel til den særlige ulykkes forsikring, som Forsvarsministeriet tegnede på Redningsmændene i 1983 efter den tragiske RF 2 ulykke.

Forsikringen blev dengang tillige tegnet med Finansministeriets godkendelse.

Jeg kan godt blive en smule utryg ved, at man fra FPT s side begynder at grave i ting, der er besluttet i det ministerium, vi alle er ansat under, nemlig Forsvarsministeriet.

Jeg bliver også utryg ved langsommeligheden i sagsbehandlingen, og ikke mindst den følelse jeg har, at det er Foreningen af Danske redningsmænd der har måttet redegøre hvorfor og hvordan en sådan forsikring er kommet på tale.

Foreningen har dog efter skriverier og mange argumentationer, endelig fået tilsagn om, at der er lovlig hjemmel til Forsikringen, så jeg håber det kan skabe ro ude på stationerne, da man godt kunne mærke utilfredsheden begyndte at brede sig.

Møde om en revidering/forenkling af Overenskomstaftalen.

Som i kan læse ovenfor har der været lidt uenighed FPT og FDR imellem. Uenigheden har mest gået på tolkningen af den overenskomst og de aftaler som blev lavet med det gamle FRV.

Derfor har vi nu aftalt at mødes for at gennemgå vores aftaler, med det fælles mål om at få ryddet nogle sten af vejen, så vores forhandlinger i fremtiden kan blive lettere.

Tøj aftalen.

Vores nuværende tøj aftale som vi tegnede med det gamle Farvandsvæsenet er fra FPT s side sagt op. Det betyder at vi kommer til lave en ny aftale med SOK om vores fremtidige beklædning, og om proceduren fremadrettet.

Når en gang vi skal mødes med SOK, vil Jens Degn, der var med i det gamle tøj udvalg, deltage.

Eskadre chefens tur kysten rundt.

Sluttelig vil jeg fortælle at Chefen for 1. Eskadre Christian Nørgaard kun har rosede ord at sige om sine besøg rundt på alle Redningsstationerne.

Jeg fornemmer helt klart, at han har stor respekt, for det vi går og laver.

Jeg håber hermed det kort har lykkedes mig at beskrive, hvad de største udfordringer har været hvad angår vores ansættelser, og ud over det har der selvfølgelig også været en del arbejde på materiel siden, men her har stationerne mere selv været indblandet.

Med venlig hilsen.

Jens Slot.

Forside: Kystredningstjenestens nye våbenskjold – se artiklen inde i bladet.

Indholdsfortegnelse:

Leder/Nyhedsbrev efterår 2012.	3
Københavns fremtid	4
Referat fra bestyrelsesmøde 2/10	5
TFR: Opfordring fra redaktøren.	6
Nyt Våbenskjold.	6
»Bliv redningsmand«	7
Thorsminde.	8
Thorsminde kirke	13
Øvelse Hanstholm Havn .	15
Redningsskibene.	18
Forsinket levering af nyt inspektionsfartøj (2009)..	19
Et ferie billede.	19
300 døgn singlehand sejlads jorden rundt – 37.000 sømil uden at gå i land	20
Øver oliebekæmpelse.	22
En bådmand går planken ud	23

Københavns fremtid

Af Remmi Edelbo Pedersen:

D. 28. juni 2012 blev det ved ekstraordinært SU meddelt, at sekretariatet i København skulle lukkes og overflyttes til Frederikshavn ved udgangen af året. Meddelelsen kom, uanset vi var forberedte på at det nok ville gå den vej, som et chok for os alle i København. Med beskeden om forflyttelse fulgte nemlig også beskeden om, at alle funktionærer ville blive opsagt. Det betyder i praksis, at vi siger farvel til Anja, Lea, Kia, Marianne, Tina og Hanne med udgangen af februar, hvor deres opsigelsesvarsel ophører.

Eskadren er foreløbigt ved at undersøge mulighederne for at få besat de nye stillinger i Frederikshavn pr. 1. december, og lykkedes det, kan vi nå at have en overleveringsperiode mellem København og Frederikshavn. Som udgangspunkt var der nemlig lagt op til, at sekretariatet skal flytte til Frederikshavn senest 1. januar 2013. Jeg har dog aftalt med Eskadren, at vi holder København åbent frem til udgangen af februar, hvis der er muligt og nødvendigt.

Søren Lange er tjenestemand, og der ledes i øjeblikket med lys og lygte efter en stilling til Søren i systemet, da det længe har stået klart, at Søren ikke skal fortsætte i Kystredningstjenesten. Michael er på tidsbegrænset kontrakt og hans ansættelse

udløber med udgangen af 2012. Såvel Michael som Søren vil over den næste tid komme ud og besøge jer alle og få en snak vedr. redningsstationerne, vores plan er at aflevere et testamente til Forsvaret over vores visioner for redningsstationernes udseende og historik.

Men sideløbende med alt dette er vores kollegaer i København jo blevet aktivt jobsøgende og de har fået lovning på at kunne stoppe med meget kort varsel såfremt de får andet arbejde. Det betyder, at vi kan risikere at stå uden nøglemedarbejdere til at assistere jer i jeres administrative opgaver. Og når vi får nye kollegaer i Frederikshavn, betyder det også, at der vil være en overgangsperiode, hvor de nye medarbejdere skal finde deres ben og lære at navigere rundt i systemet og ikke mindst lære jer at kende. Heldigvis har vi Lone og Jørgen i Frederikshavn, som sikkert vil være en stor hjælp i den henseende.

Alt i alt går vi en turbulent tid i møde, og jeg håber I alle vil have forståelse for at tiden er meget svær for jeres kollegaer i København, samt at i takt med at tiden kommer nærmere jul, vil dette forhold ganske givet blive forværret. Vi gør dog alt, vi kan for at holde gejsten oppe på kontoret, og vi er meget opmærksomme på, at de opgaver vi løser i sidste ende gør, at I kan løse jeres.



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



HIRTSHALS FISKEAUKTION

Karsten Brovn Pedersen - Statsaut.

Mobil 20 47 29 65

www.hirtfiskauk.dk

HAVNENS REGNSKABSKONTOR

- BUDGETTER
- KONTORHOLD
- LØN
- DAGLIG REVISION
- REGNSKABSASSISTANCE



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

Referat af bestyrelsesmøde den 2. oktober 2012

Deltagere:

Jens Slot

Henrik Hammer

Jens Degn

Bjarke Kristensen

Preben Thomsen

Brian Bennetsen, ordstyrer og referent.

Afbud fra: Thomas Lundsgaard

Dagsorden:

Valg af ordstyrer.

Godkendelse af dagsorden.

Konstituering af bestyrelse, fordeling af udvalgsposter.

Gennemgang af næste dags møde i talsmandsudvalget (LSU og arbejdsmiljøorganisation).

Drøftelse af opsigelse af formandsaftalen.

Ny tøj ordning.

Møde med FPT den 31. oktober i Gedser

Bladet og hjemmeside.

Valg af regningsdragt.

Samarbejdet med FMT.

Sikkerhedserklæring.

Eventuelt.

Brian blev valgt til ordstyrer.

Dagsorden godkendt.

Se venligst liste fra 2012. Det er svært helt at lave den øvelse, når vi ikke på nuværende tidspunkt ikke helt kender den nye struktur og mødeform. Men så må vi rette til på et senere tidspunkt. Men vi vil ikke ændre på fordeling af posterne i UROM og LSU.

FDR er meget frustreret over, at oprettelsen af UROM tager så lang tid. Der er mange ting som ligger og venter på at blive behandlet, sager som har ventet længe efterhånden. Samtidigt kan vi se, at der foregår ting i FMT som FDR ikke er en del af. Der afholdes bl.a. møder med SFS vedr. vores materiel uden, at FDR er inviteret med. Det håber vi ændrer sig når et samarbejde i UROM starter. FDR vil arbejde for, at det bliver mulighed for, at vælge imellem den nye og den tidligere dragt fremover. Der er et meget stort ønske om, at få en ny personlig nødsender. Preben og Brian har udarbejdet nogle

brugerkrav til en ny nødsender. Der har også været skrevet ud til stationslederne så de har haft mulighed for at komme med input.

FPT har opsagt aftalen og lønnet formand. FDR er naturligvis ikke tilfreds med, at ordningen ophører og overvejer andre muligheder. Formanden har haft meget arbejde med overgangen fra Farvandsvæsenet til Søværnet.

Nuværende tøj aftale er opsagt. SOK arbejder på, at finde en ordning og tøj pakke som vi så vil blive tilbudt. Jens Degn og Jens Slot skal efterfølgende mødes med SOK og forhandle og lave en ny aftale. Stationerne vil blive orienteret når FDR har modtaget tilbud om en ny aftale.

Lønudvalget har aftalt møde med FPT den 31. oktober i Gedser, med henblik på OK 13. Bestyrelsen drøftede mulige emner til mødet.

Bestyrelsen besluttede, at lukke bladet pr. 31.12.2012. Det vurderes, at man er så langt fremme med hjemmesiden, at den kan erstatte bladet. Bladet udkommer i oktober og sidste gang i december 2012. Bestyrelsen er ked af, at udviklingen har gjort det nødvendigt at træffe den beslutning.

Behandlet under punkt 4.

Behandlet under punkt 4.

Der har været en del problemer i forbindelse med de nye Sikkerhedserklæringer. FPT forsøger, at finde en anden og bedre løsning.

Eventuelt.

P.B.V.

Brian Bennetsen

Repræsentanter fra FDR som deltager i følgende udvalgsposter i 2012

UROM:	Jens Slot, Bjarke Kristensen, Brian Bennetsen, Preben Thomsen. Suppleant: Thomas Lundsgaard.
SU & FLSU:	Jens Slot. Suppleant: Bjarke Kristensen.
LSU:	Jens Slot, Thomas Lundsgaard, Henrik Hammer, Jens Degn. Suppleant: Brian Bennetsen.
Arbejdsgruppe under LSU:	Thomas Lundsgaard, Henrik Hammer, Jens Degn, sekretær og mødeindkalder.
Sikkerhedsudvalg:	Jan Godi.
Lønudvalg:	Jens Slot, Thomas Lundsgaard, Bjarke Kristensen, Brian Bennetsen. Suppleant: Preben Thomsen.
LRB/FRB udvalg:	Jens Slot, Preben Thomsen. Suppleant: Brian Bennetsen.
Kompetence udvalg:	Henrik Hammer. Suppleant: Thomas Lundsgaard.
MRB:	Bjarke Kristensen, Jens Slot, Brian Bennetsen. Suppleant: Thomas Lundsgaard.
Legater:	Villy Jakobsgaard, Jens Slot, samt 2 repræsentanter fra FRV.
Tøjudvalg:	Jens Degn. Suppleant: Thomas Lundsgaard.
Lønudvalg:	Jens Slot. Suppleant: Bjarke Kristensen.

GRAFISK TRYK LEMVIG•THYBORØN

Industrivej 20, Postboks 59, 7620 Lemvig. Tlf. 97 82 15 00

Tidsskrift for Redningsvæsen

Orientering og *opfordring* fra Redaktøren.

Som det kan læses ud af referatet fra bestyrelsesmødet, er det blevet besluttet at nedlægge bladet efter udgivelsen af næste nummer omkring jul/nytår.

Det sker efter at dette "Tidsskrift for Foreningen af Danske Redningsmænd" har 79 årgange på bagen. Det er naturligvis ikke uden vemod og bekymringer, at beslutningen er taget, men alting har sin tid.

Bladet har igennem alle årene fungeret som medlemmernes kontakt til bestyrelsen og omvendt, ligesom det også har været nyhedsformidler redningsstationerne og medlemmerne imellem. Men i dag, hvor aktuelle informationer kan udsendes elektronisk minutter efter de er sket, må man nok

erkende, at udviklingen har overhalet den trykte udgave. Mange vil nok savne lige at kunne bladere tidsskriftet igennem ved kaffebordet og diskutere indholdet med kollegerne. Spørgsmålet er, hvor mange, der vil sætte sig hen til computeren og læse evt. nyhedsstof.

Men, som sagt, har elektronikken taget over, og bladets skrantende økonomi er en stor belastning i FDR's regnskab.

Men som bladets sidste redaktør, vil jeg bede jer alle sammen om at sende et indlæg som en sidste hilsen til bladet – emnet er efter eget valg - så Tidsskriftets sidste nummer kan afslutte en æra med maner.

NYT Våbenskjold

Af Michael Flor Hansen

Jeg tror det er ca. et halvt år siden. Thomas og jeg stod ved en tavle og snakkede om, at Kystredningstjenesten skulle have et våbenskjold, nu vi var blevet en del af Søværnet. Vi snakkede om, at det var vigtigt, at skjoldet beskrev Kystredningens civile opgave. Samtidig var det vigtigt, at vi fik beskrevet en organisation med en lang og betydningsfuld historie.

For os var der ingen tvivl om, at det var de grønne porte med de korslagte flag. Lige fra lejrskoleturen, hvor man selvfølgelig var på besøg på redningsstationen, har netop denne port var indbegrebet af en redningsstation.

Efterfølgende gav jeg det en tur på computeren og vi viste forslaget til redningsfolk og alle vi kom i nærheden af i en periode i foråret. Der var stort set kun tilfredshed. Det skal nævnes, at der var et par forslag til ændringer. Det var forslag om, at en redningsbåd eller en redningskrans også kunne illustrere Kystredningstjenesten.

"Under hånden" blev forslaget vist til en fra "Heraldisk Gruppe", som er den gruppe der i sidste ende skal indstille forslaget til godkendelse. Vi ville gerne vide om forslaget havde en chance for at blive godkendt. Også her fra kom der positive tilkendegivelser.

Her i sommer blev forslaget – med både motivering og blasonering" - så sendt af de officielle kanaler gennem 1. Eskadre til endelig godkendelse. Motivering handler om, hvorfor det skal se ud som det gør, og blasonering er en heraldisk beskrivelse af, hvordan det ser ud.

Midt i september blev våbenskjoldet så godkendt med følgende beskrivelse (Det skal efter sigende være en ualmindelig hurtig godkendelse):

"Kystredningstjenestens heraldiske våben"

Blasonering:

I sølv en sinister rød skråbjælke belagt med en mod dexter forskudt sinister sølv streng, hvorpå er lagt et grønt skjoldhoved med to korslagte flag med to spidser alt i dannebrogsrød hvori et sølv kors. Skjoldet hviler på et anker hvorover en kongekrone.

Motivering:

De skråstillede bjælker adskilt af en streng er det internationale symbol anvendt på statsskibe med civile opgaver. De korslagte dannebrogflag som splitflag har siden 1882 været Redningsvæsenets logo malet på de grønne porte på kystredningsstationerne. Skjoldet afspejler Kystredningstjenestens såvel historiske som aktuelle opgaver.



Bemærkninger

Der henvises til Dansk Orlogsheraldik ss. 43-44

'Hvid' eksisterer principielt ikke i heraldikken, her kaldes den 'sølv'. Når bjælkerne beskrives som 'rød' er der tale om 'signalrød' (pantone 1787CV). 'Dannebrogsrød' (pantone 186C) er det danske nationalflags farve, d.v.s. den er lysere end signalrød. Dannebrogflagene gengives naturalistisk d.v.s. at de skal have flagets korrekte farve, selvom denne ikke ellers anvendes i dansk orlogsheraldik. 'Grøn' er 'smaragdgrøn' (pantone 356C). Det kronede anker, som skjoldet hviler på er det der er anvendt siden 1965, jfr. Dansk Orlogsheraldik s. 44.

Nu står så tilbage, at få lavet en rentegning efter denne anvisning. Herefter kan vi så begynde udrulningen.

Michael Flor Hansen

Thomas Lundsgaard frivillig redningsmand og bestyrelsesmedlem, Hirtshals Redningsstation har skrevet flg. artikel til bladet:

Announce (fiktiv, Red.)

BLIV REDNINGSMAND

Et job hvor du 365 dage om året, på mindre end 15 min. skal møde på havnen og være parat til at rykke ud og deltage i redningsaktioner med risiko for eget liv.

Stillingen betyder, at du med et øjeblikks varsel skal løbe fra dit hovederhverv, julemaden eller bryllupsfesten og møde i ædru tilstand.

Aflønningen er symbolsk...

Vi vil gerne se kvindelige ansøgere

Kystredningstjenesten

Sådan starter den redegørelse om **Fremtidens redningsmand m/k**¹ som Michael Flor Hansen for nylig fremlagde ved et stort møde (nok det sidste møde for vort vedkommende) i det gamle Søkvæsthus på Christianshavn. På mødet var der bl.a. repræsentanter fra Marinehjemmeværnet, fpt, 1. eskadre, Dansk Søredningsselskab, Dansk Sejlunion, Falck, Kystredningstjenesten og Foreningen af danske redningsmænd.

På stormødet d. 24. august fremlagde Michael Flor Hansen, som er projektleder for Projekt: Fremtidens redningsmand m/k, i en power point: projektets mål, forløbet i projektet og ikke mindst de interessante data og resultater af redningsmændenes forhold og vilkår og holdninger til arbejdet, som han har kunnet udlede - med henblik på at udrede, hvordan "virkeligheden" som redningsmand egentlig ser ud lige nu.

