Bibliotheksnummer
Betænkninger 1954

BETÆNKNING

VEDRØRENDE

REDNINGSVÆSENETS FORHOLD

BETÆNKNING NR. 112

KØBENHAVN 1954

61.49/7

Indholdsfortegnelse.

I. Indledning 3
II. Oversigt over redningsvæsenets udvikling 5
III. Oversigt over redningsvæsenets organisation m. v. 8
IV. Telefonvæsenet 10
V. Redningsvæsenets reglementer 13
VI. Redningsvæsenets bådmateriel 23
VII. Udvalgets forslag angående nedlæggelse af redningsstationer 32
VIII. Andet materiel og udstyr 35
IX. Redningsstationernes normering med personel 38
X. Vederlag og understøttelse m. v. 39
XI. Overslag over udgifterne i de kommende finansår 48
XII. Afsluttende bemærkninger 50
Bilag 1. Regulativ for beregning m.v. af understøttelse til redningsvæsenets personale og dettes enker 52
Bilag 2. Oversigt over de danske redningsstationers virksomhed siden oprettelsen 54
Bilag 3. Antal redningsforetagender, hvorved menneskeliv er reddet og antal reddede i tiden 1/4 1949-31/3 1954 59
Bilag 4. Motorredningsbåd af den ved »Wells-next-the Sea« stationerede type.
Bilag 5. Specification for redningsbåd.
Bilag 6. Motorredningsbåd af den ved »Shoreham« stationerede type.
Bilag 7. Specification for redningsbåd.
Bilag 8. Tegning af dansk motorredningsbåd efter foretagen ombygning.
Bilag 9. Kort over danske redningsstationer.

S. L. MØLLERS BOGTRYKKERI. KØBENHAVN

I.

Indledning.

Ved skrivelse af 14. januar 1953 tilskrev forsvarsministeriet bestyreren af redningsvæsenet m. fl. således:

»Det danske redningsvæsens organisation har senest været gjort til genstand for en samlet overvejelse i en i 1925 af det daværende marineministerium nedsat kommission, og under hensyn til den siden stedfundne udvikling har forsvarsministeriet fundet tidspunktet at være inde til en undersøgelse gennem et udvalg af spørgsmålene om redningsvæsenets organisation, administration og materiale m. v.

I den anledning har man anmodet afdelingschef i forsvarsministeriet, C. C. F. Langseth, om at ville indtræde som medlem af og som formand lede forhandlingerne i et udvalg, der foruden af repræsentanter for redningsvæsenets ledelse, redningspersonalet og orlogsværftet, som sagkyndig i spørgsmål vedrørende fartøjsmateriel, ønskes tiltrådt af repræsentanter for fiskeriministeriet, skibsfarten og fiskeriet.

Under udvalgets arbejde skal navnlig overvejes spørgsmål vedrørende redningsvæsenets materiel samt fordelingen og karakteren af redningsstationerne. I tilslutning hertil bør spørgsmål om størrelsen af redningsmandskabet, dets sammensætning og forhold til tjenesten tages op til overvejelse, ligesom udvalget forventes at tage stilling til retningslinierne for redningsvæsenets administration.

For så vidt udvalget som resultat af sine overvejelser måtte finde anledning til ændringer i et bestående forhold, forventes udvalget at fremsætte de fornødne forslag, eventuelt bilagt oplysning om de hermed forbundne økonomiske konsekvenser.

Udvalget har beføjelse til fra de enkelte styrelsesgrene at tilkalde særlige repræsentanter til deltagelse i forhandlingerne, dog uden stemmeret.«

På grundlag heraf beskikkede forsvarsministeriet ved skrivelse af 13. marts 1953 følgende til medlemmer af udvalget:

Afdelingschef C. C. F. Langseth, forsvarsministeriet, formand,
bestyrer N. Hansen, redningsvæsenet,
kontorchef S. Iversen, forsvarsministeriet,
underdirektør E. Otzen, orlogsværftet,
ekspeditionssekretær J. Nørgaard, fiskeriministeriet,
skibsfører K. W. Linnemann, søfartsrådet,
fiskeskipper L. Thygesen, formand for vestjysk fiskeriforening,
fiskeauktionsmester N. Bjerregaard, formand for dansk fiskeriforening,
opsynsmand N. Sørensen, formand for »Foreningen af danske redningsmænd«,
opsynsmand G. Hallgreen, udpeget af »Foreningen af danske redningsmænd«,
bådmand J. Christensen, udpeget af »Foreningen af danske redningsmænd«.

Som suppleant for medlemmerne af »Foreningen af danske redningsmænd« var bådmand K. Krogh udpeget.

Til varetagelse af udvalgets sekretærforretninger blev sekretær i forsvarsministeriet, cand jur. G. Fält-Jensen beskikket.

Opsynsmand N. Sørensen blev pr. 1. januar 1954 afskediget af redningsvæsenets

tjeneste efter ansøgning på grund af svagelighed, og da endvidere ovennævnte suppleant, bådmand Krogh, var udtrådt af redningsvæsenets tjeneste pr. 1. oktober 1953, blev efter derom fremsat ønske fra »Foreningen af danske redningsmænd« bådformand Jens Sørensen Christensen ved forsvarsministeriets skrivelse af 6. maj 1954 beskikket til medlem af udvalget.

På udvalgets første møde den 13. marts 1953 blev der for at lette udvalgsarbejdet nedsat et arbejdsudvalg, der fik følgende sammensætning:

Afdelingschef C. Langseth,
kontorchef S. Iversen,
redningsbestyrer N. Hansen,
opsynsmand N. Sørensen,
formand L. Thygesen,
underdirektør E. Otzen
og som sekretær
G. Fält-Jensen.

Udvalget har for at besigtige redningsstationer foretaget 2 rejser til Jyllands vestkyst og 1 rejse til Bornholm.

I dagene fra den 20. til den 30. juli 1953 foretog en repræsentation for udvalget bestående af:

Afdelingschef Langseth,
redningsbestyrer Hansen,
underdirektør Otzen,
formand Thygesen og
opsynsmand Hallgreen

en rejse til Tyskland, Holland og England for at besigtige de pågældende landes redningsvæsener, navnlig med henblik på det i disse lande anvendte fartøjsmateriel.

En repræsentation for bestyrelsen for »Foreningen af danske redningsmænd« har haft foretræde for udvalget for nærmere at redegøre for sine synspunkter vedrørende forskellige af de af udvalget påtænkte forslag, herunder navnlig forslagene vedrørende redningsstationernes normering med personel.

Udvalget er bekendt med, at der under ministeriet for handel, industri og søfart er nedsat et udvalg med den opgave at overveje spørgsmålet om en koordinering af eksisterende redningstjenester på og over havet, og man har haft forbindelse med dette. Det er indtrykket, at det arbejde, der udføres i dette udvalg, ikke vil få afgørende indflydelse på det danske kystredningsvæsens forhold.

C. Langseth

N. Hansen S. Iversen E. Otzen J. Nørgaard K. W. Linnemann

L. Thygesen N. Bjerregaard J. Sørensen Christensen

G. Hallgreen J. Christensen

G. Fält-Jensen.

II.

Oversigt over redningsvæsenets udvikling.

Indtil midten af det forrige århundrede udøvedes redningsvirksomheden ved de danske kyster af kystboerne under tilfældig form. Der fandtes ikke nogen egentlig organisation for denne virksomhed lige så lidt, som der var særligt redningsmateriel til rådighed for redningsmandskaberne.

I årene 1845-47 indledtes der imidlertid ved privat initiativ et arbejde for at få et egentligt redningsvæsen etableret i Jylland, og med støtte såvel fra staten som fra privat side iværksattes der allerede i disse år forskellige foranstaltninger, der tilsigtede at fremme skibbrudnes redning.

Det arbejde, der således blev udført, og de herved indhøstede erfaringer dannede grundlag for loven af 26/s 1852 angående redningsvæsenet på de danske kyster. Ved denne lov bestemtes, at der på Nørrejyllands og Bornholms kyster skulle oprettes et antal nærmere angivne redningsstationer, som skulle forsynes med de »til dette øjemed fornødne apparater«.

Den nævnte lov af 26/3 1852 danner endnu i det væsentlige grundlaget for det nuværende danske redningsvæsen. Ved tillægslove af 4/3 1857 og 17/3 1882 er der dog gennemført supplerende bestemmelser navnlig vedrørende redningsmandskabets understøttelsesforhold.

Redningsvæsenet har siden oprettelsen sorteret først under indenrigsministeriet, senere under landbrugsministeriet, indtil det i 1906 blev henlagt under marineministeriet. Siden forsvarsministeriets oprettelse den 1/10 1950 har redningsvæsenet sorteret under dette ministerium.

Ledelsen af redningsvæsenet blev fra 1852 og indtil 1928 varetaget af to bestyrere, en for det nørrejydske redningsvæsen og en for Bornholms og Møens redningsvæsen. Fra 1/4 1928 varetoges ledelsen af een bestyrer med kontor i København.

Antallet af redningsstationer udgjorde efter gennemførelsen af loven af 1852, 26, men forøgedes i årene herefter stærkt og udgjorde, da den forrige redningsvæsenskommission i 1926 afgav sin betænkning, 75, hvoraf 11 bistationer (d. v. s. stationer, hvis redningsbåde betjenes af mandskabet fra en nærliggende hovedstation). Antallet af stationer er pr. 31/3 1954, 58, heraf 3 bistationer.

I den tid, der er hengået siden redningsvæsenets oprettelse, er sikkerheden på havet blevet forøget i meget betydelig grad. Hertil har bl. a. den bedre afmærkning af farvandene og disses forsyning med flere og bedre fyr medvirket. Risikoen for strandinger er ligeledes blevet væsentligt formindsket, efterhånden som damp- og motorskibe har erstattet sejlskibe, og navigationshjælpemidler samt telekommunikationsmidler er blevet udbygget. Jævnsides hermed har de bedre skibskonstruktioner samt udviklingen af skibenes egne sikkerheds- og redningsmidler forøget mulighederne for at modstå de farer, som en stranding indebærer.

De nævnte forhold har medført, at det årlige antal strandinger nu er betydeligt mindre, end dengang redningsvæsenet oprettedes og i de nærmest følgende årtier. Redningsvæsenet har imidlertid i tidens løb fået en anden og særdeles vigtig opgave, idet der under vanskelige vejrfor-

hold ydes assistance til fiskerfartøjer ved disses landingsforsøg på den åbne kyst eller ved indsejling til havn. For fiskerne, der i tidligere tid har været henvist til at forcere de farlige revler på den jydske vestkyst uden muligheder for bistand fra land, er det af stor betydning, at der ved de havne eller fiskerlejer, hvor redningsbåd forefindes, kan påregnes hjælp fra redningsstationen under passage af revlerne ved ugunstige vejrforhold.

Om antallet af redningsforetagender siden redningsvæsenets oprettelse kan oplyses, at der indtil 31/s 1954 er foretaget 1847 redningsaktioner med redningsapparaterne, og at der herved er reddet ialt 12.513 menneskeliv.

Til belysning af redningsvæsenets omtalte virksomhed vedrørende assistance til fiskerfartøjer kan anføres, at der i årene 1/4 1933 til 1/4 1954 ved 844 redningsforetagender blev ydet assistance til 2181 fiskefartøjer med 8235 ombordværende fiskere.

Som foran nævnt nedsatte marineministeriet i 1925 en kommission til at gennemgå forskellige forhold vedrørende det danske redningsvæsen.

Kommissionen blev sammensat af repræsentanter for redningsvæsenets ledelse, skibsfarten, fiskeriet samt redningsstationernes personel og fik til opgave at undersøge spørgsmål om udviklingen, anskaffelsen og placeringen af redningsvæsenets materiel samt om størrelsen af stationernes personel og dettes tjenesteforhold i det hele. Endvidere skulle kommissionen udtale sig om redningsvæsenets administration og afgive et overslag over de med de fremsatte forslag forbundne udgifter.

Efter en gennemgang af de stillede opgaver fremsatte kommissionen i sin betænkning af marts 1926 dels en række bemærkninger vedrørende redningsvæsenets forhold dels forskellige forslag til reformer o. lign. indenfor institutionen.

Kommissionens udtalelse og forslag kan i det væsentlige resumeres således:

1. Forslag om nedlæggelse eller omdannelse til bistationer af ialt 9 stationer.
2. Forslag om anskaffelse af nye - eller forbedring af eksisterende - motorredningsbåde eller andet materiel ved ialt 18 stationer.
3. Udtalelser om oprettelse af enkelte nye stationer, herunder i de indre danske farvande.
4. Forslag om vagttjenesten ved nedlagte stationer og om bemandingsforholdene ved stationer med motorredningsbåde
5. Udtalelser om de anvendte redningsbådstyper og andet redningsmateriel.
6. Udtalelse vedrørende Jydsk Telefon Aktieselskabs eventuelle overtagelse af redningsvæsenets telefonnet.
7. Forslag til udfærdigelse af nye reglementer for opsynsmænd og det øvrige mandskab m. v.
8. Forslag om en sammenlægning af Nørrejydsk og Bornholms og Møens redningsvæsen under een bestyrer samt udtalelse om centralledelsens hjemsted.

Som tidligere nævnt gennemførtes den foreslåede sammenlægning pr. 1/4 1928, fra hvilken dato en fælles administration blev etableret under een bestyrer med kontor i København.

Udover en successiv gennemførelse af kommissionens forslag om forandringer vedrørende stationerne og forbedring af disses materiel er der gennemført en yderligere udbygning af redningsvæsenets materiel.

Der er således bygget 2 stk. 12,3 meter motorredningsbåde til stationerne »Hvide Sande« og »Skagen havn«, samt 5 stk 10,3 meter motorredningsbåde, der er udlagt ved stationerne »Sæby«, »Thorsminde«, »Slette Strand«, »Lild Strand« og »Nørre Vorupør«. Endvidere kan nævnes, at samtlige 12,3 meter motorredningsbåde er blevet forsynet med radiotelefonianlæg, og

at der ved de fleste af de med 10,3 meter motorredningsbåde forsynede stationer er blevet installeret elektrisk ophalerspil.

En i kommissionsbetænkningen af 1926 foreslået udskiftning af motorerne i de mindre både fra 12 HK til 25 HK hatfundet sted. Flere af disse motorer er herudover siden blevet erstattet med 32 HK motorer. En enkelt af de nævnte både, nemlig den i 1950 til stationen »Nørre Vorupør« byggede, er blevet forsynet med en 40 HK motor.

Af de 5 stk. 12,3 meter motorredningsbåde er de ved stationerne »Esbjerg«, »Hirtshals« og »Skagen Havn« stationerede forsynet med 80 HK »Gray« marine motorer, medens bådene ved »Thyborøn« og »Hvide Sande« er forsynet med 58 HK »Ferry« motorer.

Om udviklingen siden gennemførelsen af kommissionsbetænkningen skal endvidere oplyses:

I 1933 oprettedes stationen »Hvide Sande«, der forsynedes med en 12,3 meter motorredningsbåd; samtidig nedlagdes de to nærmeste båd- og raketstationer, nemlig »Sønderlyngvig« og »Haurvig«. I 1935 forsynedes raketstationen »Thorsminde« med en 10,3 meter motorredningsbåd, i 1942 blev raketdepotet ved »Tisvildeleje« oprettet som raketstation med fast mandskab, og i 1951 blev der i »Odden Havn« oprettet en bådstation forsynet med en 10,3 meter motorredningsbåd.

Vedrørende de enkelte redningsstationers virksomhed siden 1852 samt antallet af redningsforetagender og reddede personer skal henvises til de som bilag 2 og 3 til nærværende betænkning optrykte oversigter.

III.

Oversigt over redningsvæsenets organisation m. v.

Som foran nævnt forestås redningsvæsenet af redningsbestyreren, der er direkte underlagt forsvarsministeriet. Redningsbestyreren administrerer de midler, der stilles til rådighed for redningsvæsenet, han antager og afskediger det ved redningsstationerne ansatte personel - opsynsmændene dog først efter indhentet bemyndigelse fra ministeriet.