Michael har været rundt på flere redningsstationer og interviewet både frivillige, fastansatte og stationsledere og derudover har han interviewet arbejdsgivere i forhold til deres indstilling til have ansatte, som arbejder inden for kystredningstjenesten med alt, hvad det indebærer.

Der er fremkommet rigtig mange interessante og tankevækkende svar. Nævnes kan for eksempel:

Vedrørende alder og anciennitet: Vi er rigtig gamle - 41 % er over 50 år, mens kun

7 % er under 30 år samtidig med at der er 36 %, som har under 5 års anciennitet.

Vedrørende kønsfordelingen: Der er 1 kvinde og 229 mænd

Vedrørende generelle træk hos redningsmændene: er bl.a. at man motiveres af den gode opgave og det at hjælpe andre, gruppetilhøret er stærkt

Vedrørende stationens generelle træk: Forholdene er meget forskellige fra station til station, bekymring i forhold til fremtidig rekruttering, en stærk og udtalt selvforståelse, ind imellem vanskeligheder med arbejdsgivere

Vedrørende arbejdsgiverne: Der laves mundtlige aftaler med de ansatte, arbejdsgiverne føler sig moralsk forpligtede (kan ikke sige nej), aftaler indgås i forhold til at "gøre arbejdet færdigt", det er vigtigere at folkene på gulvet aftaler med hinanden, når der kommer en alarm, end at arbejdsgiveren får besked.

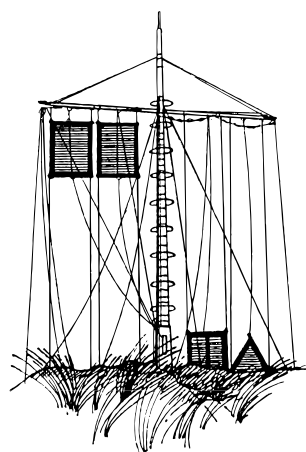
Det var nogle få af de oplysninger Michael har hørt i sine interviews, men hvad så? På baggrund af sine undersøgelser fremlægger Michael idéer til fremtidens rekruttering og markedsføring.

Dette store undersøgelsesarbejde, som er meget grundigt lavet og bearbejdet, er blevet besværliggjort af den omlægning, som er sket fra farvandsvæsenet til kystredningstjenesten under 1. eskadre, men denne omlægning bør ikke forhindre at det grundige og konstruktive arbejde videreføres og realiseres med henblik på

en fremtidig holdbar og konstruktiv rekruttering.

Stor tak til Michael Flor Hansen og hans solide og veldokumenterede undersøgelse og idéforslag! Vi håber, at Kystredningstjenesten 1. eskadre vil tage tråden op herfra og benytte sig af denne viden fremover.

*Thomas Lundsgaard
Frivillig redningsmand og bestyrelsesmedlem, Hirtshals Redningsstation*



HVIDE SANDE FISKERIFORENING

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

Karstens **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

¹ Projekt: *Fremtidens Redningsmand M/K* er et projekt, som skal klarlægge rekrutteringsmulighederne i det "gamle" farvandsvæsen (nuværende Kystredningstjeneste under 1. Eskadre) og det er finansieret af Erhvervs- og Byggestyrelsen. Målet med projektet er at få viden om motivation, rekrutteringsbarrierer; inddragelse af viden og erfaringer fra involverede parter; udvikling af initiativer og med henblik på et forøget antal kvalificerede ansøgere.

Thorsminde

Mandag d. 13. august 2012 aflagde Red. Rst Thorsminde et besøg.

Stationsleder Carsten Pedersen og bådfører Svend Åge Jensen tog venligt imod og serverede formiddagskaffe.

De fortalte, at stationen for tiden er bemandedet med 9 mand. De tre er faste, og så er der 6 frivillige.

Foruden de to allerede nævnte, er der bådmænd Alex Lauritsen, som også er fast, og så er der yderligere flg. 6 frivillige bådmænd: Roald Bro, Jan H. Christensen, Allan H. Kristensen, Bruno K. Kristensen, Jamie W. Madsen og Find Christensen.

Det var en sand fornøjelse at se den orden og de fine personaleforhold stationen bød på.

Redningsstationen, der ligger i den gamle havn inden for slusen, er fra 1996. Den er



MRB 35

bygget af træ. Den tidligere bygning, der var fra 1935, er brudt ned.

Men den endnu tidligere bygning, der er fra 1890, eksisterer stadig, og er ombygget til kirke. (Se senere i artiklen).



Rst Thorsminde fra søsiden

Udstyr

MRB 35 ligger ved slusevagten. Hun er efterhånden en bedaget dame, men er meget sødygtig.

Byggeår 1973 (moderniseret 1991)

L: 15,10 m B: 4,60 D:1,60

Motorkraft : 400 HK

Max fart 10 knob

2 Radarer, 2 VHF, Walkie-Talkie, MF-pejler, VHF-pejler, Militær VHF, GSM, SSB (mellembølgesender) DGPS navigator, Videoplotter samt læsepumper. Redningsbåden MRB 35 er bygget i 1972 og moderniseret i 1990. Det er den gamle Thyborøn Redningsbåd, der efter ulykken i Hirtshals i 1982 med redningsbåden RF 2's forlis kom til at danne udgangspunkt for bygningen af de nye redningsbåde i Thyborøn og Hvide Sande.

MOB-båden

Zodiac RIB 600 byggeår 1996

L .6,00m B. 2,25m D 0,40m

Motorkraft 2x60 HK Max fart 30 knob.

Begge både trænger til at blive skiftet ud, så det er et stort ønske fra besætningen.

Redningsbil. VW-Touareg.

Redningskøretøjet er udstyret med en V6-motor med 245 hk, VHF og mobiltelefon

Nordea 
Havnegade 32 · 7680 Thyborøn

som kommunikations-systemet Sine. Desuden er køretøjet udstyret med radar, navigator, elektronisk søkort og AIS identifikationssystem.

Køretøjet, der kører på specielle dæk, er endvidere udstyret med hjælpemidler til førstehjælp, bære til kvæstede personer. Et sæde kan lægges ned i det nye redningskøretøj, så der bliver plads til en bære. Og redningsstationen kan således transportere en kvæstet person fra kysten til et sted, hvor en ambulance fra Falck kan tage over.

Man opererer 20 – 25 mil ud mod nord til omkring Bovbjerg og mod syd til omkring Vedersø. Derudover har man Nissun Fjord med 11 småhavne. Her bruger man fortrinsvis MOB-båden bl.a. p.g.a. vanddybden. Det drejer sig stort set udelukkende om trollingbåde og kite-surfer. Det kan til tider være yderst vanskeligt at operere i fjorden p.g.a. tåge.

Byens specielle beliggenhed på den smalle landtange betyder, at der er langt til ambulance og sygehus. Redningsstationen bliver derfor involveret i mange situationer, som ikke specielt har noget med havet at gøre. Et eksempel var tilkaldelse til en fodboldspiller, der var blevet ramt af et lyn. Desværre stod han ikke til at redde, men bysamfundets ca. 400 indbyggere nyder godt af redningsstationens hjertestarter og iltapparat, der har været i brug flere gange.

Stationsleder Carsten og bådfører Sv. Åge har været på redningsstationen fra

1991/1992, de blev begge fastansatte i 1998. Begge er tidligere fiskere, hvilket i øvrigt også gælder for den øvrige besætning. Men som Carsten fortalte, bliver det efterhånden vanskeligere at rekruttere folk på stedet. Thorsminde Havn havde tidligere 65-70 både, i dag er der kun 17 tilbage.

Redningsstationens beliggenhed indenfor slusen betyder et samarbejde med slusens personale. Slusen er betjent i dagtimerne om hverdagen, ellers bliver sluseporten ”fjernstyret” fra Hvide Sande. Men redningsstationen har mulighed for selv at åbne sluseporten ved hjælp af et særligt telefonopkald.

At det i det hele taget er et farligt farvand ud for Thorsminde beviser strandingen af **St. George og Defence**, to britiske linjeskibe på den jyske vestkyst den 24.12.1811 med tab af 1391 mand – en forfærdelig katastrofe.

Men det var før Redningsvæsnets tid

Rst.Thorsmindes historie:

Thorsminde redningsstation blev oprettet i 1882, men kun som raketstation. Den første roredningsbåd, der kom i 1886, var fra Vedersø, da denne fik ny båd. Ny båd igen i 1891, den var der til 1935, hvor der kom motorredningsbåd. Indtil denne kom, betjente mandskabet kun raketapparaterne og forrettede vagt-tjeneste. RR blev betjent fra Tuskjær.

Denne ordning ophørte, med fiskeriets vækst på stedet, og dermed voksende behov for større og mere tidssvarende materiel.

Men inden man fik den nye båd fra orlogsværftet, kændrede man med den gamle båd ved en øvelse 9/7 1890, hvor en redningsmand druknede.

Der var ingen heste på stedet, der blev derfor opført en staldbygning, hvor hestene, der kom fra Fjaltring, kunne opstaldes.

Denne ordning ophørte, da stationen fik MRB 22. Den blev senere afløst af MRB 21 og senere igen af MRB 29.

I dag er det så MRB 35, der er stationens båd, læs her et uddrag af artiklen.

Redningsbåden

et stærkt symbol i det vestjyske samfund.

Skrevet af Ellen Damgaard, Lemvig Museum.

Vinden er en ven, fortrolig for folk i Vestjylland. Men stormen er altid en fjende. Jo tættere folk bor ved havkysten, jo højere taler stormen om skibsforlis og for-gæves redningsaktioner, om døden på havet, om fædre, mænd og sønner, der måtte tage livtag med naturens vældige magter.

Virkelighedens begivenheder indskrives sig i en mytologi, der rummer betydningsfulde handlingsforløb og fortællinger om menneskers valg og skæbne, en mytologi, der udpeger særlige datoer og årstal, navne på mennesker eller skibe, sætter skel mellem før og nu.

En mytologi, der gør redningsbådene i Thyborøn, Thorsminde og Hvide Sande til andet og mere end praktiske udrykningsfartøjer. Til historien hører også redningsmændenes kamp gennem årene for at få det rigtige udstyr og ikke alle mulige smarte kombiløsninger, som teknikere har kunnet udtænke hjemme ved skrivebordet.



Gert og Sv. Åge



Vestkystens stolthed – motorrednings- bådene 34 og 35

(Artiklen er skrevet i 2002)

En af de embedsmænd, der søgte at rette op på kommunikationsproblemerne imellem redningsmændene og Farvandsvæsenet, var G. Aaskov Petersen. Han rejste hyppigt rundt langs kysterne og lyttede til redningsfolkene, både enkeltvis og gennem Foreningen af danske Redningsmænd. I 1965 indledte Redningsvæsenet således et konkret samarbejde med repræsentanter for redningsmandskaberne. Opgaven bestod i at udvikle en ny type redningsbåde til den jyske vestkyst og Skagerakkysten. Resultatet blev blandt andet bygningen af MRB 34 og 35. De var gennemarbejdet og gennemprøvet af erfarne redningsfolk.

MRB 34 blev færdig i 1969 og udstationeret i Hvide Sande. Stationsleder Chr. Mose Enevoldsen fra Hvide Sande Redningsstation fortalte således om modtagelsen af den nye båd: ”Da vi kort efter var på prøvesejlads i hårdt vejr, var bådføreren fra forliset i 1951 med på turen. Mens vi lå derude i brændingen og gennemprøvede båden, stod han ved siden af mig ved roret. Bevæget udbrød han: ”Så var det alligevel ikke forgæves”. Begge havde været tæt på redningsbådsulykken i Hvide Sande i 1951. Bådformanden Jens S. Christensen reddede livet ved forliset, mens Chr. Mose Enevoldsens bror omkom.

Båden beviste sin manøvreedygtighed på talrige aktioner fra Hvide Sande, indtil den i 1989 blev flyttet til Thorsminde. Under en voldsom vinterstorm 27. februar 1990 fik Thorsmindemandskabet lejlighed til at prøve deres nyhvervelse af. Det blæste 38 meter i sekundet og hele indsejlingen var et stort bråd. Alarmen kom noget over midnat, og ti minutter efter var alle samlet i havnevagten. Ingen var nogen sinde sejlet ud fra Thorsminde i sådant et vejr. Den seks mand store besætning gik ud, mens stationslederen holdt udvig fra havnekontoret. Gang på gang forsvandt båden i de høje bølger, så ikke engang toplanternen kunne ses. Målet var en Esbjergkutter i havsnød omkring 1½ mil fra land med smadret styrehus og alt ankergrej i brug. MRB 34 lå standby ved kutteren i flere timer, mens man ventede på redningsskibet Vestkysten fra Thyborøn. Da den ankom, ven-

tede der 34'eren besætning en 40 minutter lang tur hjem med søen agten ind, noget der stiller store krav til båden og kræver den allerhøjeste grad af kunnen og agtpågivenhed fra bådførerens side. Klokkeren 7.40 var båden tilbage i havnen.

Stationslederen sagde bagefter: ”Havde vi vidst, hvor slemt det var, var vi nok ikke gået ud, men folk var i nød, det var dem, vi tænkte mest på. En ting er også helt sikker. Vi havde aldrig klaret det, hvis ikke vi havde fået MRB 34. Med vores gamle båd ville det have været udelukket. Den ville være blevet knust til pindebrænde... Men 34'eren holdt til det hele. Det er skibe af den slags vi har brug for på Vestkysten. For min skyld kan de folk, der kun tænker på fart, beholde deres både for sig selv”.

Søsterskibet MRB 35 var færdigbygget i 1973 og blev udstationeret i Thyborøn. Også den beviste sin manøvreedygtighed i otte meter høje bølger og en vindstyrke på 41 meter i sekundet, men kom definitivt på prøve den 1. november 1988. Begivenheden blev grundigt beskrevet i Lemvig Folkeblad:

Besætningen havde været ude for at bistå med en bugseringopgave i hårdt vejr, men på vej ind i Thyborøn Kanal blev redningsbåden ramt af en forkert sø, der fik den til at krænge så meget, at styrehuset kom under vand. Den rejste sig først igen, efter at den var kommet fri af den brydende sø, og kom op med sådan en fart, at den tog en tur over til den modsatte side. Inde i styrehuset klamrede besætningen sig fast, mens vandet kogte uden for ruderne og løse genstande fløj om ørene på dem. Stationsleder Robert Iversen havde overværet den dramatiske begivenhed fra sin udkigspost i lodstårnet, og da MRB 35 kom på ret køl, greb han VHF'en og råbte:

”Vil I ikke sige mig, hvad er det, den laver med jer?” Bådføreren Herluf Høj havde klamret sig til rattet og nærmest ligget vandret i luften med benene plantet på et skot i bagbords side. Han fik sig stablet på benene igen, greb VHF'en og svarede: ”Åh, vi fik en slat vand!”. Derefter vendte han sig mod de tre andre og spurgte, om de var kommet noget til. Det var de ikke, og så sagde han: ”Jamen, hvad ligger vi så her og driver efter. Så kan vi lige så godt sejle hjem”. Replikskiftet kunne han ikke selv huske. Det var de andre redningsmænd, der fortalte det.

Lemvig Folkeblad uddyber årsagen til, at redningsbåden måtte gå ud i hårdt vejr på en bugseringsopgave, som altså ikke var en redningsaktion. Journalisten Knud Jacobsen, der var en stor kender af

Thyborønstoffet, skrev således: ”Det var sjette gang i år, redningsbåden måtte overtage bugseringen af Thyborøn-kuttere, som er blevet slæbt hjem af kolleger, og den lille MRB 35 har nu flere gange måttet slæbe fuldt lastede industritrawlere med en samlet vægt på op til 800 tons ind over kanalen. Det er sket, mens Fiskeriministeriets nye rednings- og inspektions-skib, ”Vestkysten”, har ligget bundet til kaj i Thyborøn, mens skibets to besætninger holdt fri og afspadserede”. Knud Jacobsen beskriver også stemningen på havnen efter episoden med 35'eren den 1. november. ”Skal der virkelig omkomme folk før ansvarlige politikere indser, at de spareplaner de har med hensyn til ”Vestkysten” er fuldstændig vanvittige. Vi føler virkelig, at vi står uden hjælp”, lød de vrede kommentarer.

Den samme hændelse beskrevet i Lemvig Folkeblad.

Redningsmændene gjorde det umulige og sejlede ud fra Thorsminde i orkan

Redningsmændene fra Thorsminde på deres livs hårdeste tur

Aldrig før har nogen ovovet sig ud fra Thorsminde i en orkan, men 27. februar i år gjorde redningsmændene fra Thorsminde det. Det blev deres livs hårdeste tur. Det blæste 38 sekundmeter, da de i MRB 34 gik ud gennem den kogende brænding, og gang på gang blev de ramt af kæmpemæssige søer. De kastede rundt med redningsbåden, som var det et legetøjsskib, og to gange blev redningsbåden ramt så hårdt, at den vendte stævnen indad, da den atter kom fri af bølgebjergene. - Det var sindsoprivende, men tre fiskere var i nød, og så tænkte vi mest på at yde hjælp, siger stationsleder Per Kristensen.