Ifølge den for ham udfærdigede instruks påser han endvidere gennem inspektioner af stationerne, at disse er forsynede med det fornødne materiel, og at dette er i forsvarlig, forskriftsmæssig stand, ligesom han påser, at de for mandskabet påbudte øvelser afholdes, og at i det hele alle redningsvæsenet vedkommende forhold er forsvarligt og hensigtsmæssigt ordnet og på højde med udviklingen.

I sin daglige ledelse af redningsvæsenet har bestyreren bistand af en fuldmægtig og en overassistent, der begge - ligesom han selv - er tjenestemænd, samt af en kontormedhjælper. Administrationen finder siden 1928 sted fra kontorlokaler beliggende på Holmen, hvor også redningsvæsenets magasiner er beliggende.

En ordning, hvorved redningsvæsenets ledelse er placeret i nærheden af søværnets tekniske virksomheder, må anses for hensigtsmæssig. Der er herved skabt mulighed for nær kontakt med orlogsværftet, søartilleriet, bygningstjenesten m. fl., der varetager henholdsvis bygning, hovedeftersyn og reparation af redningsbådene, fremstilling af redningsvæsenets pyrotekniske hjælpemidler og projektering af dets bådhuse o. lign.

Det danske redningsvæsens primære opgave er ydelse af bistand ved redning af menneskeliv under strandinger, medens længere, søgående redningsforetagender bl. a. varetages af de under fiskeriministeriet hørende redningsskibe. Under hensyn hertil er det danske redningsvæsen organiseret som et kystredningsvæsen med placering af en række redningsstationer langs kysterne, hvor assistance erfaringsmæssigt er mest påkrævet. Af det betænkningen som bilag ledsagende kort vil det ses, at stationerne ligger tættest på den jydske vestkyst, der erfaringsmæssigt frembyder stor fare for strandinger.

Redningsstationernes antal er for tiden 58 (heraf 3 bistationer). Disse stationer fordeler sig efter deres forsyning med materiel således:

6 motorredningsbådsstationer,
17 motorredningsbåds- og raketstationer,
6 ro-redningsbådsstationer (incl. bistationer),
13 ro-redningsbåds- og raketstationer og
16 raketstationer.

Det ved de nævnte stationer ansatte personel fordeler sig således:

Opsynsmænd	55
Bådformænd	39
Båd- og betjeningsmænd	448
ialt	542 ansatte.

Angående antallet og sammensætningen af personellet ved de forskellige stationer bemærkes:

Motorbådsstationer:

1 opsynsmand
1 bådformand
7-8 båd- og betjeningsmænd.

Robåd s stationer:

1 opsynsmand
1 bådformand
11 båd- og betjeningsmænd.

Raketstationer:

1 opsynsmand
5 betjeningsmænd.

Stationernes personel vederlægges med et fast månedligt beløb, hvortil kommer ekstrabetaling for særlige arbejder.

De antages iøvrigt med de rettigheder og pligter, der er fastsat i særlige reglementer, hvoraf der findes eet for opsynsmændene og eet for mandskabet, hvortil kommer eet for begge personelgrupper fælles understøttelsesreglement.

Opsynsmændene varetager den daglige drift af stationerne, herunder kasse- og regnskabs forretninger og har ledelsen af eventuelle redningsforetagender.

Ved en række stationer, hvor personellet har pligt til at gå strandvagt, udsætter han denne, når vejrforholdene kræver det. Strandvagt udsættes dog kun i månederne september — april (incl.), og vagttjenesten, der strækker sig fra solnedgang til solopgang, udføres af redningsvæsenets personel. I finansåret 1953/54 blev der således udsat strandvagt ca. 6000 gange ialt ved de forskellige redningsstationer. Antallet af vagttimer beløb sig for det udsatte personel til ca. 35.700, og betalingen herfor udgjorde ca. 134.000 kr. Om dagen og i de fire sommermåneder udføres vagten af de stedlige strandfogeder.

Til fordel for redningsstationernes mandskab, og i nogle tilfælde til fordel for disses børn og enker, findes indstiftet et antal legater, hvis samlede kapital udgør ca. 450.000 kr.

I tilfælde af tilskadekomst i redningsvæsenets tjeneste ydes der økonomisk hjælp efter ulykkesforsikringslovens almindelige regler. Denne hjælp består i dagpenge og eventuelt i invaliditetserstatning.

Er tilskadekomsten og dens følger af sådan beskaffenhed, at der opstår krav på invaliditetserstatning, griber imidlertid de særlige for redningsvæsenets personel gældende regler ind. Disse regler, som findes i loven af 1852 om redningsvæsenets oprettelse og de senere tilkommende love af 1857 og 1882, går ud på, at der tilkommer personellet understøttelse i overensstemmelse med grundsætningerne i invalideforsørgelseslovgivningen. Henvisningen til denne lovgivning er igennem årelang praksis forstået som en henvisning til den til enhver tid gældende militære invaliderentelovgivning, der giver et økonomisk fordelagtigere resultat for den tilskadekomne end ulykkesforsikringslovens bestemmelser.

Fremgangsmåden er herefter den, at den tilskadekomne - efter at have fået invaliditetserstatning efter ulykkesforsikringsloven - i medfør af de nævnte gamle lovbestemmelser tillægges en supplerende understøttelse på de årlige finanslove, svarende til forskellen mellem den tilkendte invaliditetserstatning og den erstatning, pågældende ville have fået efter den militære invaliderentelovgivning.

Samme princip følges ved erstatning m. v. til eventuel enke og børn efter en redningsmand, der mister livet i redningsvæsenets tjeneste.

Må en redningsmand på grund af tilskadekomst i tjenesten søge sin afsked, og begrunder tilskadekomsten ikke krav på invaliditetserstatning, tillægges der ham understøttelse beregnet efter reglerne i reglementet for understøttelse af redningsvæsenets personel og dettes enker, som omtalt nedenfor i afsnit X pag. 45.

IV.

Telefonvæsenet.

Indenfor redningsvæsenets organisation udgør det særlige telefonnet, der er etableret ved de jydske kyststrækninger, et specielt område.

Telefonnettets oprindelse går helt tilbage til 1884, da det pålagdes bestyreren af det nørrejydske redningsvæsen at fremkomme med forslag til en hurtigere og mere betryggende alarmering af redningsvæsenet i strandingstilfælde. Bestyreren foreslog bl. a. at oprette telefonstationer.

Oprettelsen af de særlige telefonstationer påbegyndtes i finansåret 1886—87, og i årene derefter fortsatte man denne anlægsvirksomhed. Telefonnettet blev stadig udvidet og forbedret, således at anlæget i 1925 omfattede ialt 193 telefonstationer fordelt fra Jerup over Skagen ned ad vestkysten til Skallingen, Fanø, Manø og Rømø. Endvidere fandtes der telefonstationer på Djursland, på Læsø og på Anholt.

Ved afgivelsen af den tidligere kommissionsbetænkning omfattede nettet ca. 720 km ledningstråd, hvoraf 620 km var ophængt over redningsvæsenets egne ca. 7800 telefonstænger, medens ca. 100 km ledning var ophængt på telefonstangrækker tilhørende Jysk Telefonaktieselskab eller statstelegrafvæsenet.

Den tidligere kommission nåede efter indgående overvejelser til det resultat, at der ikke kunne opnås nogen fordel ved at lade Jysk Telefonaktieselskab overtage telefonnettet. Der blev herved lagt vægt på, at en sådan overtagelse ville medføre betydelige udgifter for redningsvæsenet samt på, at en udskiftning af samtlige telefonapparater sandsynligvis ville være påkrævet. Hertil kom endvidere, at selskabet ikke da havde nogen interesse i en overtagelse.

De af kommissionen foretagne undersøgelser havde endvidere vist, at det ville blive både omstændeligt og bekosteligt, om telefonselskabet skulle overtage den årlige vedligeholdelse af nettet, samt at selskabet kun vanskeligt kunne afse mandskab til foretagelse af det årlige eftersyn af redningsvæsenets telefoner.

I konsekvens af det anførte foresloges ordningen med det særlige telefonnet opretholdt, og den består i dag i hovedsagen uændret. Der fandtes således ved udgangen af finansåret 1954, ialt 239 telefonstationer (heri indbefattet diverse telefonabonnementer) med et ledningsnet af noget større udstrækning end i 1926.

For nærværende udvalg har det været et spørgsmål, om ikke tiden nu var inde til at lade det særlige telefonnet overgå til JTAS, og man har i den anledning ladet forsvarets telegrafforvaltning - der bl. a. administrerer forsvarets telefoner - undersøge hvilke muligheder, der foreligger i nævnte henseende.

Forsvarets telegrafforvaltning har herefter skriftligt overfor udvalget redegjort for de foretagne undersøgelser, og en repræsentant for denne institution har deltaget i et udvalgsmøde for nærmere at uddybe redegørelsen.

Angående de foretagne undersøgelser bemærkes:

Redningsvæsenets telefonnet indenfor JTAS's interesseområde kan opdeles i 2 grupper:

Et antal redningsstationer med fast mandskab (ca. 33).

Et antal alarmeringsstationer opstillet dels i skure i klitterne og dels i beboelseshuse (ca. 130).

Dette telefonnet vil kunne tænkes overtaget helt eller delvis af JTAS på følgende måder:

1) En ændring til almindeligt telefonabonnement, således at hver station får selvstændig ledning eller partsledning til nærmeste JTAS-central.
2) Det nuværende anlæg bibeholdes, men vedligeholdelsen overtages af JTAS.
3) Ved de 35 stationer med fast mandskab etableres almindeligt abonnement med forbindelse til nærmeste telefoncentral, men således at der fremdeles ved en omstiller kan kobles ind til det oprindelige net, der iøvrigt bibeholdes og fremtidig vedligeholdes af JTAS.

Angående ovennævnte forslag er der meddelt udvalget følgende nærmere oplysninger:

Ad 1) Dette forslag medfører en samlet oprettelsesudgift på ca. 74.000 kr., og de årlige abonnementsudgifter er anslået til ikke under 28.000 kr. Angående mulighederne for fejlretning gælder, hvad der er anført nedenfor under ad 2).

Ad 2) Ved en overtagelse af nettets vedligeholdelse har telefonselskabet måttet forbeholde sig, at denne i de første par år kommer til at foregå efter regning. På grundlag af de derved indvundne erfaringer vil en abonnementsordning kunne tilbydes, og det skønnes, at udgifterne hertil vil beløbe sig til ca. 35.000 kr. årlig.

Angående mulighederne for fejlretning er det oplyst, at fejl ikke vil kunne påregnes rettet straks efter anmeldelsen, idet anlæggene mange steder er placeret temmelig afsides. For i nogen grad at råde bod herpå, må der på en række fyrstationer oprettes omstillere, således at redningsvæsenets anlæg, i tilfælde af fejl, altid vil kunne sættes i forbindelse med fyrets ledning til JTAS's central. En sådan ordning vil yderligere forøge de ovennævnte omkostningsbeløb.

Ad 3) Dette forslag vil medføre oprettelsesudgifter på ialt ca. 14.000 kr. og en årlig abonnementsudgift på ca. 5000 kr. Hertil kommer endvidere abonnementsudgiften ved vedligeholdelsen af hele nettet, der som nævnt ovenfor anslås til ca. 35.000 kr.

En ordning af den heromhandlede art vil sikkerhedsmæssigt give den fordel, at redningsvæsenets linie opdeles i et antal sektioner, der i hvert af endepunkterne har forbindelse, dels til det offentlige net, dels tii naboredningsstationen.

For at udvalget skal kunne anbefale en ændring af den bestående ordning, må det, der skal sættes i stedet, rumme i hvert fald de samme sikkerhedsmæssige og økonomiske fordele, som den nuværende ordning.

Angående de sikkerhedsmæssige fordele ved det bestående særlige telefonnet bemærkes,

at telefonnettet er til rådighed døgnet rundt,

at der - da nettet er særskilt for redningsvæsenet — ingen ventetid er på samtalernes gennemførelse, samt

at eventuelle opståede fejl på nettet i de fleste tilfælde straks vil kunne udbedres i hvert fald foreløbigt af redningsvæsenets eget — lokale — personel, således at forbindelsen ikke i længere tid er afbrudt, fordi håndværkeres tiistedekomst skal af ventes.

Som et yderligere sikkerhedsmoment skal det anføres, at de fleste opsynsmænd har tegnet privat abonnement hos Jysk Telefonaktieselskab, således at kommunikation mel-

lem redningsstationerne også kan ske over det offentlige net.

Der er ikke fra redningsmandskabernes side fremkommet klage over det særlige telefonnet, idet det tværtimod overfor udvalget er blevet oplyst, at nettet fungerer særdeles tilfredsstillende.

Af redningsvæsenets regnskaber fremgår det, at de årlige driftsudgifter vedrørende telefonnettet andrager mellem 35.000 og 40.000 kr.

Udvalget har på grundlag af ovenstående oplysninger ment at kunne fastslå, at det eksisterende telefonnet frembyder mindst de samme sikkerhedsmæssige fordele, som de fra JTAS fremsatte tilbud om fremtidige ordninger, og da endvidere de årlige driftsudgifter til det bestående telefonnet i hvert fald ikke overstiger de udgifter, som de fremsatte forslag vil medføre, har udvalget ikke fundet anledning til at fremsætte forslag til ændringer vedrørende redningsvæsenets telefonnet, hvorved tillige må bemærkes, at vedligeholdelser og udskiftninger er besørget foretaget fra år til år, således at telefonnettet i dag må siges at være helt intakt, og således at der ikke er grundlag for at antage, at man skulle stå overfor gennemgribende reparationer eller fornyelser.

V.

Redningsvæsenets reglementer.

Det er foran pag. 9 omtalt, at det ved redningsstationerne ansatte mandskab ikke er tjenestemænd, og at de heller ikke ved deres ansættelse i redningsvæsenets tjeneste underskriver nogen kontrakt med dette. En detailleret fastlæggelse af personellets rettigheder og pligter og status i det hele må derfor finde sted ad anden vej, og dette er sket gennem de i nærværende afsnit omhandlede reglementer.

Redningsbestyreren, der varetager den øverste daglige ledelse af redningsvæsenet, er tjenestemand, og hans retsstilling findes derfor fastlagt i tjenestemandsloven, men man har derudover i tidligere tider ment - og hertil kan også nærværende udvalg slutte sig – i en instruks nærmere at burde fastsætte, hvilke forretninger redningsbestyreren har at varetage, og hvorledes dette nærmere skal finde sted.

De i øjeblikket gældende reglementer m. v. er følgende:

I. Instruks for bestyreren af redningsvæsenet.
II. Reglement for opsynsmændene ved redningsstationerne.
III. Reglement for det ved redningsstationerne ansatte mandskab.
IV. Reglement for beregning m. v. af understøttelser til redningsvæsenets personale og dettes enker.

Sidstnævnte reglement vil blive gjort til genstand for nærmere behandling i afsnittet angående lønninger m. v. pag. 39.

Angående de øvrige reglementer bemærkes, at disse er blevet gennemgået af udvalget, der har fundet anledning til at foretage en række ændringer og udarbejde de nedenfor gengivne forslag til nye reglementer. En stor del af de foretagne ændringer er dog af redaktionel eller sproglig karakter, og de vil derfor ikke blive kommenteret nærmere. I de tilfælde, hvor udvalgets forslag indebærer realitetsbetonede ændringer af væsentlig betydning, redegøres der nærmere herfor efter hvert reglement.

INSTRUKS
for
bestyreren af redningsvæsenet.

§ 1.

Redningsbestyreren varetager administrationen af redningsvæsenet. Han er i alle forhold umiddelbart underlagt forsvarsministeriet.

§ 2.

Bestyreren fører tilsyn med redningsstationerne og med disses personel, bygninger og materiel; han påser herunder at alle for redningsvæsenets virksomhed betydende forhold er hensigtsmæssigt og forsvarligt ordnet.