- Jeg blev alarmeret kl. 01,30 fra havnekontoret, hvor de havde set nødraketter ud til havs. Senere viste det sig, at det var den 40 tons store Esbjerg-kutter E 104 Naja Lise. Den havde været på vej hjem til Esbjerg, men var blevet ramt af en sø, som havde smadret styrehuset og fyldt det med vand. Al elektronik var ødelagt, og de vidste ikke selv, hvor de var. Kun en mellem-bølgeradio virkede, men den sendte på en kanal, som vi ikke har.

- 10 minutter efter alarmen var vi alle

mand samlet i havnevagten hvor vi snakke om situationen. Ingen er nogensinde før sejlet ud fra Thorsminde i sådan et vejr, men vi blev enige om se på sagerne. Vi tog så Unimogen og kørte ud på molen ved indsejlingen, og i lyset fra bilens projektør studerede vi forholdene. Det var så grimt, at vi ikke engang kunne se søer. Hele indsejlingen var et stort bråd.

Alt kogte.

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

Redningsmand kvæstet

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

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

- Under en af de mange overhalinger blev Frits B. Jensen slynget mod en kiste-bænk og bagefter mod et skot, hvor han blev ramt af et håndtag i ryggen. Kvæstelserne var så alvorlige, at hans ene arm blev følelsesløs, og vi spekulerede alvorligt på at få ham fløjet i land med helikopter. Det var dog langt fra ufarligt, og i stedet blev han lagt ned i lukafter agter, hvor han lå i tre timer. Han havde det dårligt, men heldigvis viste det sig senere, at han kun havde fået et meget kraftigt slag, som ikke gav varigt mén.

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

- En helikopter havde været på vej ud til dem, men de ønskede ikke at forlade kutteren, og på grund af brændstofmangel måtte helikopteren vende rundt. Redningsskibet Vestkysten var også på vej fra Thyborøn, men i det hårde vejr ville det

vare flere timer, før det nåede hjem. Vi blev spurgt, om vi ville bugsere kutteren ind til Thorsminde, men det sagde vi klart nej til. Det var aldrig gået godt. Den ville være blevet knust i brådsøerne.

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

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

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

- Det gik langsomt indad, og igen var MRB 34 gang på gang skjult bag søerne, så jeg ikke kunne se toplanternen. Endelig kl. 7,40 nåede den i havn, og jeg drog et lettelsens suk.

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

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

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

I et nummer af Tidsskrift for Redningsvæsen fra 1971 finder man nedenstående artikel om livet som redningsmand på Thorsminde Redningsstation:

Disse brave mænd i deres små både langs Vestkysten

Opsynsmand Søren Madsen, Thorsminde, fortæller om arbejdet som redningsmand, hvor han var med til at redde 103 nødstedte søfolk.

Når stormen brøler og uopholdeligt pisker bølgerne mod høfderne i Thorsminde, er det end ikke nødvendigt at have jungle-tromme for at trække folk ned mod havnen. En af dem, der kommer først, er den 75-årige Søren Madsen, som alderen til trods iklæder sig den tykke frakke og huen for at ile af sted. Det er den slags dage, hvor han ved, at der hurtigt kan blive fare på færde.

Søren Madsen har i næsten en menneskealder været redningsmand, og han er den i Thorsminde, der har tegnet sig for de fleste redninger af mennesker i nød. 103 nåede han op på, inden han måtte trække sig tilbage fra arbejdet. Men alderen trykker ikke, og ingen kan se på ham, at han nu er i pensionistenes rækker.

Vestkysten ser nok lokkende ud på varme sommerdage, men i storm og slud er den djævelsk. Utallige er de skibe, som er blevet fanget på en revle. Og så er det rart at vide, at der findes folk, som er klar til at stå til havs i deres beskedne båd for at redde liv. Gjorde de det udelukkende for betalingens skyld, ville det blive svært at skaffe folk nok til en redningsbåd, for lønnen er lav og risikoen stor.

Søren Madsen er født i Thorsminde, hvorfra han fiskede efter at have aftjent værnepligten. Fire mand gik sammen om at få en robåd, som efter dagens møjsommelige arbejde til havs blev slæbt op på stranden. I den første tid var Søren Madsen lærlingen, som skulle indvies i finesserne ved at fiske til havs, men han slap godt fra det og fik egen kutter. Først for en lille halv snes år siden holdt han selv op som aktiv fisker.

Når skibe er i havsnød

Da jeg var ung, var det en ære at blive optaget i redningsvæsenet. Vi stod gerne i kø, når der blev en plads ledig. Den løn, der blev udbetalt, var så lav, at ingen ville påtage sig arbejdet for vindings skyld, siger Søren Madsen.

Når unge dengang søgte ind i rednings-

væsenet, var det muligvis også fordi der herskede en anden solidaritet. - Dette at arbejde på havet i mindre robåde var noget, som kostede liv. Søren Madsen overværede selv kæntringer af den slags når han var på fiskeri, og det kunne nok gøre indtryk på en ung fisker.

I Thorsminde havde man en robåd til at tage ud for at hjælpe, men det var ikke altid, man havde tilstrækkeligt mange folk til at betjene årerne. En gang måtte man sende bud til Fjaltring og vente på båd og mandskab derfra. Det var en optakt, som kunne tage godt et par timer.

Så blev det ulige lettere, da man fik en motorbåd, der blev placeret i havnen. Når den skulle ud, kunne mænd kaldes sammen og have båden i vandet, inden et kvarter. Det hændte dog, at båden rullede skævt ned ad rampen til vandet, og så måtte man ofre tid på at hale den op, inden rullerne blev lagt bedre til rette.

Vi har været ude til mange redningsaktioner, men ofte har vi klaret den alene med redningsraketter, siger Søren Madsen. - I 1922 husket jeg, at der var en uge et norsk skib som strandede med 18 ombord - Men næsten samtidig var der et tysk skib, med 22 om bord, vi også måtte redde i land. Det skete pr. raket.

En tur i baljen

Når vi sendte en raket ud til et skib for at få forbindelse mellem skib og land, kunne det ikke undgås, at sømændene kom under vandet på vej ind til land. Der var nogle, som var meget bange for at blive våde, så de ville absolut kravle op og stå i stolen, men under vand kunne de ikke undgå at komme. Åh - det gjorde vel heller ikke så meget, at de blev våde. Det var de som regel blevet langt tidligere.

Kunne det ikke være koldt at blive dypet på vej ind til land?

Jo, vi har taget imod mange forkomne søfolk. Men vi havde jo udstyret i orden.

Hvad var det?

Sådan en kasse med alle de ting, der er nødvendige i den slags situationer.

Også noget styrkende at drikke?

Ja, der var noget spiritus af en eller anden art. Det smagte meget godt, og det gav også varme.

Kan man ikke være lidt ræd, når man skal ud i al slags vejr?

Ikke når det gælder. Så ved vi, at nu skal vi af sted. Det kan godt knibe med at samle de folk sammen, som skal med. Fiskerne er jo ofte ude, men så er det opsynsmændens opgave at skaffe noget prisemandskab. Hidtil har det ikke været så svært. De er også spændende hver eneste gang. Men så må jeg også indrømme, at når vi er kommet vel i havn kan man godt

en gang imellem sige: - At det gik godt. I sådan et vejr.

Jeg kan huske en af de sidste redninger, jeg var med til. Det var i 1965, da en kutter herfra var rendt på molen. Besætningen havde siddet i kutteren i 2 timer uden at være opdaget, da slusevagten ved 6-tiden lyttede på sin radio, fordi vore folk var på havet. Da han hørte, at kutteren var sunket, slog han alarm. Vi kunne ikke komme ud med redningsbåden, fordi kutteren sad i høfderne. Så måtte vi bruge raket, men da den ikke kunne sendes den korteste vej ud på grund af høfderne, måtte vi sende en line på 125 meter af sted. Kun toppen af kutteren var oven vande, da vi begyndte at sejle de fire mand ind i redningskransen. De var meget forkomne.

Redning, der kostede liv

Men det er ikke alle redningsaktioner, det er gået så heldigt. I 1955 kæntrade en kutter fra Thorsminde. Redningsbåden lå inde bag revlen, mens kutteren lå på den anden side. Pludselig slog den to-tre kolbøtter og endte på samme side som redningsbåden. Tre mand blev reddet. Redningsfolkene så to forsvinde. Opsynsmanden Søren Madsen nåede at se dem forsvinde i havet. Det var hans fætre. Fire døgn senere drev de i land nord for Hvide Sande.

Men selv om mdningsbåden er gået ud i masser af situationer, hvor bølgerne nærmest har kastet den lille båd omkring, er der ikke en eneste mdningsmand, der har mistet livet.

Søren Madsen gik hele turen igennem. Begyndte som almindelig redningsmand, blev motorpasser og senere bådfører inden han blev opsynsmand. Han har fået redningsmedaljen, og den er velfortjent.

I 1950 fik redningsmandskabet en opgave, de langtfra var stolte af. Et svensk fragtskib gik på grund lige syd for Thorsininde, i det område, hvor der var minefelt. Redningsbåden måtte stå ud, men da de vidste, der lå cementminer i området, var det med megen spænding, folkene gik i aktion. Nu kunne båden ikke gå helt op til fragtskibet på grund af de høje bølger, men der blev sendt en livline over til kommandobroen på fragtskibet. På den måde skulle besætningen reddes. Det skete i en bådsmandsstol, men der var et fald på 15 meter ned til redningsbåden, og fra kommandobroen så man klart, at der kun var en mulighed for redning. Nemlig ved at tage med stolen en tur i baljen, inden den kunne trækkes over på redningsbåden.

To kvinder på fragtskibet var ikke meget for at skulle i vandet, vel ikke helt

uforståeligt på en kold februardag. De bremsede stolen lidt over havoverfladen, og der skulle mod til, før de fortsatte deres tur. Alle blev reddet. Men fragtskibet måtte opgives.

Det blev sprængt i luften for ikke at genere skibsfarten.

Søren Madsen:

Det værste var alligevel under besættelsen. Da vi en dag skulle til Vedersø for at yde hjælp, fik vi straks tilladelsen fra tyskerne her i Thorsminde. Men vi turde ikke sejle med lys, for vi var altid så bange for, at man glemte at give besked til de andre tyske stillinger sydpå, så de pludselig ville åbne ild mod os.

Hård tårn

Nu er Søren Madsen en pensionist, som dagligt kigger ned til havnen og til redningsbåden, der rykker ud, hver gang, det bliver storm. Indsejlingen til Thorsminde er direkte farlig. Lokalkendte går igenem, men man ved også, det kan gå galt, så redningsbåden ligger klar - hvis...

Han ved også, at der ikke er helt den samme indstilling til det at være redningsmand, som man tidligere havde i fiskerlejet. Når folk kan tjene mange penge til havs, hvor de forøvrigt ofte er ude, når der er brug for redningshjælp, kan det volde bryderier at skaffe mandskab til båden. Hårde skattetræk stimulerer heller ikke lysten til at vove sig til havs i en brandstorm...

Det lyder måske ret så pessimistisk, men Søren Madsen tror så afgjort, at en ny redningsbåd til afløsning af den vel-tjente og ikke lige hypermoderne i Thorsminde nok skal virke i gunstig retning, når man skal have opbakning.

Nu er en redningsmand ikke af den type, der skilter med, hvor mange mennesker, han har været med til at redde. For ham er det et arbejde der skal udføres - for en mere dødelig landkrabbe er det en heltegning blot at gå igennem havindsejlingen i en storm som fra land får båden til at virke som en prop, fuldstændig overladt elementernes kræfter. De lukker øjnene halvt som værn mod skumsprøjt fra bølgene, men når de efter vellykket tugt kommer hjem for at slappe af, kan de godt i familiens skød give deres karakteristiske bedømmelse af turen med ordene:

Det var ligegodt noget af en hård tårn...

Vær sikker på, at det så var slemt.

finch.

Thorsminde Kirke

Som tidligere nævnt eksisterer den første redningsstationsbygning forsat, men nu som kirke.

Det oprindelige redningsbådshus blev omdannet til kirke i 1939. Altertavle og prædikestol oprindeligt fra Thyborøn kirke. Altertavle fra 1908 udført af Johan Mielche (Skovgaard-elev). Døbefonten oprindeligt fra Skærrum kloster. Den har tidligere bl.a. tjent som vandingstrug for kreaturer. Kirkens nye mosaikruder er udført af kunstneren Erik Winkler.

Nord for kirken er en mindesten med plader med navne på dem, der blev på havet (9 fiskere omkom 14. februar 1979 ved overisningsulykke).

Set udefra kan man tydeligt se bygnings oprindelige funktion som redningshus med de markante stræbepiller. Når man lommer ind i det, der nu er kirkerum, må man beundre rummets stilrene og smagfulde enkelthed. Når man besøger Thorsminde evt. for at se Strandingsmuseet, bør man virkelig også unde sig selv den oplevelse, det er at gå ind i kirken.



Det smukke kirkerum, hvor der tidligere blev opbevaret redningsbåd og andet materiel



Bygningens oprindelige funktion fornægter sig ikke

Klip fra 1. Eskadres hjemmeside:

"Tour'en fortsætter"

- eskadrechefen er på vej rundt til Kystredningstjenestens redningsstationer, som siden 1. januar er underlagt 1. Eskadre



Neksøs motorredningsbåd Leopold Rosenfeldt

I disse "Tour-tider" fortsætter chefen for 1. Eskadre sin rundrejse til de 21 redningsstationer under Kystredningstjenesten, som nu indgår på divisionsniveau i eskadren, i øvrigt under daglig ledelse af redningsinspektør Remmi Pedersen.

13-07-2012 - kl. 13:16

Af kommandør Christian A. Nørgaard
(Chef 1. Eskadre)

2. juli besøgte eskadrechefen stationerne på Bornholm, dvs. stationerne i hhv. Rønne, Neksø og på Christiansø. Det blev et kompakt program i aldeles strålende vejr, som efter ankomsten til øen indledtes med besøg inkl. rundvisning og en god snak med folkene på redningsstationen i Rønne, som har til huse ved den relativt nye krydstogtkaj – i øvrigt lige ved siden af den bygning, hvorfra Søværnets Officersskole i 1993 styrede Nordisk Kadetstævne.

Stationsleder i Rønne er Henrik Jørgensen.

Herefter sørgede stationen for den videre transport i det 20 år gamle, men fuldt funktionsdygtige Unimog udrykningskøretøj. Unimog'en indgår ud over dens primære opgaver med redningsaktioner o.lign. på kyster og strande, også som en del af det lokale beredskab eksempelvis i tilfælde af kraftigt snefald og andre situationer, hvor der er brug for redningsfolkernes kompetencer og udstyr.

Vel ankommet til Neksø blev det også her til en hurtig rundvisning, og udveksling af synspunkter og erfaringer over frokosten, som stationsleder Claus Henrik Jacobsen havde iscenesat.

Neksø redningsstation sørgede for den videre transport i motorredningsbåden "Leopold Rosenfeldt" – efter ca. en times sejlads var der ankomst til eksotiske Christiansø, hvor stationsleder Svend Erik Balle og nogle af hans medarbejdere tog imod.



Redningsstation Neksøs motorredningsbåd "Leopold Rosenfeldt" ved kaj på Christiansø

Stationen på Christiansø har til huse i en ikke alt for stor, men til gengæld ganske bedaget bygning, som udover Kystredningstjenesten også huser forskellige andre af øens beredskabselementer, hvor stationslederen og nogle af redningsfolkene også er kraftigt involverede.

Eskadrechefen, kommandør Christian Nørgaard, udtaler bl.a.: "Jeg har fået en yderst imødekomende og positiv modtagelse af de professionelle og fokuserede redningsfolk på alle de stationer, jeg besøger som led i integreringen i søværnet."

Kommandøren fortsætter: "Det siger sig selv, at alle – såvel redningsfolkene som

alle de i forsvaret, som er involverede i integreringen af Kystredningstjenesten i søværnet – har været spændte på den udfordring, vi fik med temmelig kort varsel. Men det er klart min fornemmelse, at vi er godt i vej, også selv om der endnu er behov for lidt "massage" af systemet, som kræver indsats på mange niveauer - og jeg har under mine besøg på det seneste heldigvis måtte lægge øre til anerkendelse af den indsats, som personel, bl.a. fra de funktionelle tjenester, allerede har ydet i forbindelse med opståede problemer og udfordringer."

I denne uge har eskadrechefen besøgt stationerne på Rømø, i Esbjerg, og på Fanø. Disse besøg giver – sammen med de hidtidige - bl.a. anledning til disse refleksioner hos eskadrechefen: "Det er slående, hvor forskellige vilkår – primært naturskabte – redningsfolkene har for løsning af deres livsvigtige opgaver. Og selv om meget materiel er standardiseret stationerne imellem, er det efter min opfattelse fortsat meget vigtigt at sikre, at de lokale behov og vilkår får en stor plads, når nyt materiel skal anskaffes. Så de 21 redningsstationerne udgør et hele bygget på stor mangfoldighed, og hvor de tydeligste fællesnævnerne er beredskab, professionalisme og dedikation."

Eskadrechefen tager om kort tid hul på besøg ved de resterende fire redningsstationer under den rejse, som rejsearrangøren seniorsergent Brian Thuesen, har valgt at kalde "Tour de Vestkysten" - hvor det i øvrigt er stationerne i Hvide Sande, Agger, Thyborøn og Thorsminde, som står for tur.



Redningsfolk fra Rømø foran stationens Unimog: Fra højre mod venstre bådfører Niels Manø, stationsleder Bjarke Stenrøjl Kristensen og redningsmand Henrik Manø Stenrøjl Kristensen (i øvrigt chef for Inspektionsfartøjet KNUD RASMUSSEN, og søn af stationslederen)

Øvelse Hanstholm Havn

d. 11 september kl. 10.00



Episoder fra øvelsen

KOMMUNIKATIONEN FOREGÅR PÅ KANAL 13 (KANAL 06 OG PÅ SINE-TERMINALER DMO)

Kl. 08.30 MARKDO/figuranter ankommer til havnen

6-8 figuranter får oplyst deres placering og deres "tilskadekomst stadie" ombord på "Vestkysten"

Kl. 10.00 Kollision på position 57°08 44 N og 008°37 11 Ø udenfor Roshage molen ved Hanstholm Havn (hvis vejr forholdene er for dårlige denne dag, flyttes øvelsen til bassin 1 inde i havnen)

Et større handelsskib ("Vestkysten"), som er på vej ud fra Hanstholm Havn kolliderer med et fiskefartøj udenfor havnen. Fiskefartøjet synker indenfor 2 minutter og der befinder sig pludselig tre personer i vandet. På handelsskibet ("Vestkysten") er der p.g.a. kollisionen udbrudt brand ombord, vandindtrængning, olie/kemikalie forurening udenfor skroget og der er flere tilskadekomne personer i lasten, maskinrummet og på dækket (i forskellige kategorier).

Kl. 10.01 Skipperen fra "Vestkysten" slår alarm til Hanstholm Havn på kanal 13 (Vestkysten er ude på positionen)

Skipperen fra "Vestkysten" slår alarm via VHF på kanal 13 og informerer havnevagten om at der har været en kollision på pos 57°08 44 N

og 008°37 11 Ø med et fiskeskib og man mener at have set 3 mand hoppe i vandet, men nu er de forsvundet. Fiskeskibet er sunket

Kl. 10.03 Alarmering

Hanstholm havnevagt slår alarm til Hanstholm Redningsstation via "blu-box" udkalds anlægget og alarmerer mandskabet på lods båden Inge (husk at give en nøjagtig situationsbeskrivelse, så redningsstationen får sendt/medbragt det rigtige udstyr)

Kl. 10.10 LRB22 afgår fra redningsstationen

LRB22 afgår fra Redningsstationen mod positionen med læsepumpe, opsamlingsudstyr og genoplivningsudstyr (2-3 personer ombord)

Kl. 10.12 Der dumpes én øvelses dummy (nr. 1)

(OBS Kun vejledene) Mandskabet på "Vestkysten" smider den første øvelses dummy i vandet så snart LRB22 kommer til syne udenfor havnen, som LRB22 gerne skulle finde og samle op (det er vigtigt at hver af de to redningsbåde og én lods båd får lov at prøve at lave opsamling fra vandet)

Kl. 10.13 C.B. Claudi afgår fra redningsstationen

C.B. Claudi afgår fra Redningsstationen mod positionen med flere læsepumper og genoplivningsudstyr (4 personer ombord)

Kl. xx.xx Opsamling af person nr. 1 fra fiskefartøjet

LRB22 finder og samler den første person op fra vandet, han er livløs og der skal ydes Hjerte-Lunge Redning. LRB22 sejler ind til en ventende ambulance (unimog) med personen ved kaj 85. Bagefter sejler den tilbage til positionen for videre eftersøgning.

(Er der for dårlige vejrforhold denne dag flyttes "ambulancen" over til coasterkajen/kaj 24.)

Kl. 10.25 Der dumpes én øvelses dummy (nr. 2)

(OBS Kun vejledende) Mandskabet på "Vestkysten" smider nr. 2 øvelses dummy i vandet så snart C.B. Claudi kommer til syne udenfor havnen, som Claudi gerne skulle finde og samle op (det er vigtigt at hver af de to redningsbåde og én lods båd får lov at prøve at lave opsamling fra vandet)

Kl. xx.xx Opsamling af person nr. 2 fra fiskefartøjet

C.B. Claudi finder og samler nr. 2 person op fra vandet, han er chokeret, kold og våd, men ellers ok. Claudi fortsætter eftersøgning af den sidste person

Kl. 10.30 Lods båden Inge afgår fra kajpladsen

Lods båden Inge afgår mod positionen for at assistere C.B. Claudi og LRB22 med opsamling af personer i vandet

Kl. 10.42 Der dumpes én øvelses dummy (nr. 3)

(OBS Kun vejledene) Mandskabet på "Vestkysten" smider nr. 3 øvelses dummy i vandet så snart lods båden "Inge" kommer til positionen, men C.B. Claudi må ikke opdage den (det er vigtigt at hver af de to redningsbåde og én lods båd får lov at prøve at lave opsamling fra vandet)

Kl. xx.xx Opsamling af person nr. 3 fra fiskefartøjet

Lods båden Inge finder og samler nr. 3 person op fra vandet, han er livløs og der skal ydes Hjerte-Lunge Redning, Inge sejler ind til en ventende ambulance (unimog) med personen, ved kaj 85. Bagefter sejler den tilbage til positionen for at assistere Handelsskibet/Claudi/LRB2

Kl. xx.xx Skipperen fra "Vestkysten" opdager at der er vandindtrængning i skroget.

Skipperen fra "Vestkysten" opdager at der fosser vand i skroget og skibets egne læsepumper kan i ikke følge med, derfor kalder han C.B. Claudi på kanal 13 og anmoder om at få yderligere læsepumper ombord

Kl. xx.xx C.B. Claudi sejler hen og sætter 2 stk. læsepumper over til handelsskibet ("Vestkysten")

C.B. Claudi sejler hen for at bringe 2 stk. læsepumper ombord på handelsskibet ("Vestkysten") da skibet har lækage/vandindtrængning og brand ombord (er der forhold til sætter vi 1-2 mand ombord)

Kl. 11.20 Brandalarm fra maskinrum på handelsskibet ("Vestkysten")

Der er som følge af kollisionen opstået brand i maskinrummet på handelsskibet ("Vestkysten") med kraftig røgudvikling og mindst to personer er savnet. Det er ikke muligt for mandskabet på handelsskibet ("Vestkysten") selv at kontrollere branden eller bringe de savnede op fra maskinrummet.

Skipperen på "Vestkysten" alarmerer Hanstholm Havn på kanal 13.

Meldingens ordlyd: "Brand ombord – personer inde spærrede - flere tilskadekomne – eget mandskab kæmper med branden, men kan ikke kontrollere ilden – Tager stadig vand ind - "Vestkysten" er på vej ind mod havnen og vil gerne have anvist en kajplads"

Kl. xx.xx Alarmering af Indsatsleder Thisted/ Falck Hanstholm / Servicegården Hanstholm Havn



Havnevagten tilkalder assistance til Indsatsleder Thisted/ Falck Hanstholm til slukning af brand, førstehjælp/evakuering af tilskadekomne. Handelsskibet ("Vestkysten") har eta. Kl. 12.00 til kaj 85

Kl. 12.00 Inde i Hanstholm Havn

Handelsskibet ("Vestkysten") er for egen kraft sejlet ind til Hanstholm Havn og er nu blevet fortøjret ved kaj 85. C.B. Claudi, LRB22 og lods-båden Inge følger med handelsski-

bet, indtil det er sikkert fortøjret. Handelsskibet tager stadig vand ind og der skal flere læsepumper ombord.

Lige inden at "Vestkysten" er fortøjret kalder skipperen, havnen op på kanal 13 og informerer:

"Vi har stadig ikke ilden under kontrol, der er to personer indespærrede i maskinrummet og pga. kraftig røgudvikling kan mandskabet ikke finde dem – Der er flere tilskade-



JENS LYSHOLDTS EFTF. A/S

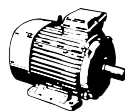
ESBJERG SKIBSHANDEL INC. SKIBSPROVIANTERING
Fiskebrogade 8, 6700 Esbjerg
Telefon 75 12 10 22 . Telex 54 148 JLE DK . Telefax 75 12 60 96



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

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

Leverandør til søens folk...



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

komne – skibet stadig tager vand ind i skroget, vi skal have flere læsepumper ombord”

Indsatsleder Thisted/ Falck Hanstholm/ Beredskabsstyrelsen går ombord i handelsskibet (”Vestkysten”) for at lave eftersøgning af de 2 savnede personer i maskinrummet og slukke branden. Der er flere andre tilskadekomne ombord på handelsskibet (”Vestkysten”) som skal have behandling og transporteres op til de ventende ambulancer (unimog).

Brandfolk og redningsfolk assisterer hinanden med de tilskadekomne.

Én person ligger i lastrummet og skal hejses op med en marinebåre, én person er fastklemt på dækket, én person har nakke og rygsmerte og skal på spineboard, der er flere fritliggende personer med større og mindre skader.

Kl. 12.01 Olie forurening på vandoverfladen fra handelsskibet (”Vestkysten”)

Der er som følge af kollisionen sprunget læk fra en olietank på handelsskibet (”Vestkysten”) og olien strømmer ud i havet/havnen

Kl. 12.02 Skipperen på ”Vestkysten” opdager olielækage

Skipperen på ”Vestkysten” opdager at der siver olie ud fra skroget og forurener havnebassinet, han kalder Havnen på kanal 13 og informere om dette.

Kl. xx.xx Alarmering af Beredskabsstyrelsen Nordjylland

Indsatsleder Thisted rekvirerer Beredskabsstyrelsen Nordjylland til inddæmning og opsamling af olieforurening på havoverfladen (inde i havnen) og ekstra mandskab til røgdykning og førstehjælp

Kl. xx.xx C.B. Claudi returnerer til stationen

C.B. Claudi returnerer til stationen og redningsfolkene kører hen for at assistere de øvrige brandfolk og redningsfolk med de tilskadekomne.

Kl. 15.00 Øvelsen er slut

Afslutning og Debriefing foregår ved Falck Hanstholm – Glaspustervej 2 – 7730 Hanstholm.

Thisted Dagblad skriver:

Hanstholm Havn skal kunne tale med alle

Hanstholm Havn er kommandocentral ved ulykker på havet

HANSTHOLM: - Vi er i 99 procent af tilfældene de første, der bliver underrettet i tilfælde af en ulykke på havet, og det er os der alarmerer Hanstholm Redningsstation og det øvrige beredskab, forklarer havnemester Klaus Hansen.

Hans problem er, at politi, beredskabscentret i Thisted, Falck, Thisted Brandvæsen og Hanstholm Redningsstation taler sammen på SINE-netværket, mens Klaus Hansen på havnekontoret kun har adgang til VHF-radio, som udelukkende bliver brugt til søs, skriver Thisted Dagblad lørdag.

- Og som kommandocentral, mens redningen foregår til søs, er det nødvendigt, at vi kan tale med de andre dele af beredskabet for at kunne give dem de nødvendige informationer, siger Klaus Hansen.

Utilfredsstillende

Hanstholm Havn afviklede i tirsdags en storstilet redningsaktion, som havnemesteren havde planlagt sammen med stationslederen for Hanstholm Redningsstation Morten Olsen.

Klaus Hansen fortæller, at et af fokuspunkterne i evalueringen var kommunikationen mellem de forskellige instanser.

- Det var nødvendigt at samle indsatslederne på havnekontoret i tirsdag under

første del af øvelsen, så de kunne følge med i vores kommunikation med det nødstedte skib, og om der var tilskadekomne, og denne måde at få informationer på er helt utilfredsstillende for alle, understreger Klaus Hansen.

En SINE-terminal vil kunne kobles på havnekontorets kommunikationsenhed, som de forskellige instanser i en redningsaktion derefter selv kan lytte med på.

Ingen er dømt ude

Godkendelser til kommunikation på SINE-netværket bliver givet af SINE Sekretariatet, som ligger på Frederiksberg.

Kommunikationschef hos SINE Sekretariatet Anne Pihl Rasmussen fortæller, at det i første omgang har været sekretariatets opgave at få systemet til at fungere optimalt inden for det område, hun kalder ”blå blink”.

- Det har vi brugt rigtig lang tid på, konstaterer hun og nævner, at det er relevant at se på trin to, som kunne være andre grene af beredskaberne som for eksempel havnene eller hjemmehjælperne.

- Det er vigtigt at understrege, at ingen er dømt ude til at komme på SINE-netværket, siger Anne Pihl Rasmussen og bemærker, at beredskabet i Thisted Kommune er velkommen at kontakte sekretariatet.



Rednings-skibene

Tekst Red.

I "Tidsskrift for Redningsvæsen" for december 2010 havde Red. skrevet en artikel om rednings-skibene "Vestkysten" og "Nordsøen". Af den fremgik det, at "Nordsøen", som har en aktiv tjeneste på over 40 år bag sig, allerede skulle have været udfaset. Men på grund af nogle gen-vordigheder på det spanske skibsværft i Vigo, hvor man var ved at bygge et nyt fiskerikontrol- og rednings-skib, forventede man, at det først ville ske i begyndelsen af 2011.

Men endnu er intet sket. Iflg. dagspressen har staten ca.140 mio. kr. i klemme, og det overvejes at der rej-ses en voldgiftssag mod to spanske ban-ker for at få de mange penge retur. Fiskeridirektoratet indgik i 2007 en kon-trakt på 110 mio. kr. med det spanske værft, iflg. den skulle skibet leveres i 2009. Men værftet gik i betalingsstands-ning inden skibet kunne leveres. På det tidspunkt havde den danske stat betalt 100 mio. kr. af kontraktsummen. Summen var dog garanteret af værftets bankforbindel-ser.

Et andet værft har i mellemtiden taget over, og der blev aftalt en ultimativ leve-ringsfrist til den 31. august 2011. Den blev ikke overholdt og kontrakten blev ophævet midt i september. Men efter sigende skulle skibet i mellemtiden være færdigbygget. Spørgsmålet er så, om ski-bet kan leveres med prisreduktion, eller vi skal have pengene retur.

Det bliver spændende at se, men det er under alle omstændigheder ved at være sidste frist, da "Nordsøen" ikke kan blive ved at sejle og evt. bugsere større og større fartøjer.

Det er altså ikke kun DSB der må slås med en IC-4 skandale. Andre i staten har også kvaler med ordrer og byggeprojekter i Sydeuropa.

De sidste forlydender her i 2012 er, at man nu totalt har opgivet at overtage ski-bet, der ikke lever op til de krav, der blev stillet ved udbuddet. Bl.a. er det blevet alt for tungt, hvilket øger brændstofforbruget og mindsker manøvreduktigheden. En talsmand for Naturerhvervsstyrelsen men-ner, at det på kort sigt ikke er et problem, da man fortsat kan bruge det gamle "Nordsøen". Man vil derfor bruge 2012 til at finde en løsning. Det gamle skib er dog ikke udstyret til en indsats mod mil-jøulykker, som det nye skib, der skulle indgå i et miljøberedskab.

Det er ærgerlige penge at have ude at svømme. De kunne gøre god gavn i Kystredningstjenesten.



Forsinket levering af nyt inspektionsfartøj (2009)

Danmarks nye Fiskeriinspektions- og redningsfartøj forsinkes flere måneder, som følge af strejke på spansk værft.

Det spanske værft Astilleros Mcief, Vigo, vandt i sin tid kontrakten om bygning af det 110 mio.kr. dyre fartøj, og det var planen, at levering skulle ske medio 2009.

Men skibet, der skal afløse det 40 år gamle "Nordsøen", er endnu ikke kommet til Danmark, og er fortsat ikke på vej. Fuldmægtig Erik Møller fra Fiskeridirektoratet oplyser, at nybygningen er forsinket omkring 3 måneder, efter arbejdet blev indstillet medio maj måned, og først genoptaget i fuldt omfang i løbet af august måned.

Store dele af den spanske værftsindustri har hen over sommeren været ramt af langvarige arbejdsnedlæggelser. Det skete som konsekvens af, at arbejdsgivere og ansatte ikke kunne opnå enighed om nye overenskomster.

Arbejdet på Astilleros Mcief, er genoptaget og leveringen forventes dermed at kunne ske i løbet af efteråret.



Det nye inspektionsskib på værftet i Spanien

Det nye skib skal udføre fiskerikontrol og indgå i det generelle redningsberedskab. Hjemhavn forventes at blive Esbjerg –

ligesom det gennem mange år har været "Nordsøen's" faste base.

Et feriebyllede:

Red.

Albufeira er et yndet turiststed på Portugals Algarvekyst. Der findes ikke den oplevelse ved og i vandet, man ikke kan få.

Før byen blev et turistmål, var den et lille fiskerleje, hvor fiskerne trak deres både op på stranden, som vi kender det herhjemme visse steder på Vestkysten. Men nu er fiskerne trukket ud i en nyanlagt fiskerihavn og har fået bedre forhold, omend charmen ikke er helt den samme.

Selvom der ikke er nogen redningsstation eller –båd på stedet, har man dog et lille vartegn i form af en redningsjolle. Men man må ikke håbe, at den skal ud at sejle før den har fået en omfattende kalfatring.



300 døgnns singlehand sejlads jorden rundt – 37.000 sømil uden at gå i land

Følgende historie har egentlig ikke noget med kystredning at gøre, men jeg synes alligevel den er værd at fortælle.