Det bør være ham magtpåliggende at udvikle redningsvæsenets materiel og i det hele at organisere redningsvæsenet på en sådan måde, at det stedse er på højde med udviklingen.

Mener han, at der for at opnå dette skal foretages noget, som rækker udover hans beføjelser, gør han indstilling herom til forsvarsministeriet.

§ 3.

Bestyreren antager og afskediger red-

ningsstationernes opsynsmænd, efter ministeriets forud indhentede bemyndigelse. Han kan give opsynsmændene orlov, når der stilles en kvalificeret stedfortræder.

§ 4.

Bestyreren antager og afskediger redningsstationernes mandskab. Han godkender det af mandskabet ved hver station foretagne valg af en bådformand.

§ 5.

Bestyreren inspicerer regelmæssigt samtlige redningsstationer m. v.

§ 6.

Han indsender hvert år i april måned en oversigt over materiellets tilstand og en bedømmelse af dets egnethed.

§ 7.

Det påhviler bestyreren at drage omsorg for, at kassabelt materiel ved stationerne bortsælges på bedste måde, så vidt muligt ved offentlig auktion.

§ 8.

Det påhviler bestyreren til forsvarsministeriet at indberette om alle vigtigere redningsforetagender og strandinger.

Hvis et strandet fartøjs eller vrags beliggenhed er således, at det frembyder fare for sejladsen, skal bestyreren snarest indberette til ministeriet om vragets nøjagtige plads, dybdeforholdene, vragets ejer eller dennes repræsentant m. v.

Endvidere skal bestyreren være til rådighed for ministeriet med hensyn til udførelsen af de fornødne foranstaltninger ved uskadeliggørelse af vrag og vragrester.

Efter udløbet af hvert finansår udsender bestyreren beretning om redningsvæsenets virksomhed i det forløbne finansår med oplysning såvel om alle forefaldne redningsforetagender, redningsforsøg og øvelser som om alt andet af almindelig interesse, der i løbet af det pågældende år måtte være foregået ved redningsvæsenet.

§ 10.

Bestyreren administrerer de midler, der efter ministeriets bestemmelse stilles til rådighed for redningsvæsenet. De bevilgede beløb skal han forvalte med forsvarlig sparsommelighed. Skulle tvingende uforudsete forhold foranledige eller sandsynliggøre overskridelse af de bevilgede beløb, indberetter han herom til ministeriet. Til enhver udgift, som ikke falder ind under det almindelige, bør ministeriets bemyndigelse indhentes.

Han indsender årlig til ministeriet motiveret forslag til de årlige bevillingslove vedrørende redningsvæsenet.

§ 11.

Bestyreren er underkastet de til enhver tid gældende love og bestemmelser om statens regnskabsvæsen og revision samt om kasseeftersyn hos kassebetjente.

Han fører en af ministeriet autoriseret kassebog samt aflægger og indsender til ministeriet et månedligt pengeregnskab, affattet i den af ministeriet herfor foreskrevne form.

Han aflægger og indsender til ministeriet efter finansårets slutning et oversigtsregnskab, der udviser udgifterne kontovis, med angivelse af besparelser og overskridelser på hver enkelt post.

Han fører en inventarieregnskabsbog, og det påhviler ham derhos at gennemgå al til- og afgang af inventar på de fra stationerne modtagne fortegnelser samt med passende mellemrum at kontrollere tilstedeværelsen af det til enhver station hørende materiel.

§ 12.

Hvert kvartal indsender bestyreren til ministeriet fortegnelse over redningsmænd, der er afgået på grund af alder eller svagelighed, samt over dødsfald blandt tjenstgørende redningsmænd med fornødne oplysninger til fastsættelse af understøttelsen. Endvidere indsendes fortegnelse over døds-

fald blandt understøttede redningsmænd og enker efter redningsmænd.

§13.

Kommer nogen af redningsvæsenets personale ved virksomhed i redningsvæsenets tjeneste således til skade, at han mister arbejdsførhed eller tilsætter livet, skal bestyreren sende indberetning ledsaget af lægeerklæring derom til direktoratet for ulykkesforsikring.

På samme måde forholdes med hensyn til personer, der uden at høre til redningsmandskabet mister deres arbejdsførhed eller tilsætter livet under virksomhed i redningsvæsenets tjeneste.

§14.

Bestyreren skal, i god tid forinden tidspunktet for uddelingen af de under redningsvæsenet hørende legater, til ministeriet indsende de fornødne indstillinger, indberetninger m. v. i overensstemmelse med de derom fastsatte bestemmelser.

§ 15.

Instruks for bestyreren af redningsvæsenet af 16. juni 1928 ophæves.

FORSVARSMINISTERIET, den

Det ovenfor gengivne udkast indebærer realitetsændringer af væsentlig betydning på følgende punkter:

1) *§ 2, stk. 1.*

Den gældende bestemmelse i § 2, 2. stk. indeholder en angivelse af nogle enkelte af bestyrerens pligter. Andre pligter af lignende karakter pålægges ham i det gældende reglements §§ 7–11.

I erkendelse af, at en udtømmende opregning hverken er mulig eller hensigtsmæssig har udvalget i det foreliggende udkast til instruks undladt at angive enkelte bestemte pligter, men foreslår i stedet den generelle forskrift i stykkets tre sidste linier.

2) *§ 2, stk. 3.*

Bestemmelsen i dette stykke er ny, men indeholder en ganske naturlig regel, svarende til den for andre institutionschefer gældende.

3) §§ 7-11 i den gældende instruks, angående forskellige redningsbestyreren påhvilende pligter, foreslår udvalget ikke optaget som selvstændige §'er i udkastet,, jfr. bemærkning ovenfor ad § 2, stk. 1.

4) Den gældende instruks' § 12, stk. 1 er sålydende:

»Bestyreren inspicerer så vidt muligt samtlige redningsstationer m. v. mindst 2 gange årlig for på stedet at påse, at alt er i tilbørlig orden, og for at mulige mangler kan blive afhjulpne.«

I udkastets § 5 foreslår udvalget denne inspektionspligt opretholdt, men således at der blot skal inspiceres regelmæssigt.

5) § 12, 2. stk. i den gældende instruks er sålydende:

»Findes der kassabelt materiel ved stationerne, skal dette som regel afleveres til magasinet for kasseret gods for at bortsælges ved auktion. Såfremt omkostningerne ved transporten af godset til nævnte magasin er uforholdsmæssig store, kan materiellet undtagelsesvis bortsælges ved bestyrerens foranstaltning.«

Denne bestemmelse foreslår udvalget i udkastets § 7 affattet således:

»Det påhviler bestyreren at drage omsorg for, at kassabelt materiel ved stationerne bortsælges på bedste måde, så vidt muligt ved offentlig auktion.«

Udvalget må anse det for overflødigt, at det kasable gods transporteres til Holmen, hvor magasinet for kassabelt gods er beliggende, og mener det offentliges interesser tilstrækkeligt sikret, når det foreskrives, at bortsalg så vidt muligt skal finde sted ved offentlig auktion.

6) § 6.

I udkastet foreslår udvalget som § 6, følgende bestemmelse:

»Han indsender hvert år i april måned en oversigt over materiellets tilstand og en bedømmelse af dets egnethed.«

Bestemmelsen er ny, og udvalget tillæg-

ger den stor betydning for en hensigtsmæssig udvikling af redningsvæsenets materiel.

REGLEMENT
for
opsynsmændene ved redningsstationerne.

§ 1.

Den ved en redningsstation ansatte opsynsmand har ledelsen af samtlige ved stationen forefaldende forretninger samt ansvaret for, at redningsmateriellet til enhver tid er klar til brug.

Uden tilladelse fra bestyreren må opsynsmanden ikke for længere tid end 24 timer fjerne sig mere end 10 km fra stationen.

Bådformanden, eller hvem anden der er bemyndiget til at fungere for opsynsmanden, skal i god tid underrettes om opsynsmandens endog rent midlertidige fraværelse. Dette gælder også under opsynsmandens eventuelle sygdom, der tillige omgående indberettes til bestyreren.

Deltager to stationer samtidig i samme redningsforetagende, og den ene stations opsynsmand bliver forhindret i at varetage sine forretninger, er den anden stations opsynsmand forpligtet til at overtage disse.