En tidlig maj morgen på havnen i Skagen mødte jeg en ung fyr, som var i færd med at arbejde på sin sejlbad. Båden lå ved siden af min egen båd, og det var helt naturligt at falde i snak.

Christian var navnet på den unge mand, og han virkede meget sympatisk. Selv var jeg ved at gøre "Mallebuk" klar til weekendtur til Hirsholmene; en tur på ca. 15 sømil, så der skulle både proviant og andet udstyr ombord. Da jeg stolt havde fortalt om min kommende sejlads, spurgte jeg ind til ham: *hvor går din tur så hen? Jorden rundt*, lød svaret. *Fra Skagen til Skagen, alene og uden at gå i land.*

Det er snart fire måneder siden, at jeg mødte Christian på havnen i Skagen. På det tidspunkt var han godt i gang med at forberede det noget usædvanlige projekt. Skibet skulle gennemgås fra mastetop til køl, riggen blev forstærket, elektronikken installeret og uundværlige ting som watermaker, vandgenerator, vindror og vindmølle monteret. Jeg fandt hurtigt ud af, at intet var overladt til tilfældighederne. Christian havde i årevis planlagt sin solosejlads og uanset hvilket spørgsmål, man kunne stille ham, var der et velovervejede svar.

Båden er en Sagitta 35; en klassisk sejlbad tegnet af Sparkman – Stephens, konstruktionen er kendt for sin store styrke.

Båden har allerede én gang fuldført en jordomsejling (2005-2007) Det er værd at nævne, at der ikke er sponsorer bag projektet; Christian har selv sparet de fornødne midler sammen.



Christian H. Liebergreen fra Svendborg. 28 år gammel og uddannet navigatør. Har sejlet i handelsflåden. Har været 2 år på Grønland med Slædepatruljen Sirius.

Om ruten fortæller han selv:

Ruten er jo simpel: Jeg starter med at dreje til bagbord om Skagen rev - så sydpå til smørret smelter. Siden videre sydpå til smørret stivner igen, til det andet skarpe drej til bagbord, omkring Kap Det Gode Håb. Så en del videre - smørret er stadig stift - helt hen til Kap Horn. Igen til venstre og nu nordpå, indtil jeg endelig skal prøve et styrbordsdrej, omkring Skagen rev.

Det var rigtig spændende at følge de sidste forberedelser op til afgang d. 18. juli

2012. De seneste uger var præget af travlhed, tjeklister blev gennemgået og små og store reparationer og forbedringer foretaget. Provianten var noget af det sidste, som blev stuvet ombord. Det ankom i en stationcar og fyldte overraskende lidt: fyre plastikposer med et nummer på, en pose til hver uge. I posen er der forskellige frysetørrede færdigretter, som skal blandes op med kogende vand, diverse dåser, slik og kiks mv. – og en rulle toilet-papir. Poserne er nummererede, så er det bare at starte fra en ende af!

Christian har god erfaring med at leve af frysetørrede rationer fra sine to år med Sirius Patruljen. Velvidende at det ikke er gastronomi på højt plan, så er det nærende og nemt. Samtidig fylder det ikke meget og det kræver ikke så meget gas til tilberedelsen.

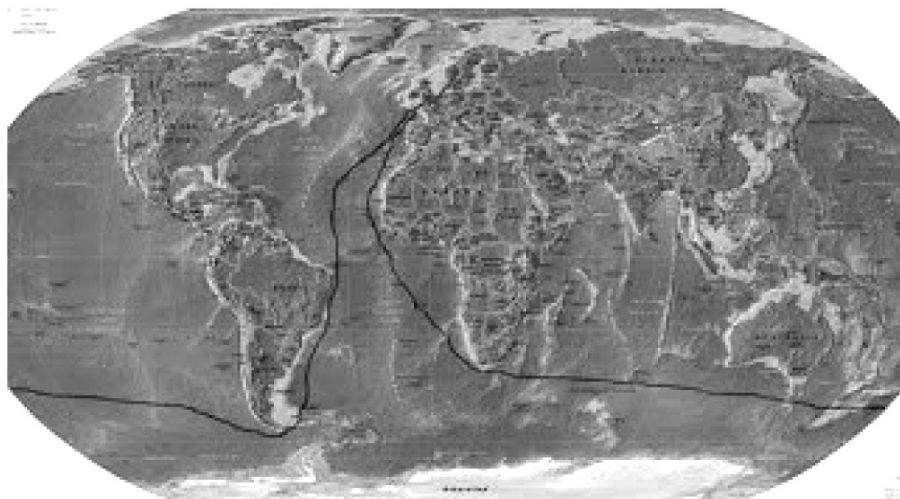


Ækvator passerer i fin stil – med pandekager og Linjeakvavit.

Her i skrivende stund har Christian været ca. 60 døgn undervejs og melder at alt er vel ombord. Vi har kontakt til ham på mail, via satellittelefon, og det er rigtig spændende at følge med i. Hans befinder sig i Syd Atlanten på ca. 35 grader sydlig bredde, kursen er sat mod Kap Det Gode Håb. Indtil videre har vejret været gunstigt, men han forbereder sig på de noget mere barske vejrforhold, som venter forude.

Søvnintervallerne er mellem 30-60 minutter alt efter forholdene. En livline sørger for sikkerheden, når han går på dækket. Undervejs har Christian kontakt til omverdenen via mail og satellit telefon.

En lille gruppe nøglepersoner i Danmark udgør hans backup hold og kan hjælpe med de problemer, som kan opstå undervejs: ruteplanlægning, vejrforhold, tekniske problemer og helbredsmæssige



spørgsmål. En veludstyret medicinkiste er en del sikkerheden. Kæresten, Clara og venner og bekendte hjemme mailer jævnligt ud til skibet.

Mine elever fra Skagen Skole følger interesseret med på rejsen. I klassen har vi et verdenskort, hvor der ca. en gang om ugen bliver sat en ny knappenål i. Rejsebrevne bliver jævnligt læst højt og diskuteret. Eleverne har mulighed for at stille Christian spørgsmål undervejs på mailen, og det giver det god lejlighed til spændende og aktuel undervisning i flere fag.

Hvis alt går vel, håber vi at tage imod Christian og det gode skib "Jonna" i Skagen engang i foråret 2013. Efter ca.37.000 sømil alene, jorden rundt – uden at gå i land - har han fortjent en ordentlig velkomst!

Interesserede kan følge Christians sejlads på www.jonnadenmark.dk



Skipper og skib inden afgang fra Skagen d.18.9.2012.



Vejer & Måler i Hirtshals ApS

AKKREDITERET TIL INSPEKTION
Den uvildige part mellem køber og sælger



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

HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals
Tlf. 98 94 12 27

Sejl · Presseninger · Tovværk



Hirtshals Fiskeriforening

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



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
Gert Christensen Mobil: +45 21 52 26 25
Per Sandahl Mobil: +45 40 42 16 03

uni-safe

Tlf. 3258 1615 • Fax 3258 1330

www.unisafe.dk

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

www.unielec.dk

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

Øver olie- bekæmpelse

Danmark, Norge og Sverige øver olie-
bekæmpelse ud for Frederikshavn for
at træne landenes samarbejde om olie-
bekæmpelse.

Fra Danmark deltager:

- SOK Operationscenter
- MOC Nord
- GUNNAR THORSON
- HAVFRUEN
- METTE MILJØ
- Redningsstation Skagen
- Redningsstation Sæby

07-09-2012 - kl. 14:08

Øvelsens scenarie er uheld under en ship
to ship-operation, hvor skibene overfører
olie til hinanden. Uheldet forårsager et
større oliespild, som giver anledning til at
anmode om assistance hos Norge og
Sverige.



Foto: Forsvaret

Øvelsens formål er, at:

- Afprøve alarmeringsproceduren fra
Københavns-aftalen*.
- Øve samarbejde mellem skibe fra de tre
lande.

Øvelsen starter tirsdag den 11. september
kl. 8:00, hvor alarmeringsproceduren sæt-
tes i gang.

Om eftermiddagen ankommer deltagerne
fra Norge, Sverige og European Maritime
Safety Agency, EMSA, til Flådestation
Frederikshavn, hvor de bliver orienteret
om ulykken.



GUNNAR THORSON.

Onsdag morgen sejler alle enhederne ud
til øvelsesområdet og er først tilbage på
flådestationen sidst på eftermiddagen.

En bådmand går planken ud



Anders Kruse Jensen på det yderste.
Han blev dog reddet iland af de øvrige redningsmænd på rst.
Hirtshals.

PERSONALIA



Ingen runde fødselsdage eller andet nyt.

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**



THYBORØN SKIBSSMEDIE A/S

Sydhalevej 8 · 7680 Thyborøn

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

HANSTHOLM HAVN

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

Tlf. 96 55 07 10

www.portofhanstholm.dk



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

Dykkerservice • Brandmateriel • Wire
Pressenninger • Tovværk • Redningsudstyr

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



Nybygning, ophaling og reparation af fiske- & specialfartøjer



A/S Hvide Sande Skibs- & Baadebyggeri

Beddingsvej 2
6960 Hvide Sande
Denmark

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

TSR ELECTRONIC

Maritim El & Elektronik

TSR Electronic A/S
Nordsøkaj 36
DK-7680 Thyborøn

Døgnvagt: +45 96 900 900
Fax.: +45 9783 2454
Web.: www.tsr-as.dk



Niels Jørgen Winther

Aut. El-installatør

lev vel med el

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

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



THYBORØN SKIBS & MOTOR A/S

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

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



JD-Contractor ApS

(Jydsk Dykkerfirma ApS) ved Gert Normann

Tlf.: (+45 9742 6311)



Siden 1972

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

www.jdcon.com

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

TIDSSKRIFT FOR REDNINGSVÆSEN

Tidsskrift for Foreningen af Danske Redningsmænd

NR. 4

DECEMBER 2012

ÅRG. 79



Kystredningsstation Nørre Vorupør før og nu.





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

PEDER OG THOMAS NØRGAARD FISKEEXPORT A/S

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



Otto Pedersvej 3

6960 Hvide Sande



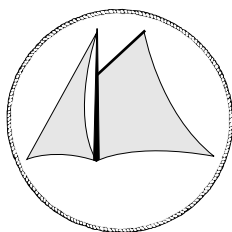
Hanstholt Samlecentral A/s

Telefon 97 96 16 66 · 7730 Hanstholt

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



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



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

Industrivej 20, 7620 Lemvig
Tlf. 97 82 15 00

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: 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

Leder til sidste nummer af Tidsskrift for Redningsvæsenet

Som Formand for foreningen af Danske Redningsmænd er det med vemod at skulle være med til at lukke ned for tidsskrift for Redningsvæsenet efter at det har eksisteret i 89 år.

Allerede i 1918 var der forslag fremme om at lave et medlemsblad for Redningsfolkene, men det første blad blev først udgivet i oktober 1923.

Det var meningen at bladet skulle hvile i sig selv ved annonceindtægter og til betaling af bladportoen forhøjedes medlemskontingentet med 1 kr. til i alt 2 kr.

Det er ingen hemmelighed at økonomien eller manglen på samme spiller en væsentlig rolle i beslutningen om, nu endelig at lukke bladet ned.

I de 21 år jeg har været Redningsmand erindrings jeg, at der har været utallige opfordringer fra de skiftende Redaktører til Redningsmændene om at forsyne bladet med aktuelt materiale ude fra kysten. Til trods for manglende opbakning fra Redningsmændenes side, er det alligevel lykkedes for de ansvarshavende redaktører at få skrabet noget spændende læsning sammen, men det har krævet en stædig og ihærdig indsats.

De seneste år er FDR flere gange blevet opfordret til at lave vores egen hjemmeside side.

Hjemmesiden er som bekendt blevet oprettet og Søren Larsen, der er bådmand i Hvide Sande, har indvilget i at holde styr på hjemmesiden samt dens kalender, som han vil prøve at holde ajour med vores aktioner i takt med, at de bliver meldt ind.

Hvis hjemmesiden skal blive en succes og kunne erstatte bladet, kræver det, at Søren får indleveret billeder af vores materiel og får tilsendt små historier gerne med medfølgende billeder fra aktioner eller andet der har interesse for os Redningsfolk.

Adressen på hjemmesiden er. www.kystredning.dk

Jeg vil slutte af med at takke samtlige annoncører og abonnenter for deres trofaste opbakning til bladet og til Redningsmændene.

Jeg vil også her gerne rette en stor tak til vores Redaktør Preben og til Trykkeriet i Lemvig for et godt samarbejde og stor hjælp for at holde bladet kørende.

Til sidst vil jeg ønske alle en glædelig jul og et godt nytår.

Med venlig hilsen Jens Slot.

Formand for foreningen af Danske Redningsmænd.



Indholdsfortegnelse:

Leder til sidste nummer af Tidsskrift for Redningsvæsenet	3	IMRF 2012	10
En æra er slut	4	Forsvarsavisen – en nyskabelse	13
Medlemsbladet	5	Skræddersyet redningsbåd til Københavns Brandvæsen	14
Hirtshals Redningsstation takker redaktøren	6	Hanstholm Havn er ikke på SINE systemet.	15
www.kystredning.dk	6	Det bliver nu en realitet	15
Kystens Engel	7	Danmarks første redningshovercraft indsættes på Vilsted Sø	15
Nørre Vorupør	8	Personalia	16

En æra er slut

”Tidsskrift for Redningsvæsen” lider bladdøden.

Efter udgivelsen af 79 årgange har FDR's bestyrelse bestemt, at dette nummer af bladet bliver det sidste.

Tidsskriftet, der har været udgivet som medlemsblad for FDR's medlemmer, startede op i 1923, efter at et forslag om et medlemsblad var blevet forkastet allerede i 1918. Men der var et behov for at kunne holde redningsmændene orienteret om,

hvad der skete indenfor Redningsvæsenet, så man startede udgivelsen i oktober 1923.

Bladets historie med dets op- og nedture er beskrevet i Farvandsvæsenets Jubilæumsbog.

I 2002 udgav Farvandsvæsenet jubilæumsbogen ”Hverken for ros eller

løn...” Bogen er forfattet af Alan Hjorth Rasmussen og Grete Tuxen Andersen.

I bogen er der en artikel om medlemsbladet ”Tidsskrift for Redningsvæsen”, hvor bladets historie er beskrevet. Denne artikel med relevante tilføjelser danner grundlag for efterfølgende afsnit (Red.):



Tidsskrift for Foreningen af Danske Redningsmænd



HANSTHOLT ELEKTRONIK A/S

Alt i reparation og nyinstallationer

ELEKTRONIK	EL
<i>Salg og service:</i> FURUNO - DECCA SHIPMATE - ATLAS SAILOR SPERRY - KODEN SCANMAR - SIMRAD	<i>Salg og service:</i> 24 volt og 380 volt generatore 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



HIRTSHALS FISKEAUKTION

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

HAVNENS REGNSKABSKONTOR

- BUDGETTER
- KONTORHOLD
- LØN
- DAGLIG REVISION
- REGNSKABSASSISTANCE



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

GRAFISK TRYK LEMVIG · THYBORØN

Industrivej 20, Postboks 59, 7620 Lemvig. Tlf. 97 82 15 00

Medlemsbladet

I 1918 var der forslag fremme om et medlemsblad, men det blev forkastet.

I 1923 dukkede spørgsmålet op på ny. Baggrunden var blandt andet, at Dansk Fiskeriforening havde sat sig for, at den ville have medbestemmelsesret om besættelse af stillinger inden for Redningsvæsenet. De danske Redningsmænd besluttede da som et modværge mod dette forsøg på at bringe splittelse og forvirring ind i førnævnte enighed, at udsende et blad for de danske redningsmænd, hvorved alle redningsmændene kunne blive holdt underrettet om det, som passede, og var af største interesse for Redningsvæsenet og dem selv.

Opsynsmand og havnefoged F. H. A. Bilde, Grenå Havn, tilbød at udgive bladet i samarbejde med en københavnsk annoncedirektør, og det skete. Bladet skulle hvile i sig selv ved annonceindtægter. Til betaling af bladporto forhøjedes medlemskontingentet med 1 kr. til i alt 2 kr. Første nummer udkom i oktober 1923. Det var et flot blad, men onde tunger påstod, at der snarere var tale om et medlemsblad for havnefogedforeningen end for Redningsvæsenet.

Efter F. H. A. Bildes død i foråret 1933 blev der en pause i udgivelserne, hvorefter formanden, Fr. Lambertsen, Esbjerg, henvendte sig til redaktør Hans Lilholt, Lemvig, og bad ham hjælpe med at få bladet på fode. Hans Lilholt, der havde været redaktør af "Lemvig Folkeblad" siden 1905, betingede sig, at han måtte søge samarbejde med lærer J. Gr. Pinholt, Klinkby. Bladets økonomi skulle først og fremmest baseres på annoncetegning. På forsiden af det første genudsendte nummer fra december 1933 skrev Fr. Lambertsen: "Det er tanken, at bladet, der helt bliver skrevet for redningsmændene uden at have noget fælles stof med andre blade, skal være 8-sidet... Jeg tror, vi skal få et blad, som i højere grad end det tidligere kan bringe stof, der har interesse for os alle sammen. Det er derfor mit håb, at hver eneste redningsmand og opsynsmand landet over vil være abonnent, ja, jeg regner bestemt med, at ingen vil holde sig tilbage".