§ 2.

Så snart opsynsmanden kommer til kundskab om, at et redningsforetagende er nødvendigt, lader han stationens mandskab og om fornødent ejerne af transportmidlerne snarest muligt tilsige og sørger for, at redningsmateriellet transporteres til strandingsstedet.

Når opsynsmanden i strandingstilfælde i øvrighedens fraværelse forlanger det, er enhver pligtig at yde redningsvæsenet den bistand, det måtte have behov, og navnlig kan han, såfremt transportkontrahenterne ikke i god tid kommer - eller kan komme - tilstede, rekvirere de nødvendige transportmidler, hvor sådanne findes. Ejerne af de således rekvirerede transportmidler vederlægges efter de til enhver tid gældende regler.

I tilfælde af uenighed om betalingens størrelse fastsættes denne af politimesteren i medfør af § 3 i strandingslov af 10. april 1895.

§ 3.

Opsynsmanden bestemmer, når øvelser skal afholdes, og han leder disse, hvoraf der afholdes en ved første gunstige lejlighed i hvert kvartal.

Øvelsen i oktober kvartal afholdes som natøvelse; den må ikke påbegyndes inden kl. 20.00 og skal være afsluttet inden daggry.

Ved stationer forsynet med såvel redningsbåd som raketmateriel afholdes der øvelser med begge dele.

Ved øvelser med motor-redningsbåd skal motorpasseren gøre det øvrige mandskab fortrolig med motorens behandling.

Iøvrigt skal øvelserne tilrettelægges og gennemføres således, at mandskabet opnår den fornødne færdighed i betjeningen af det forskellige materiel, og således at øvelserne samtidig bliver en prøve af dette.

Det påhviler opsynsmanden at påse, at det mandskab, der går ud med redningsbåden under redningsforetagender og øvelser, er iført redningsveste.

Når vejrforholdene gør vagt- og patruljetjeneste påkrævet, er opsynsmanden pligtig at tilsige til strandvagt.

Opsynsmanden drager omsorg for, at den trykte anvisning vedrørende oplivningsforsøg findes ophængt i redningsstationen, og sørger endvidere for, at mandskabet opnår den fornødne færdighed i den anviste fremgangsmåde.

Om stedfundne redningsforetagender og redningsforsøg - herunder »forgæves møder« - indfører opsynsmanden en udførlig beretning i en dertil af bestyreren autoriseret protokol, der underskrives af opsynsmanden og til vitterlighed af to af redningsmandskabet. En udskrift af protokollen indsendes snarest til bestyreren.

Når der ved et redningsforetagende er reddet skibbrudne, og når der i øvrigt skønnes at være særlig grund dertil, sendes der omgående pr. telefon eller telegram indberetning til bestyreren.

Indtræffer der strandinger i stationens distrikt, skal der, selv om redningsmateriellet ikke har været i brug, tilstilles bestyreren indberetning herom.

Ligeledes indberettes der til bestyreren om de afholdte kvartalsøvelser.

Opsynsmanden er ansvarlig for materiellets vedligeholdelse og dets opbevaring, og han påser, at de til opbevaringen af redningsmateriellet benyttede lokaler jævnlig udsættes for lufttræk i dertil passende årstid og vejr. Opbevaringen må forøvrigt ske således, at hver del kan findes på det bestemte sted til øjeblikkelig afbenyttelse.

Han skal efter afbenyttelsen påse, at materiellet rengøres og tørres, som i mandskabsreglementets § 5 foreskrevet.

Opsynsmanden er ansvarlig for, at redningsstationerne holdes i velordnet og renlig stand, at der ikke ryges, bruges åben ild eller henlægges redningsvæsenet uvedkommende genstande, samt at sejl, tovværk, redningsbælter o. lign. ikke berører mur eller gulv.

Til redningstationerne skal opsynsmanden og bådformanden samt ved stationer, hvor der findes motorbåd tillige begge motorpasserne have en nøgle. Disse nøgler bør altid findes på et bestemt sted, som enhver i vedkommendes husstand kender.

Mangler ved materiellet besørger opsynsmanden så hurtigt som muligt afhjulpet; dog må han, når tiden tillader det, først derom gøre indstilling til bestyreren og modtage dennes samtykke.

§ 7.

Opsynsmanden gøres ansvarlig for, at intet af det redningsvæsenet tilhørende materiel anvendes uden til redningsbrug eller til de påbudte øvelser. Han påser navnlig, at redningsbåden ikke bruges til bjergning af gods o. lign. og at uvedkommende personer ikke optages i den, hvad enten den anvendes til redningsbrug eller til øvelser.

Han står tillige bestyreren til ansvar for de pengebeløb, materialer og inventargenstande, som overlades ham til tjenestens udførelse, og han er, når bestyreren fordrer det, pligtig at stille sikkerhed for det betroede.

I de af bestyreren autoriserede protokoller fører opsynsmanden,

a. journal over alle forefaldne indtægter og udgifter,
b. fortegnelse over det ved stationen værende inventar og materiel,
c. fortegnelse over det ved stationen ansatte mandskab,
d. fortegnelse over de kontrahenter, som har påtaget sig transport af redningsmateriellet.

På de til sådant brug tilstillede skemaer indsender opsynsmanden ved udgangen af hver måned til bestyreren:

1) Udgiftsfortegnelse over personalets vederlag for pågældende måned og alle øvrige udgifter for forrige måned. Fortegnelsen skal være bestyreren i hænde senest den 3. i måneden.
2) Specificeret regnskab over samtlige forfaldne indtægter og udgifter ledsaget af særskilte kvitteringer for hver udgiftspost.
   Regnskabet skal — om muligt — være bestyreren i hænde senest den 12. i måneden.
3) Liste over til- og afgang af inventar m. v.

Ved udgangen af regnskabsåret den 31. marts - og senest den påfølgende 15. **april** — indsendes: Regnskab over stationens materiel og inventar med angivelse af stedfunden af- og tilgang, oversigt over den i årets løb stedfundne strandvagt, samt fuldstændige folkelister.

Det påhviler endvidere opsynsmanden at holde de fra bestyreren eller andre modtagne skrivelser og meddelelser m. v. tjenesten vedrørende opbevaret, ordnet hvert år for sig.

§ 9.

Opsynsmanden påser, at ingen af mandskabet — uden forud at have indhentet hans tiladelse dertil og uden at stille en pålidelig stedfortræder - for længere tidsrum end 24 timer fjerner sig mere end 10 km fra redningsstationen.

Når nogen af mandskabet ønsker at udtræde af redningsvæsenets tjeneste, eller hans afskedigelse anses nødvendig, indberetter opsynsmanden straks herom til bestyreren og fremkommer med forslag om ansættelse af en anden duelig mand efter midlertidig at have antaget en stedfortræder.

Afgår en bådformand ved døden, eller får han forfald, eller opstår der uenighed om valg af bådformand, skal opsynsmanden snarest indstille til bestyreren, hvem af mandskabet der kan fungere som bådformand.

Alle ansøgninger om ansættelse i redningsvæsenet, der indgives til opsynsmanden, skal af denne straks fremsendes til bestyreren.

§ 10.

Foruden det årlige vederlag, der udbetales månedsvis forud, tilkommer der opsynsmændene godtgørelse efter de fastsatte takster for redningsforetagender, »forgæves møder« samt øvelser.

For møder ved stationshuset erholder opsynsmændene, når redningsmateriellet ikke har været sat i bevægelse, samme betaling, som tilstås mandskabet.

For arbejdet med at tilsige til strandvagt modtager de ved bådstationerne ansatte opsynsmænd et af ministeriet nærmere fastsat vederlag.

§ 11.

Opsynsmanden skal til stadighed holde sig bekendt med hvilke vrag, der findes i hans distrikt og med forholdene ved disse, således at han på forlangende kan give oplysninger herom.

§ 12.

Når ministeriet har givet tilladelse til uskadeliggørelsen af et vrag, vil dette blive meddelt opsynsmanden ved den nærmeste redningsstation.