Hans Lilholt og J. Gr. Pinholt, der i 1948 var nået en alder af henholdsvis 70 og 86 år, afløstets i slutningen af 1948 af redaktør Jørgen Pedersen, Ydby, der forestod redaktionen til 1971, da chefredaktør H. Ingemann, Ringkøbing, påtog sig opgaven. "Uvidende om, hvor stort et arbejde det egentlig var at skaffe stof blot til

næste nummer" overtog Finn Bjørnager Jensen, Esbjerg, i 1979 udgiverarbejdet, der ved udsendelsen af 50. årgang i 1983 resulterede i et helt nyt, moderniseret Redningsblad, der i samarbejde med Arne Baltesen Nr. Vorupør, blandt andet bragte store artikler om de enkelte redningsstationers historie og dermed styrkede redningsmændenes identitetsfølelse.

Samtidig skiftedes der trykkeri fra Gadgaard Nielsens Bogtrykkeri i Lemvig til Thyborøn Bogtrykkeri og senere igen til Grafisk Tryk, Lemvig – Thyborøn, Lemvig.

På grund af et for stort arbejdspress måtte Finn Bjørnager Jensen fratræde med udgangen af 1986, hvorefter redaktør Knud Jacobsen, Struer Dagblad kom til. I begyndelsen af 1990-erne svigtede tilgangen af stof både fra redningsmændene og Farvandsvæsenet, og skønt der blev nedsat et redaktionsudvalg på fem mand fra Foreningen, var det svært at få bladet på fode. Der var for få meddelere til at forsyne bladet med aktuelt materiale, et stadig tilbagevendende problem.

I foråret 1993 opgav redaktøren jobbet. Formanden, Jacob Pedersen, Hirtshals, blev ansvarshavende redaktør, indtil det fra 1. januar 1994 lykkedes at få Finn Bjørnager Jensen tilbage som redaktør af bladet. Også i Finn Bjørnager Jensens nye periode måtte redningsbladet lide under den svage tilgang af oplysninger fra medlemmerne og andre. I redningsbladets novemberudgave 1998 måtte stationsleder Henning Sørensen, Grenå, meddele, at Finn Bjørnager Jensen pludselig var afgået ved døden, og at Henning uden journalistisk baggrund, havde indvilget i at forsøge at videreføre bladet. Det gjorde han frem til 2002, hvor Dorthe Olofsen Haugaard (journalist Lemvig Folkeblad) overtog hvervet. Grundet fraflytning stoppede hun i 2004. Herefter overtog Carsten L. Hougaard, Hurup Thy. Han var journalist på Thisted Dagblad. Han bestred jobbet til 2007, hvor Kim Jørgensen fra Dragør redigerede et enkelt nummer. Fra oktober 2007 var Alan Hjorth Rasmussen ansvarshavende redaktør. Han måtte desværre opgive jobbet i 2009 p.g.a. sygdom.

Som den sidste ansvarshavende redaktør inden bladet lukker har Preben Andreasen, Hirtshals, bestridt jobbet.

En optælling viser, at der i bladets levetid har været ikke mindre end 14 redaktører.

Det er naturligvis vemodigt for en redaktør at være den, der udgiver det sidste nummer og lukker og slukker for bladet. Men foreningens økonomi og udarbejdelsen af en hjemmeside, der skal tage over har gjort beslutningen nødvendig.

Som redaktør har det som oftest været særdeles vanskeligt at skaffe relevant stof til bladet, da redningsmænd åbenbart ikke er de mest udfarende, hvad angår nyheder i det daglige arbejde. Men jeg håber, at medlemmerne vil være flittigere til at komme med indlæg til hjemmesiden, som jeg ønsker held og lykke.

I øvrigt vil jeg gerne sige tak for den periode, jeg har redigeret bladet.

Det har været interessant at få indblik i en for mig fremmed verden. Da jeg startede var redningsvæsenet en temmelig ukendt størrelse for mig, men jeg har altid kun mødt beredvillighed og hjælpsomhed, når jeg er kommet rundt på stationerne.

En særlig tak skal rettes til *Grete Tuxen Andersen*, som beredvilligt har stillet sit arkiv til rådighed og til de to foreningsformænd Villy Ringgaard og Jens Slot, og trykkeriet GRAFISK TRYK LEMVIG-THYBORØN. Også stationsleder Allan Ø. Jellesen og hans besætning på rst. Hirtshals, hvor jeg jo bor, har været meget hjælpsomme og besvaret mine "dumme" spørgsmål.

De trofaste annoncører skal også have tak – uden dem havde det ikke været muligt at holde liv i bladet så længe.



Redaktøren takker af.

Hirtshals Redningsstation takker redaktøren

Da Tidsskrift For Redningsmænd lukker og slukker med denne udgave, vil vi fra Hirtshals Redningsstation gerne takke redaktør og skribent, Preben Andreasen, for hans mange årige arbejde med tidsskriftet. "Det er i årenes løb blevet til utallige og spændende artikler, ikke kun fra Hirtshals Redningsstation, men også fra landets andre redningsstationer", fortæller stationsleder i Hirtshals, Allan Jellesen.

Preben Andreasen er sideløbende med sit arbejde, som redaktør på Tidsskrift For Redningsmænd, skribent på den lokale avis i Hirtshals, og har også i de lokale

spalter bidraget med at udbrede kendskabet til redningsstationen og dens opgaver. "Preben Andreasen har i årene, som redaktør på Tidsskrift For Redningsmænd, jævnligt haft sin gang på redningsstationen i Hirtshals, og er meget vellidt blandt såvel fastansatte som frivillige redningsmænd", fortæller Allan Jellesen.

Preben Andreasen har med stor interesse fulgt mange af stationens øvelser, og andre arrangementer. Ved den årlige tøndeslagning i forbindelse med fastelavn, er han at finde med kamera, blok og blyant. Selvom det nu er slut med Tidsskrift

For Redningsmænd, bliver det for Hirtshals Redningsstation ikke et farvel til Preben Andreasen. "Jeg har allerede aftalt med Preben at han fortsætter med at skrive om livets gang på Hirtshals Redningsstation til www.kystredning.dk", slutter Allan Jellesen.

Tekst: Henrik Ledet

Redningsmand Søren Larsen Hvide sande skriver:

www.kystredning.dk

Kære Redningsfolk.

Dette er så sidste nummer af bladet, og for at vi kan følge med fremover vil vi gerne at i alle støtter op omkring vores hjemmeside og vil være med til at præge den lige som i har gjort det med bladet.

Hjemmesiden www.kystredning.dk er stedet hvor der vil komme informationer om udkald og billeder fra stationerne, hjemmesiden vil løbende blive opdateret og har i historier eller artikler som i dele lægger vi dem gerne ud på siden.

Der er en del som bruger hjemmesiden til at fortælle om hvem, hvad og hvor vi er placeret og hvilke opgaver vi varetager, står man bla et sted og skulle præsentere sig kan man altid bruge oplysningerne fra hjemmesiden, det blev der brug for under IMRF 2012 da flere af de andre lande havde lavet præsentationer hjemmefra og enkelte lande havde deres standard præsentation.

Da Danmark ikke rigtig har noget info om redningsvæsenet blev der gjort flittig brug af hjemmesiden hvor der jo er billeder af de enkelte stationer og man kan vise hvor de er placeret på landkortet og under billeder er der kommet en del fotos fra aktioner som man kan vise.

Vi skal jo ikke prale med hvem vi er men vi må gerne være stolte af vores arbejde.

Jeg vil gerne her opfordre dem af jer som har mobiltelefoner med kamera til at tage "anstændige" og ikke stødelige billeder så kan man sende dem til mig så vi alle kan få glæde af dem og følge med i

hvad vores kollegaer laver da et billede ofte siger mere end tusind ord.

Jeg modtager også gerne kritik positiv såsom negativt da det jo er vores alles hjemmeside og er interesseret i at lave et produkt som alle ville kunne være tilfreds med.

Husk: Vi er ikke helte, Vi er professionelle.

God Jul og godt Nytår til jer alle
Hilsen

Redningsmand Søren Larsen Hvide sande



**DET DANSKE
REDNINGSVÆSEN**

Menu

- Forside
- Stationer
- Info til Redningsfolk
- Kontakt
- Aktioner
- Links
- Artikler
- Billeder

Hanstholm Bugservice A/S
Altidige opgaver til søs

- Bjergning
- R/S Gorm
- Bugsering
- R/S Thor
- Endringsarbejde
- R/S Odde
- Andre specialopgaver

TLF. 97 96 29 99 www.tugdk.com

Seneste artikler

- IMRF 2012
- Nye redningsstationer
- Kystredningstjenesten
- Lidt om hjemmesiden

Kystredning

Der er 21 redningsstationer placeret langs kysterne over hele landet. Der er ca. 200 redningsfolk, der alle brænder for at hjælpe mennesker i nød, og nogle har gjort det i flere generationer. Det er et fag med stolthed, engagement og professionalisme, for fejl kan koste menneskeliv.

Uddannelse

Redningsfolkene har en uddannelse, der passer til de udfordringer de møder på havet, de har bla opdateret førstehjælp hvert år samt diverse eftersøgnings og rednings uddannelser og køre udd. i forbindelse med udrykningskørsel. Materiellet er selvfølgelig også tilpasset de udfordringer, redningsfolkene møder, når de hurtigt skal hjælpe et andet skib i nød, og det kan være forskelligt fra station til station. Men når redningsfolk en tidlig morgen rykker ud til aktion i høj sø for at hjælpe mennesker i nød, er det i sidste ende deres evne til at bevare overblikket og handle professionelt, der afgør udfaldet.

Frivillige redningsfolk

Langt over halvdelen af redningsfolkene er frivillige, som er på vagt døgnet rundt og de bruger det meste af deres fritid til at uddanne sig så de er klar til at hjælpe nødstedte og de må ofte forlade deres faste arbejde eller familien når alarmer lyder, derfor er det også vigtigt at man har en stor opbakning fra familien.

Aktioner

Under aktionen kan man følge med i hvad det er for forskellige redningsaktioner som redningsfolkene deltager i og hvor i landet de foregår.

< Forrige

kystredning.dk © 2012



Kystens Engel

Red.

Vi ved alle, at fiskeri, og især kystfiskeri, er et farligt erhverv. Mange fiskere er i tidens løb omkommet eller kommet slemt til skade med deraf alvorlige følger. Andre har været heldige og er sluppet uskadte ud af en alvorlig situation. Man kunne forledes til at tro, at de har været

overvåget og beskyttet af en skytsengel.

Kunst- og marinemaleren Johannes E. Møller har malet et billede, hvor man ser "Kystens Engel" overvåge kystfiskerbådene, hvoraf en del ligger optrukket på stranden.

Mange fiskere føler måske en slags tryghed ved at tro, at de bliver overvåget af englen. Men det er nu alligevel mere

sikkert og håndgribeligt at vide, at de også bliver fulgt af den stedlige kystredningsstation, hvor redningsmænd med minutters varsel er klar til at rykke ud til undsætning.

Eksempelvis Nørre Vorupør Kystredningsstation som omtales her i bladet.

JENS LYSHOLDTS EFTF. A/S

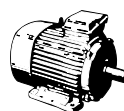
ESBJERG SKIBSHANDEL INC. SKIBSPROVIANTERING
Fiskebrogade 8, 6700 Esbjerg
Telefon 75 12 10 22 . Telex 54 148 JLE DK . Telefax 75 12 60 96



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

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

Leverandør til søens folk...



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

Nørre Vorupør

Ved udgangen af 1851 var der oprettet 22 redningsstationer mellem Skagen og Blåvand, alle med raketapparater og de 14 af dem med synkefri redningsbåde. Det skete på baggrund af en redningsaktion 12.-13. april 1847, hvor det engelske barkskib "Vertumnus" strandede ved Harboøre strand. Her blev fire mænd reddet, mens 13 omkom. De ville kunne være reddet, hvis man havde rådet over tidssvarende redningsudstyr. Strandingen gav stødet til etablering af en organiseret søredningstjeneste i Danmark. Primus motor var kammerråd Christopher Berent Claudi, der selv deltog i redningsaktionen idet han boede på en gård i nærheden. 1. oktober nedsattes en kommission bestående af kaptajn i artilleriet, Lundbye, kaptajnløjtnant fra marinen, Ipsen, og Claudi. De foretog undersøgelser fra Vestkysten og skydeøvelser med raketter ved allerede etablerede raketstationer. Ved udgangen af 1851 var der oprettet 21 stationer på den jyske vestkyst. Det var Flyvholm, Tuskjær, Skagen, Kandestederne, Nørre Tornby, Lønstrup, Løkken, Blokhuis, Slettestrand, Lildstrand, Hanstholm, Klitmøller, Nørre Vorupør, Vesteragger, Thyborøn, Vedersø, Sønderlyngvig, Bjerregård, Hennegård og Blåvand. Den 26. marts 1852 blev "Lov angående Redningsvæsenet på de danske Kyster" vedtaget, og redningsvæsenet i Danmark var dermed formelt en realitet.

Kystredningsstationen i Nørre Vorupør hører således til landets ældste, idet den blev oprettet da Redningsvæsenet blev organiseret i 1852. Den første båd var RRB no. 12 bygget i København i 1851. Sammen med et raketapparat indforskrevet fra England blev materiellet anbragt i

et nybygget bådehus, som måtte ombygges i 1886, da stationen fra Orlogsværftet fik en nybygget redningsbåd, da den tidligere kændrede under en redningsaktion den 26. marts 1885. 10 fiskere var nødstedte, men blev bjærget op i redningsbåden, men på vejen ind rantes båden af en brådsø og kændrede, hvorved 8 af de bjærgede fiskere omkom, medens redningsmandskabet og to fiskere blev reddet i land af kystbeboerne.

Indtil 1914 anvendte man 10 årers robåde. Robådene var synkefrie idet de var forsynet med lufttætte kasser og var selvlæsende. Bådene blev trukket af flere spand heste fra redningsstationen til kysten, hvor båden skulle sættes i vandet.

De første motorbåde blev taget i brug i Skagen, 1914, Klitmøller, 1916, og **Nørre Vorupør, 1920**. I 1965 udviklede redningsvæsenet og redningsmændene en ny type redningsbåd til anvendelse ved vestkysten og i Skagerrak. Disse både blev af en type der selv vendte sig på ret køl hvis de væltede – den første båd, MRB 34, lå i Hvide Sande og MRB 35 i Thyborøn.

Der har naturligvis i årenes løb været flere forskellige motorredningsbåde stationeret i Nørre Vorupør. Men fra 1964 og frem til i dag har stationens MRB været no. 31, som ankom nybygget fra Orlogsværftet d. 13. juni 1964. Det var et stort øjeblik, da MRB 31 tørnede stranden, og den blev hilst med hurra-råb af både stationens besætning og de stedlige fiskere. Det har vist sig at være en både sødygtig og driftssikker båd.

Men i december 1989 blev såvel bygnin-

ger som MRB ødelagt af en påsat brand. Bygningen var oprindelig fra 1920, men moderniseret i 1964.

Det var en katastrofal hændelse, men man gik hurtigt i gang med at genopbygge såvel MRB 31 som redningsstationens bygninger.

Den 4. april 1991 vendte MRB tilbage i fornyet og fornyet skikkelse efter at være genopbygget for et millionbeløb. Den var blevet forsynet med en ny og større motor, nye installationer og nye instrumenter. En ny overbygning forøgede sikkerheden for redningsmændene og en stor opdrift i taget sikrede at båden er selvrejsende. Det var besætningen selv, der havde ønsket båden genopbygget, da man havde stor tillid til den, fremfor at få en ny og uprøvet bådtype.

Torsdag 26. marts 1992 blev den genopbyggede og moderniserede redningsstation indviet. Dobbeltbåden af i dag indeholder udover båden MRB 31 og en let hurtiggående gummiredningsbåd. Bådene står på transportvogne, og stationen er forsynet med en kraftig Ford-traktor til søsætning og ilandtrækning af bådene.

Der er badefaciliteter til personalet og tørrerum til redningsdragterne. På 1. sal har stationslederen et kontor med forskelligt teknisk udstyr. Kontoret fungerer samtidig som møde-/frokoststue. Der arbejdes for tiden med planer om at få lokalet udvidet, da det ofte kniber med pladsen. Stationen er bemannet med 9 frivillige. Stationsleder er Benny J. Bak, og bådfører er Knud Andersen. 7 stk bådmænd er flg.: Erik Andersen, Poul K.



Formiddagsstemning ved redningsstationen



MRB 31 på sin vogn.

Iversen, Allan M. Pedersen, Ulrich M. Thomsen, Anders C. Thomsen, Klaus J. Andersen og Per Olesen.

I over 22 år har Benny Bak været en af redningsmændene i Vorupør. Det har været en vigtig del af livsstilen. Siden sommeren 2010 har han været leder af redningsstationen – et job han overtog da Jens Baltesen fyldte 70 og stoppede efter mere end 40 som redningsmand. De første 9 år var han bådmand. Han var i 11 år bådfører på redningsbåden.