Entreprenøren, som påtager sig et vrags uskadeliggørelse, vil få pålæg om at holde opsynsmanden bekendt med sin kontrakts indhold og med arbejdets gang.

Opsynsmanden skal følge arbejdets udvikling og påse, at det fremmes så meget, som forholdene tillader det. Han skal på forlangende give rapport om, hvorledes arbejdet forløber, og navnlig have sin opmærksomhed henvendt på, om der ved tilsanding omkring vraget lægges hindringer i vejen for uskadeliggørelsen, og han skal til enhver tid holde sig underrettet om den mindste vanddybde over vraget.

Uforudsete vanskeligheder eller mulig ufyldestgørende præstationer fra entreprenørens side såvel som væsentlige forandringer i situationen ved vraget indberetter han snarest til bestyreren.

§ 13.

Afskediges en opsynsmand af redningsvæsenets tjeneste på grund af alder, svagelighed eller anden ham utilregnelig årsag, har han adgang til at opnå understøttelse af staten efter de til enhver tid gældende regler.

§ 14.

De i reglement for mandskabet §§ 14 og 15 givne regler for understøttelse i tilfælde af tilskadekomst m. v. finder tilsvarende anvendelse på opsynsmænd og disses efterladte.

§ 15

Reglement for opsynsmændene ved redningsstationerne af 9. marts 1939 ophæves.

FORSVARSMINISTERIET, den

Ovenstående udkast til nyt reglement for opsynsmændene indebærer realitetsbetonede ændringer på følgende punkter:

1) *§ 1, stk. 2.*

Den deri nævnte kilometerbegræsning er trådt i stedet for det gældende reglements mere ubestemte angivelse »ikke forlade det sogn, hvori stationen er beliggende«.

Det er muligt, at den nu nøjagtigt fastsatte grænse ved nogle redningsstationer vil føre til udvidelse og ved andre til yderligere begrænsning af opsynsmændenes bevægelsesfrihed sammenlignet med forholdene efter det gældende reglement, men for udvalget har det været afgørende, at den tidligere angivelse »sogn« erstattes med en kilometer af stand, idet man kun derved kan komme bort fra den gældende bestemmelses urimelige konsekvenser, som f. eks. kan bestå i, at en opsynsmand kan fjerne sig 10 km mod syd i forhold til redningsstationen, men ikke 2 km mod nord.

2) *§ 3, stk. 7.*

Den heri indeholdte bestemmelse om, at opsynsmanden er pligtig at tilsige til strandvagt, når vejrforholdene gør det nødvendigt, er ny men selvfølgelig, og pligten foreslås kun præciseret på baggrund af det i reglementets § 10 sidste stk. stillede - i afsnittet om lønninger m. v. nærmere omhandlede - forslag om særlig vederlæggelse til bådstationernes opsynsmænd for det med tilsigelserne forbundne arbejde.

3) *§ 7, 1. stk. 2. punktum, der er sålydende:*

»Han påser navnlig, at redningsbåden ikke bruges til bjergning af gods o. lign.«

I det gældende reglements tilsvarende bestemmelse hedder det ». . . . at redningsbåden ikke medtager de skibbrudnes ejendele eller overhovedet bruges til bjergning af gods eller deslige.«

Ændringen, der hænger sammen med den på et senere sted omtalte ændring af mandskabsreglementets § 3, 2. stk. er ikke udtryk for nogen i princippet ændret indstilling fra udvalgets side til spørgsmålet om redningsvæsenets opgaver, man har blot foretrukket en noget mindre kategorisk formulering af det omhandlede punkt for derved at levne plads for et fornuftigt skøn.

4) *§ 9, stk. 1.*

Som i udkastets § 1, 2. stk. foreslår udvalget også her kilometerbegrænsningen - 10 km - i stedet for den i det gældende reglement mere ubestemte angivelse »sogn«. Begrundelsen er den samme som ad § 1, stk. 2 anført.

5) *§ 9, stk.* 3.

Den heri indeholdte bestemmelse om, at opsynsmanden, hvor en bådformand er afgået ved døden eller har fået forfald, eller hvor der opstår uenighed om mandskabets valg af bådformand, snarest skal indstille til bestyreren om, hvem af mandskabet, der kan fungere som bådformand, har ikke tidligere været optaget i reglementet for opsynsmænd, men har stået i mandskabsreglementet. Da den pålægger opsynsmanden en pligt, har udvalget anset det for rettest at optage den i reglementet for denne.

6) *§ 10, stk. 3.*

Den heri givne bestemmelse er ny, da der ikke tidligere er blevet ydet opsynsmændene noget vederlag for arbejdet med at tilsige til strandvagt, jfr. herom nærmere i afsnittet angående lønninger m. v.

7) *§ 14.*

Her bestemmes det, at de i udkastet til mandskabsreglementet §§ 14 og 15 givne regler for understøttelse i tilfælde af tilskadekomst m. v., skal finde tilsvarende anvendelse på opsynsmænd og disses efterladte.

En sådan regel har ikke tidligere været optaget i opsynsmandsreglementet, men den har — ifølge sagens natur — altid været gældende.

8)

Det gældende reglements § 15, der er sålydende:

»For tilsidesættelse af de dem påhvilende pligter er opsynsmændene underkastet

bøder efter marineministeriets bestemmelse eller efter omstændighederne afskedigelse fra den dem betroede post, for så vidt ikke den almindelige lovgivning medfører højere straf,« foreslår udvalget ikke gentaget i udkastet.

Bestemmelsens formulering forudsætter, at ministeriet - i relation til opsynsmændene - skulle have en disciplinær *straffemyndighed*, svarende f. eks. til den for tjenestemandsområdet gældende.

Udøvelse af disciplinær straffemyndighed antages imidlertid i almindelig forvaltningsretlig teori kun at kunne finde sted med hjemmel i en lov, og da den for redningsvæsenet gældende lovgivning ikke indeholder en sådan hjemmel, vil det sige, at bestemmelsen - i det omfang, den går ud på straf - ikke kan opretholdes.

Derimod kræves der ikke særlig hjemmel - heller ikke i et reglement som nærværende - for at kunne afskedige en opsynsmand i tilfælde af pligtforsømmelse. Under disse omstændigheder har udvalget ment, at bestemmelsen som helhed bør udelades.

REGLEMENT
for
det ved redningsstationerne ansatte mandskab.

% 1.

Det ved en redningsstation ansatte mandskab er forpligtet til af yderste evne at virke til skibbrudnes redning. Det har i så henseende nøje at efterkomme de ordrer, som gives af bestyreren for redningsvæsenet, af den ved enhver station ansatte opsynsmand eller under hans fraværelse af bådformanden eller den, der ellers måtte være bemyndiget til at fungere for opsynsmanden.

§ 2.

Ved de med redningsbåd forsynede stationer vælger mandskabet med forbehold af bestyrerens godkendelse mellem sig indbyrdes en bådformand. Denne formand er fører af båden og tager bestemmelse om det sted, hvorfra båden skal gå ud. I øvrigt varetager han i opsynsmandens fraværelse dennes forretninger.

§ 3.

Såsnart redningsmandskabet er kommet til kundskab om, at et redningsforetagende er nødvendigt, skal det straks begive sig til redningsstationen og, for så vidt redningsmateriellet tages i brug, være behjælpelig med dettes hurtigst mulige transport til strandingsstedet.

Det er, hvad enten redningsbåden anvendes til redningsbrug eller til øvelser, forbudt at optage uvedkommende personer i den, ligesom den ikke må anvendes til bjergning af gods o. lign.

§ 4.

Når øvelser med redningsmateriellet skal foretages, har mandskabet at indfinde sig ved stationen til den tid, som af opsynsmanden bestemmes, og der tage del i alt det arbejde, som opsynsmanden i anledning af øvelsen måtte beordre.

§ 5.

Når redningsmateriellet har været benyttet i anledning af strandinger eller øvelser, skal mandskabet føre det tilbage til redningsstationen og uden ophold give sig i færd med at ordne og bringe på plads enhver ting, som har været i brug.

Tovværk — herunder ganske særlig raketliner — samt sejl, redningsveste o. lign. må dog først lægges på plads efter at være godt tørret. Det må iagttages, at båden tømmes for vand, og at redningsmateriellet i det hele rengøres omhyggeligt.