Allerede som knægt var Benny hurtigt ved havet når redningsbåden var ude. Det var stort, hvis det efter en redningsaktion lykkedes at liste med redningsmændene op på loftet for at høre dem fortælle når indsatsen blev drøftet over en kop kaffe. Der er sammenhold og et specielt miljø omkring redningsstationen. For Benny og de 8 andre redningsmænd er det vigtigt at kunne gøre en forskel. Der er ingen af redningsmændene, der går på havet i al slags vejr, for pengenes skyld. Hvert år kan redningsmændene i Vorupør se tilbage på at de har gjort en forskel – de redder mennesker hvert år på godt 20 redningsaktioner.

Et tilbageblik i stationens protokoller og indberetninger fortæller om talrige redningsaktioner, som det vil føre for vidt at opremse her. Så nedenstående episode er kun et eksempel:

(Fortalt til Klaus Madsen navnligThy.dk)

En redningshistorie, som Benny husker tydeligt, var historien om den tyske lystsejler Hans Ulrik Else, der 18. juli 2005 blev reddet efter 25 timer i havet, der var 17 grader varmt. Han var skyllet overbord fra en lystbåd i Nordsøen på vej fra Thyborøn til Norge.

Mandskabet fra Vorupør blev kaldt ud til en position hvor lystsejleren var skyllet i havet, for at lede. Vejret og havet var om morgenen uroligt. Benny kender havet og strømmen, og han kontaktede også en fisker, han vidste havde været på havet om natten. Benny lavede en beregning over, hvor han mente det var muligt at finde manden. Redningsbåden fra Hanstholm deltog også. Der var en helikopter, og redningsskibet Vestkysten ledede eftersøgningen. På et tidspunkt fik redningsmændene fra Vorupør og Hanstholm besked på at lede i et andet område, end der hvor Bennys erfaring som fisker fortalte var det rigtige.

Der blev ledt hele dagen uden resultat, og eftersøgningen blev indstillet. Benny og redningsmændene sejlede tilbage til



MRB 31 i brændingen

Vorupør. Han var lige kommet hjem til aftensmaden da han blev ringet op om, at nogle strandvandrere ved Stenbjerg havde set en person i vandet. Uden aftensmad skyndte Benny sig tilbage til redningsstationen, og han fik sammen et par andre redningsmænd stationens hurtige gummiredningsbåd i vandet. Det var da næsten vindstille.

Hurtigt var de fremme og fik øje på en lille sort klat i vandet. Det var hovedet af en meget afkræftet Hans Ulrik Else, der kun lige stak op i overfladen.

De fik ham op i båden hvor han straks fik ilt. Der blev ringet efter en ambulance, som holdt klar da redningsbåden vendte tilbage.

Hans Ulrik Else blev fundet hvor han efter Bennys beregninger skulle være.

Redningshistorien gav senere anledning til debat om, hvornår redningsakti-

oner skal stoppes. Den tyske lystsejler overlevede meget længere end overlevelsestabellerne viste.

Benny er stadig glad og stolt over udgangen på historien.

Et eksempel på Bennys store interesse for redningsvæsenet er, at han har fået bygget en nøjagtig model af den båd, der har en særlig betydning for ham, nemlig MRB 31, som han har sejlet med i ca. 24 år. Benny begyndte selv at bygge modellen i str. 1 : 10, men måtte indse at opgaven tog længere tid end beregnet. Han fandt så en gammel bådebygger fra Hanstholm, der nu bor i Vejle, som ville påtage sig opgaven at færdigbygge skibet. Der er brugt godt 900 timer på projektet. Båden er bygget fuldstændig efter originaltegningerne. Modellen har ilagt en el-motor og sejler perfekt.



Benny præsenterer sin flotte bådmodel

IMRF 2012 (International Maritime Rescue Federation)

Udveksling af redningsfolk mellem Danmark, Tyskland, Norge, Sverige, England, Holland og Island

Lørdag den 29-09-2012

Vi ankom til Bremen i løbet af lørdag eftermiddag og vi mødes for første gang ved udgangen på hotellet ca. kl. 19.30, hvor vi hilste kort på hinanden og fortalte hvor vi kom fra.

Vi gik i samlet flok de 800 m hen til den restaurant hvor vi skulle spise aftenmad og de tyske værter præsenterede sig for os og ønskede vi måtte få en god uge sammen.

Under middagen talte vi sammen og efter ca. 2 timer var vi en samlet gruppe med godt humør og ingen var udenfor, vi havde på det tidspunkt ikke haft en officiel præsentation af os men, vi var bare pot og pande.

Søndag morgen den 30-09

Efter en fantastisk morgenmad mødtes vi udenfor hotellet hvor der holdt en bus med chauffør som stod til rådighed for os hele turen og vi kunne efterlade vores ting i bussen da den var med overalt. Vi blev kørt til Bremerhafen hvor vi mødtes med besætningen fra redningsbåden Herman Rudolf Meyer ” 23,1 m lang 80 T 3500 HK 24 Knob, de var 5 mand på vagt i 14

dage og så havde 14 dage fri, de sov på båden hvor der var kahytter til hver mand og kabys.

Efter rundtur på redningsbåden stævnedes vi ud af havnen og da vi var kommet et stykke ud fik vi alle lov til at prøve deres datterbåd (den lille båd de har i hækken ca 6T) vi blev søsat 2-3 stk af gangen og fik lov til at sejle båden og prøve dens egenskaber og så senere at komme ombord igen, det var en imponerende tur ud på havet.

Da vi kom tilbage til havnen var der dækket op med varm mad i redningsstationen, og vi spiste sammen med besætningen, efter endt spisning sagde vi farvel til mandskabet og gik til fods hen til et maritimt museum hvor der var arrangeret guidet rundvisning og det var en fantastisk oplevelse at se og høre.

Fra museet blev vi kørt til Bremen Radar Tower hvorfra de overvåger al skibstrafik ud og ind af floden Weser. I radartårnet som er bemanded døgnnet rundt fik vi en rundvisning øverst i tårnet og inde i selve overvågningsrummet fik vi en forklaring på hvad deres arbejde gik ud på.

Om aftenen går vi hen til det samme spisested hvor vi igen får en fantastisk middag med hygge og gennemgår dagens oplevelser.

Søndag:

Redningsfolkene på de tyske redningsbåde bærer sjældent redningsdragt, de bruger kun redningsvest uanset om de er på den store båd eller søsat i den lille båd, men de har redningsdragter ombord og i sjældne tilfælde med storm kan de tage dem på.

Alt i alt en meget god start på ugen og flot tilrettelagt af de tyske værter Bernd og Stefan

Mandag den 01-10 2012

Efter morgenmad og chek ud på hotellet pakker vi al vores bagage ind i bussen og kører til DGzRS hvor vi bliver mødt af deres talskvinde og vi bliver udødeliggjort, sammen med de to ledere, Mr. Harder og Mr. Fox. Flere af de andre havde gaver med til ledelsen i form af billeder af både eller maskotter, jeg havde inden afgang fra DK haft kontakt til vores formand Jens Slot for at høre om foreningen evt. havde noget jeg kunne få med og han sendte mig en del stickers som jeg delte ud af på hele turen. Jeg gav så et par stykker til lederne og fortalte dem at de passede perfekt bag på en BMW hvilket fik os alle til at knække sammen af grin og vi morede os over det.

Derefter gik turen ned til værftet. De har private værfter i "haven" her, de har deres egen rep. afd. og deres værft kan tage både op til 27 meter. I dag er Teo Fischer på land i forbindelse med vedligeholdelse, og den lille båd Strop havde en masse skader og blev næsten nybygget. Båden blev taget op omkring 1. september og ombygninger vil tage omkring 3 måneder.

Efter rundvisningen var vi i simulator rummet og vi fik en kort prøvetur, og simuleringen var meget realistisk. Kaffepausen blev taget på 3. etage med en fantastisk udsigt over floden Weser.

Fra simulator rummet kom vi ind i det



12 knob alene på vandkanonerne



Datterbåden tages ind

hellige MRCC Bremen hvor vi blev mødt af de fire som var på vagt, der var tre som overvågede og styrede de forskellige rednings operationer og en radiooperatør som stod for al kommunikation og modtog alle opkald, når han fik et opkald svarede han og sendte det videre til en af de andre tre som så påtog sig den redningsopgave.

Imens vi var i MRCC kom der to redningsopgaver så vi fik syn for sagen, det foregik på den måde at MRCC alarmerede den aktuelle redningsstation pr. sms, de frivillige havde så tre muligheder til at svare tilbage

Hvis de tastede 1 og sende det tilbage betød det at de ville være på stationen inden for ca 15 min.

Hvis de tastede 2 betød det at de kunne komme inden for en time ca.

Hvis de tastede 3 kunne de ikke komme
Når MRCC Bremen så fik tilbagemeldinger kunne de fortælle redningsstationen hvem der kom indenfor 15 min så man vidste hvem som kom.

Efter rundvisning og møde hos MRCC spiste vi frokost på en maritim skole som lå lige overfor og efter frokost gik turen til Lubeck, hvor vi havde et par timer til at kikke på byen og shoppe lidt, og derefter gik turen videre mod Neustadt hvor vi blev indlogeret på en flådebase og var til spisning i Officers messen sammen med de instruktører som skulle træne med os næste dag, de havde deres koner med og vi startede med at drikke et "anker" (sherry i småglas som var sat så det lignede et anker) vi skulle have barbeque men pga vejret blev det holdt inde og der stod to menige soldater og grillede udenfor og kom ind og serverede for os i messen, så vi følte os lidt underlige tilpas da det jo ikke var noget vi var vant til.

Tirsdag 02-10-2012

Efter morgenmad gik vi hen til øvelseshallen hvor vi var i bad og fik en kedeldragt på og udleveret en redningsvest. Da vi kom ind i svømmehallen havde de forberedt en øvelse for os, de lavede bølger op til ca. 80 cm og vi skulle udløse en flåde og komme om bord i den samt lukke den tæt i bølgerne vi fik noget af en gyngetur i bølgerne, bagefter skulle vi entre ca. 5 meter op af en rebstige og derefter springe ned i bølgerne og entre flåden fra vandet, jeg var så uheldig at min vest ikke fungerede og ville trække mig ned men jeg fik hjælp af mine nye venner som holdt sig tæt på mig hele tiden så jeg var sikker.

Efter øvelsen gik vi til frokost og derefter skulle vi iføre os overlevelsesh dragter som vi fik udleveret, men da jeg havde min egen dragt med brugte jeg den for at demonstrere den for tyskerne og de andre, som var meget imponeret af den type dragt. Vi blev nu kørt ned til havnen hvor der lå et øvelse krigsskib og der startede næste fase. Vi skulle springe ud fra et 10-12 meter tårn og ned i havnen hvor vi skulle samles og svømme rundt om skibet og derefter klatre op af en lodslejder, hvilket var svært for de fleste da de ikke var vant til at bevæge sig i en dragt, om bord på krigsskibet fik vi en forsmag på hvad det var de øvede i skibet, de kunne bla oversvømme dele af skibet for at lære folk at komme sikkert ud og de kunne tænde ild i flere af rummene. Det var meget imponerende og lærerigt.

Til sidst skulle vi klatre ned fra skibet i et net og i samlet flok svømme et godt stykke ud til en stor åben redningsflåde og da alle var kommet om bord blev vi bug-

seret hele vejen ind til havnen og kunne nyde den smukke tur, alt i alt en super dag.

Efter endt øvelse havde vi offentlig præsentation af os selv, hvor vi kom fra og lidt om vores stationer.

Efter præsentationer satte vi os ind i bussen igen for at køre til Warnemunde hvor vi blev delt op på to hoteller og efter at have frisket os lidt op gik vi samlet ud for at spise meget god mad.

Onsdag 03-10-2012

Vi møder op på redningsstationen i Warnemunde og møder besætningen på redningsbåden "Arkona" der er fire mand



Udspring fra 12 meter



Det internationale selskab – Søren er no. 3 fra venstre

på vagt, kort efter stævner vi ud af havnen i Warnemunde for at tage på øvelse.

Vi bliver igen søsat i datterbåden i grupper af tre og denne båd er en del større end den sidste vi prøvede. Arkona er en 27 m klasse båd og datterbåden begår sig vel i søen, vi prøver at "lande" båden og det viser sig at være nogenlunde når man først har fået følingen med båden. Arkona er udstyret med to vandkanoner som hver giver 36.000 L vand i minuttet og Arkona kan sejle ca. 12 knob alene på vandkanonerne, så det var ret imponerende at se og prøve. Vi var et par stykker som fik lov til at sejle Arkona og det var fantastisk at prøve de 3 motorer med 3000 hk tilsammen og båden havde en topfart på 25 knob.

Da vi var færdige med øvelsen på havet sejlede vi hele vejen fra Warnemunde ind til Rostock en fantastisk tur hvor vi fik frokost om bord, i Rostock lagde vi til ved en kaj og kunne derefter stige ind i bussen for at køre mod Stralsund.

Da vi mødtes første gang havde jeg en kort samtale med John fra Holland og han fortalte mig at han havde fødselsdag onsdag og han var lidt ked af at han ikke var hjemme hos familien. Jeg talte om mandagen med Bernd om vi ikke kunne overraske ham med et eller andet. Som sagt så gjort for undervejs til Stralsund kom vi forbi den by hvor Bernd boede og han ringede til sin kone og fik hende til at bage en fødselsdagskage med lys i til John og uden at andre vidste noget om det kørte vi forbi under påskud af at Bernd skulle aflevere noget af sin bagage, imens stod vi

udenfor hækken og strakte ben og nogen røg, og da Bernd og hans kone kom frem med kagen sang vi alle "Happy birthday" for John og derefter sang vi alle hver for sig på vores eget sprog, den stakkels John havde store tårer i sine øjne bagefter og vi fik alle et stort knus.

Da vi kom frem til Stralsund og var blevet indlogeret på et helt nyt hotel gik turen ned til redningsstationen hvor vi mødtes med besætningen på redningsbåden "Herta Jeep" en 9,5 m båd hvor vi endelig kunne smage Johns fødselskage sammen med besætningen på redningsbåden og under kaffen fik vi demonstreret et prøveudkald fra MRCC Bremen, efter kaffe og kage gik turen ud med redningsbåden hvor vi fik en god snak med folkene og en fantastisk havne tur, efter sejlturen afprøvede vi deres luft linekaster. Derefter var der rundtur i Stralsund som jo er en meget gammel by.

Senere var vi på besøg i et gammelt broderskab af en skipper forening som gik helt tilbage til 1488, foreningens formål var at tage sig af enker og børn af de skipper som forliste, enkerne og børnene fik så en lille lejlighed på ca 25 m² og der blev sørget for dem indtil børnene var myndige. Om aftenen var vi bænket på et spisested hvor der var et specielt bord kun til skipper og da Bernd var skipper havde vi alle fået æren af at sidde ved dette bord hvor vi fik serveret fiske specialiteter (jeg fik stegte ål) og efter middagen gik vi alle hen på en lille kro hvor vi fejrede John som man bør gøre i et fremmed land.



Tysk redningskrydser



Vandkanonen demonstreres

John sluttede af med at takke os alle for at have givet ham den bedste fødselsdag nogensinde.

Torsdag 04-10-2012

Efter morgenmad og pakkede vi vores ting sammen i bussen og gik langs havnen hen til Stralsund Ozeanarium hvor vi fik en guidet tur rundt på museet og akvarier, det var meget fantastisk at se og høre om.

Fra Stralsund gik turen til Sassnitz og efter at have afleveret vores bagage kørte vi ned på havnen til redningsstationen hvor vi blev mødt af besætningen på "Haro Koepke" en 36m redningsbåd med heliport i bag. Vi startede med frokost og hyggelig samvær hvor efter vi gik ned til redningsbåden og startede turen ud på havet hvor vi igen prøvede at blive søsat i deres datterbåd og i eftersøgning teknikker som er meget lig vores eget. De færreste havde prøvet at sejle med waterjet så John fra Holland og Jeg viste de andre hvad man kan med sådan et system og efter at de andre havde fået følingen med styringen måtte de erkende at det var en super manøvre dygtig båd.

Efter gennemgang af båden returnerede vi til hotellet for at blive frisket op, vi mødtes på et af værelserne for at se lidt billeder og video sammen samt hygge, derefter gik vi ud for at spise igen god mad og godt samvær. Efter hovedretten bad Bernd om ordet kort og fortalte at de var meget tilfredse med den vilje vi alle var mødt op med og vi fik alle overrakt et flag med det tyske redningsvæsens logo på og der var billeder af alle de steder og stationer vi havde besøgt.

Forsvarsavisen – en nyskabelse:

Tidligere havde forsvaret en myriade af forskellige medarbejderblade på alle niveauer. Det er slut nu. Med lanceringen af Forsvarsavisen får forsvaret nu en medarbejderavis, der skal dække og rumme alle værn og myndigheder.

Da Kystredningstjenesten nu hører under Søværnet, kan nedenstående også have interesse for redningsmændene – især da foreningens eget blad nu lukker.

Kilde: Forsvarsavisen.

Velkommen til forsvarets nye avis!

Det er lidt af et paradoks, at vi i 2012 vælger at udsende en klassisk avis i 4D, mens det meste af det øvrige samfund hastigt bevæger sig i retning mod de digitale medier. I forsvaret er det dog heldigvis stadigvæk kun en mindre del af vores medarbejdere, som sidder bag en pc til dagligt. Derfor giver det mening at trykke en avis, som hver eneste medarbejder kan tage med uanset, hvor man sidder.

Det er vores ambition, at avisen skal nå helt ud til vores medarbejdere i de spidse

ender – der hvor vores soldater og andre medarbejdere forretter tjeneste. Derfor er det ikke kun vigtigt, at vi har det rigtige format, men også at vi har det rette indhold. Vi skal kunne understøtte forsvarets operative opgaveløsning ved at skabe indblik, forståelse og nærvær.

Det er mit håb, at den ambition vil være synlig i hvert eneste nummer af Forsvarsavisen.

Forsvarsavisen vil hver gang have et tema, som giver mulighed for fordybelse. I første nummer har vi valgt at se på perioden siden ophøret af den kolde krig. I begyndelsen af 1990'erne ændredes dansk sikkerhedspolitik og dermed det danske forsvar sig markant. Krig blev nærværende på en helt anden måde, og det stillede nye krav til forsvarets medarbejdere.

Vi ser i avisen nærmere på det skifte i opgaver, struktur og kultur, som denne nye virkelighed skabte, og som har været med til at skabe det forsvar, vi kender i dag. Med udsigten til besparelser og ændringer i forsvarets opgaveløsning vil vi i de kommende år med stor sandsynlighed kunne imødesee tilsvarende større eller mindre ændringer – og efter 20 års intensiv træning i netop forandringer er det min opfattelse, at vi står godt rustet til fremtidens udfordringer.

Arbejdet med at udvikle avisen har været omfattende, og i praksis er det kun

lykkedes, fordi forsvarets myndigheder på alle niveauer har arbejdet sammen. Det er nemlig ikke Forsvarskommandoens avis, men hele forsvarets, og vi er derfor afhængige af input og velvilje fra mange sider. Også din!

Det er et håb, at den ambition vil være synlig i hvert eneste nummer af Forsvarsavisen.

Som et godt eksempel på det nye blads dækning og indhold kan man i Forsvarsavisen 02 læse flg. artikel, som vedrører Kystredningstjenesten:

Havets gæve helte

REDNING: Når alarmerne bipper i lommen, smider redningsmændene ved redningsstationen i Hvide Sande, hvad de har i hænderne. Få minutter efter er de i redningsbåden på vej mod nedstødte på havet. Der er ingen tøven. Selv når havet viser tænder, står redningsfolkene fra Hvide Sande til søs, når alarmerne lyder. Men de mest dramatiske redninger husker de alligevel. Den værste redning var, da alarmerne gik om brand i et hollandsk containerskib. Selv om vinden stormede med 38 sekundmeter, trodsede de bølgerne og gik ud med redningsbåden.

– Så blæser det ligeud, som vi siger herovre, siger redningsmand Jens Otto Grønne Pedersen på tørt vestjysk.

Kender havet

Redningsmændene fra Hvide Sande rykker i gennemsnit ud til 75-80 redninger om året. På havet er det til drukneulykker og kuttere, der slår læk eller får grej i skruen. På fjorden er det mest lystfiskere og turister, der har lejet en jolle og er roet ud på fjorden. Redningsopgaven er lige vigtig hver gang, men Jens Otto Grønne Pedersen, der har været redningsmand i 27 år, gør sig da sine tanker. – Der er nogen, der nok skulle have givet sig til noget andet end at sejle, konstaterer han.

De syv frivillige og fire fastansatte redningsmænd på Hvide Sande redningsstation er alle vokset op i lokalområdet, og de kender havet. De kender også de fastboende fiskere, og det gør særligt et indtryk ved drukneulykker, hvis den druknede er en af deres egne.

– Så fortsætter vi nok eftersøgningen noget længere, end SOK siger, at vi skal. Det, der betyder noget, er jo at finde ham. Med druknede badegæster fortsætter vi selvfølgelig også med at lede, men det er noget lidt andet. Dem kender vi jo ikke. Men det er da træls og værst, når det er børn, funderer Jens Otto Grønne Pedersen.

Lang tradition for samarbejde

Den første kystredningsstation ved Hvide Sande blev opført for snart 90 år siden. I dag dækker redningsstationen havet fra Blåvand i syd til Husby i nord. Stationens store redningsbåd er rustet til at kunne gå 35 sømil ud, men har været hele 60 sømil ude fra kysten. Den vestjyske redningsstation med den karakteristiske grønne port med de to krydsede splitflag er én af 21 redningsstationer langs de danske kyster. SOK har en lang tradition for at samarbejde med redningsstationerne i redningsoperationer. Kystredningsstationerne har siden den 1. oktober 2011 hørt ind under SOK, mens de tidligere var en del af det nu lukkede Farvandsvæsnets net. ■



Skræddersyet redningsbåd til Københavns Brandvæsen

Pressemeddelelse fra Uni-safe A/S 23 oktober 2012

Københavns Brandvæsen har netop fået leveret en imponerende ny specialudrustet Zodiac 650 SSR redningsbåd fra Uni-safe A/S, der er opbygget helt efter korpsets særlige behov og krav.

Valget faldt helt naturligt på en Zodiac 650 SSR fra Uni-safe A/S, da Københavns Brandvæsen skulle have en ny redningsbåd, der både kan bjærge sig godt i hårdt vejr på Øresund og sejle under de laveste broer i København. Brandvæsenet havde i forvejen et godt kendskab til Zodiac bådene og leverandøren Uni-safe A/S.

Den nye Zodiac redningsbåd blev overdraget af Uni-safe A/S til Kamal Muhammad, Områdechef for materiel, Københavns Brandvæsen, efter firmaet havde givet en grundig briefing om drift og vedligeholdelse, samt testsejls for alle de ansvarlige for båden i korpset.

Zodiacs serie af Sea RIB Responders, SRR, leveres fra 4,2 m til 8,7 m. og er bygget med et dybt, progressivt og ekstra forstærket V-skrog med en bundvinkel på 24 grader. Det er meget hårdføre og hold-



Test sejls med Københavnsbrandvæsen på Øresund

bare både med pontoner i Heavy-Duty neoprene Hypalon, der bevarer sin smidighed i kulde og frost.

Uni-safe A/S leverede basisbåden fra Zodiac og skræddersyede indretningen og udstyret til at matche alle Brandvæsenets behov, ønsker og krav. Den endelige udformning, med mange specielle løsninger,

skete på talrige byggemøder mellem Københavns Brandvæsen og Uni-safe A/S.

Den nye redningsbåd er opbygget med bæreplads til en skalbåre, der med solide beslag fastholder båren. De mest synlige ændringer er ellers, at der også kan monteres en dykkerstige, og både vindspejlet og en kraftige lanternebøjle agter kan lægges ned, så båden bliver under 1,5 meter høj, når de lave broer i havnen skal passeres.

Desuden er båden udrustet med polstret jockeysæde med ryglæn og gribebøjle, hydraulisk styring, kompas, lanternelys, omdrejningstæller, tankinstrument, 2x75 hk Evinrude E-Tec VHF og SINE radio, søkortplotter, ekkolod, landstrømsadapter til to batterier og landstrømsudtag, blå blink, dækslys og projektører på lanternebøjlen, håndholdt projektør ved styrepulten, holder for dykkerflag og 4-grenet sling med støttebeslag. Endvidere er båden leveret med Towresque bugseringsbøjle, der både beskytter motorene og fungerer som bugseringsbøjle. Båden står klar til udrykning på en Brenderup 8220B trailer.

Mange professionelle brugere vælger Zodiac RIBs fra Uni-safe A/S fordi de er fremstillet af UV bestandig materiale som

uni-safe

Tlf. 3258 1615 • Fax 3258 1330

www.unisafe.dk

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

www.unielec.dk

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

ikke mister styrke i stærkt solskin. Overfladen er fremstillet i Hypalon uden brug af Neopren der har mindre slidstyrke, ligesom Hypalon er oliebestandigt og kan tåle høje temperaturer f.eks. ved brand på vandet.

Der er mulighed for individuel placering af konsoller og sæder efter eget behov. Opbygning foregår på værksteder i Danmark, hvor kunderne har mulighed for løbende at følge arbejdet.

Der findes desuden en lang referenceliste over andre professionelle kunder, så der kan trækkes på erfaringer fra kollegaer. Det er med til at sikre det rigtige indkøb af både, der typisk skal anvendes de næste 10-15 år.

Endelig er er Zodiac fremstillet af anerkendt værft med erfaring, der er respekteret for høj kvalitet og kan leve op til garantiforpligtigelser. Zodiac er mere end 110 år gammelt. Leverandøren Uni-safe A/S har serviceværksteder i København og Frederikshavn.

Data for Zodiac 650 SRR

Længde 6,48 m
Bredde 2,56 m
Antal luftkamre 5 kamre
Pontondiameter 0,60 m
Bundvinkel 24 °
Max. motoreffekt 150/2*80 HK
Fart med 2 x 75 HK, 32 Knob

Tankkapacitet 240 Liter
CE kategori B/C

Yderlige oplysninger:

Ole Schönwandt, Uni-Safe A/S, tlf 3286 0530 & 4035 3050



Afsluttende test-sejlads på Øresund af Zodiac SRR 650 til Københavns Brandvæsen

Hanstholm Havn er ikke på SINE systemet. Det bliver nu en realitet

HANSTHOLM: 11. september afviklede Hanstholm Havn sammen med Falck, redningsskibet Claudi og Beredskabsstyrelsen Nordjylland en storstilet redningsøvelse.

Den afslørede, at Hanstholm Havn og havnemesteren Klaus B. Hansen var ude af stand til at høre med på kommunikationen mellem redningsøvelsens andre aktører, fordi de kommunikerer på den såkaldte SINE radio, som ikke er tilgængelig på Hanstholm Havns kontor.

Det fik både havnemesteren Klaus B. Hansen og Thisted Kommunes beredskabschef Søren Funder til at reagere. Klaus B. Hansen udtalte efter øvelsen, at den manglende kommunikation i yderste konsekvens kan koste menneskeliv.

Søren Funder fortæller, at han straks efter øvelsen telefonisk kontaktede SINE sekretariatet, som giver godkendelserne til at blive koblet op på netværket, og at han første omgang fik den besked, at sekretariatet var ved at udarbejde et andet og lettere ansøgningsskema.

- Det har betydet, at vi har skullet vente, til det nye ansøgningsskema var klar, fortæller han, - og det er det nu...

Søren Funder forventer, at havnen får sin godkendelse om cirka to uger.
Kilde Nordjyske 16/11 2012.

Danmarks første rednings-hovercraft indsættes på Vilsted Sø.

VILSTED: En luftpudebåd er nu indkaldt til at agere redningsfartøj på den gendannede sø.

Det er Beredskabet i Vesthimmerland Kommune, der har købt en såkaldt hovercraft, der kan begå sig, hvor normale både ville sejle på grund i den lavvandede sø.

Over halvdelen af det 450 hektar store vådområde har en vanddybde på under en meter, så det er en stor fordel af luftpudebåden kan svæve over vandene. Det samme vil være tilfældet om vinteren, hvor den kan svæve over isen.

Håbet er selvsagt at undgå ulykker som den ved Præstø, der kostede flere elever livet. Og Ranum Efterskoles 220 elever er blandt de flittigste brugere af søen.

Båden, der bliver det første redningsfartøj af sin art i Danmark, er indkøbt med støtte fra Tryk Fonden og bliver både navngivet og indviet lørdag den 24. november 2012.

PERSONALIA



Hermed hvad formanden kan finde til personalia til december nummeret.

60 år. 4-1-2013: Jens Erik Schnedler Clausen Rst. Rønne.

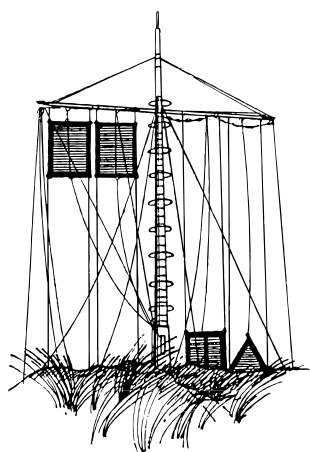
50 år. 18-1-2013: Kaj Hansen Melin Rst. Grenaa.

Stort til lykke til fødselarerne.



Vejer & Måler i Hirtshals ApS

AKKREDITERET TIL INSPEKTION
Den uvildige part mellem køber og sælger



HVIDE SANDE FISKERIFORENING

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



HIRTSHALS SEJLMAGERI

Havnegade, Hirtshals
Tlf. 98 94 12 27

Sejl · Presseninger · Tovværk



Nordea

Havnegade 32 · 7680 Thyborøn

K M V

karstens mekaniske værksted

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

Hirtshals Fiskeriforening

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



HANSTHOLM NY FLYDEDOK A/S

Professor Lundgrens Gade 22, DK-7730 Hanstholm, Danmark

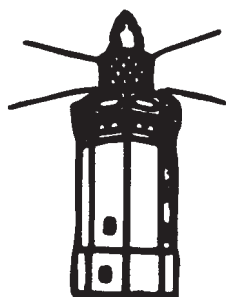
Alle former for skibsreparationer og ombygning

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
Gert Christensen Mobil: +45 21 52 26 25
Per Sandahl Mobil: +45 40 42 16 03

Pressefotograf Jørgen Kølle Rømø har altid haft en god forbindelse til RST Rømø. Han beklager, at bladet må lukke og sender som afskedshilsen en række fotos han har taget i tidens løb.

Vi lader billederne tale for sig selv.



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

Kystredningstjenestens Fond

Bekendtgørelse

Kystredningstjenestens Fondsbestyrelse bekendtgør hermed, at nuværende og tidligere redningspersonel i Kystredningstjenesten samt pårørende og efterladte til disse, kan ansøge om, eller indstille andre til et legat eller sølvkors.

Følgende kan komme i betragtning ved uddeling af legatportioner:

- Redningspersonel i Kystredningstjenesten, der er kommet til skade i tjenesten, er økonomisk svagt funderet eller iøvrigt har ydet en særlig fortjenstfuld indsats i tjenesten.
- Økonomisk svagt stillede enker/enkemænd og børn, herunder stedbørn, efter redningspersonel, der er kommet til skade i tjenesten, eller som har ydet en særlig fortjenstfuld indsats i tjenesten.
- Personer med tilknytning til Kystredningstjenesten, der efter bestyrelsens skøn er trængende eller findes værdige til påskønnelse, herunder tidligere legatnydere samt efterkommere af disse.

Følgende kan komme i betragtning ved tildeling af sølvkors:

- Børn, herunder stedbørn, af aktivt redningspersonel og af redningspersonel der er blevet erhvervsudgytgede eller omkommet under virke for Kystredningstjenesten, kan ved konfirmation få tildelt et sølvkors med inskription og kæde.

Ansøgning

Ansøgninger eller indstillinger om tildeling af legat og sølvkors skal være bestyrelsen i hænde inden 1. marts 2013 kl. 12:00, og fremsendes via e-mail til TAM@FRV.dk

Ansøgning skal ske ved fremsendelse af udfyldt ansøgningskema, som rekvireres via e-mail til TAM@FRV.dk

Uddelingstidspunkt

Såvel legater som sølvkors tildeles i april 2013.

Nybygning, ophaling og reparation af fiske- & specialfartøjer



A/S Hvide Sande
Skibs- & Baadebyggeri

Beddingsvej 2
6960 Hvide Sande
Denmark

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

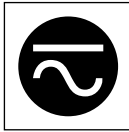


TSR ELECTRONIC

Maritim El & Elektronik

TSR Electronic A/S
Nordsøkaj 36
DK-7680 Thyborøn

Døgnvagt: +45 96 900 900
Fax.: +45 9783 2454
Web.: www.tsr-as.dk



Niels Jørgen Winther

Aut. El-installatør

lev vel med el

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

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



EDGAR MADSEN

Fiskeeksport & Filetfabrik A/S

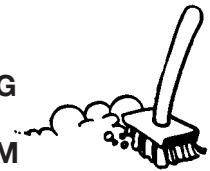
6960 Hvide Sande
Tlf. 97 31 14 33

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



THYBORØN SKIBSSMEDIE A/S

Sydhalevej 8 · 7680 Thyborøn

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

HANSTHOLM HAVN

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

Tlf. 96 55 07 10

www.portofhanstholm.dk



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

Dykkerservice • Brandmateriel • Wire
Pressenninger • Tovværk • Redningsudstyr

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





Kære Redningsmænd

*I og jeres familier ønskes en rigtig glædelig jul,
og et godt og lykkebringende nytår.*



De bedste hilsner og tak for et godt samarbejde i min redaktørperiode.

Redaktøren for "Tidsskrift for Redningsvæsen"

Preben.



THYBORØN SKIBS & MOTOR A/S

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

**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



JD-Contractor ApS

(Jydsk Dykkerfirma ApS) ved Gert Normann

Tlf.: (+45 9742 6311)



Siden 1972

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

www.jdcon.com

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



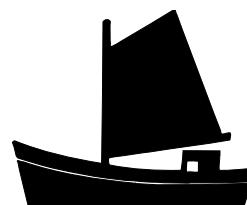
EL:CON

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