På redningsstationerne er tobaksrygning, brug af åben ild og henlæggelse af redningsvæsenet uvedkommende genstande forbudt.

§ 6.

Mandskabet skal efter yderste evne søge at tilegne sig den nødvendige indsigt og færdighed i brugen af *alt* ved stationen væ-

rende redningsmateriel, ligesom det nøje skal gøre sig bekendt med indholdet af de udleverede vejledninger m. v. — herunder specielt anvisningen angående oplivningsforsøg, hvori tilfredssttillende færdighed skal søges opnået.

Under øvelserne skal bådmandskabet af motorpasseren gøres fortrolig med motorens behandling.

Såvel under redningsforetagender, som under øvelser skal enhver af bådmandskabet være iført den anordnede redningsvest. I opsynsmandens fraværelse påhviler det bådformanden at påse overholdelsen af denne bestemmelse.

Uden forud indhentet tilladelse fra opsynsmanden eller i hans fravær fra bådformanden eller den, der ellers måtte være bemyndiget til at fungere for opsynsmanden, må redningsvæsenets personel ikke for længere tid end 24 timer fjerne sig mere end 10 km fra redningsstationen og skal ved sådan fraværelse endvidere stille en efter opsynsmandens og formandens skøn pålidelig stedfortræder.

Bortrejse fra stationen på længere eller ubestemt tid for at fare til søs, eller for at udføre arbejde andetsteds vil ikke kunne tillades nogen i redningsvæsenets tjeneste ansat mand. Derimod vil orlov til bortrejse fra stationen for at kunne drive fiskeri udenfor stationens område kunne gives til indtil halvdelen af betjeningsmandskabet ved en station for et tidsrum af højst 6 måneder samme år. En sådan orlov vil dog kun kunne tilstås personel, der har været ansat i redningsvæsenets tjeneste i mindst 1 år. Ansøgning om orlov sendes, ledsaget af vedkommende opsynsmands udtalelser, til redningsbestyrerens afgørelse, og ansøgningen vil kun kunne ventes tilstået, når ansøgeren er i stand til at stille en efter opsynsmandens og - hvor en sådan forefindes - formandens skøn skikket mand. Under fraværelse oppebærer stedfortræderen den løning m. v., der ville tilkomme den bortrejste

Foruden det årlige vederlag, der udbetales månedsvis forud, tilkommer der mandskabet en nærmere fastsat ekstrabetaling i følgende tilfælde:

a. For redningsforetagender og redningsningsforsøg, når materiellet er betjent af mandskabet på tilfredsstillende måde, Ekstrabetalingens størrelse fastsættes under hensyn til redningsarbejdets art og varighed.
b. For virksomhed ved indtrufne eller befrygtede strandinger (»forgæves møder«).
c. For alle øvelser, hvorunder redningsmateriellet har været sat i bevægelse.
d. For alle møder iøvrigt - på stationen eller andet steds i redningsvæsenets tjeneste — når de får en varighed af mere end 4 timer.

§ 10.

For den i § 9 omtalte ekstrabetaling skal mandskabet bringe redningsmateriellet tilbage til redningsstationen og foretage den i § 5 påbudte rengøring m. v., selv om omstændighederne måtte medføre, at dette arbejde først kan udføres den følgende dag eller senere. Det beror på bestyrerens eller opsynsmandens bestemmelse, hvorvidt hele mandskabet eller kun en del af dette skal anvendes til arbejdet; i sidste fald bliver en passende tørnordning at iagttage.

§ 11.

Når materiellet eller stationshusene skal underkastes istandsættelser, og disse på forsvarlig måde kan udføres af det til stationsmandskabet hørende personel, vil der på skift blive givet dem fortrinsvis adgang til den heraf flydende fortjeneste.

§12.

Redningsmandskabet kan ikke uden lovligt anmeldt forfald vægre sig ved efter tilsigelse at udføre vagttjeneste på stranden, når vejrforholdene efter opsynsman-

dens skøn er af den beskaffenhed, at vagt bør udsendes.

Vagtens længde og de vagtmandskabet påhvilende pligter meddeles dette af opsynsmanden i henhold til den ham givne instruks.

Betaling for vagttjeneste udbetales månedsvis bagud.

§ 13.

Afskediges nogen af mandskabet af redningsvæsenets tjeneste på grund af alder, svagelighed eller anden ham utilregnelig årsag har han adgang til at opnå understøttelse efter de til enhver tid gældende regler.

§14.

Indtræffer der i tjenesten et ulykkestilfælde, hvorved nogen af redningsvæsenets personel kommer til skade, modtager den pågældende hjælp (dagpenge eller invaliditetserstatning) i henhold til den til enhver tid gældende lovgivning om forsikring mod følger af ulykkestilfælde.

Begrunder tilskadekomsten i henhold til ovenstående krav på invaliditetserstatning fastsættes denne under hensyn til de i lov af 26. marts 1852 § 6, 4. marts 18.57 § 1 og 17. marts 1882 §§ 2 og 3 fastsatte regler.

Begrunder tilskadekomsten ikke krav på invaliditetserstatning, men medfører den afskedigelse af redningsvæsenets tjeneste tilkommer der den pågældende en i overensstemmelse med understøttelsesreglementet fastsat understøttelse.

Når en i henhold til reglerne i ovenstående stk. 3 understøttet person afgår ved døden, ydes der den eventuelle enke en nærmere bestemt understøttelse, dersom ægteskabet er indgået før tilskadekomsten.

§15.

Dersom nogen af redningsvæsenets personel mister livet i redningsvæsenets tjeneste ydes der den eventuelle enke en i overensstemmelse med understøttelsesreglementet fastsat understøttelse, hvorhos såvel enken som eventuelle børn under 18 år tillægges en understøttelse i henhold til de ovennævnte love af 1852, 1857 og 1882.

§16.

Reglement for det ved redningsstationerne ansatte mandskab af 2. oktober 1947 ophæves.

FORSVARSMINISTERIET, den

Ovenstående udkast til nyt reglement for mandskabet indebærer realitetsbetonede ændringer på følgende punkter:

1) § 3, *stk. 2,* hvor det udtales, at redningsbådene ikke må anvendes til bjærgning af gods o. lign.

Denne formulering betegner en afsvækkelse i forhold til det gældende reglements § 3, stk. 2, men dette er ikke udtryk for en i princippet ændret indstilling fra udvalgets side til spørgsmålet om redningsvæsenets opgaver; man har blot ved den noget afsvækkede formulering villet give bådformanden mulighed for udøvelse af et fornuftigt skøn.

2) § *8, stk. 1,* hvor udvalget af samme grund som ved gennemgangen af opsynsmandsreglementet anført har erstattet den gældende ubestemte angivelse »sogn« med en kilometerbegrænsning.

3) Det gældende reglements § 17, omhandlende de sanktioner, der kan bringes i anvendelse, dersom nogen af mandskabet gør sig skyldig i pligtforsømmelse m. v. foreslår udvalget ikke gentaget i udkastet. Begrundelsen herfor er den samme som anført ovenfor ved gennemgangen af den tilsvarende bestemmelse i opsynsmandsreglementet.

VI.

Redningsvæsenets bådmateriel.

I. Det nuværende materiel.

Som omtalt pag. 8 findes der under redningsvæsenet 55 redningsstationer, der efter deres forsyning med materiel kan opdeles således:

6 stationer med motorredningsbåde,
17 stationer med motorredningsbåde og raketapparater,
3 stationer med ro-redningsbåde,
13 stationer med ro-redningsbåde og raketapparater og
16 stationer med raketapparater.

Herudover findes der 3 bistationer, der alle er forsynede med ro-redningsbåde alene.

Redningsvæsenets fartøj smateriel består således i dag af:

A. 19 ro-redningsbåde (hvortil kommer kommer 1 båd, der henligger på Holmen som reserve).
B. 23 motorredningsbåde.

Ad. A. Ro-redningsbåde.

De eksisterende 20 ro-redningsbåde er alle byggede på orlogsværftet i årene fra 1891 til 1924.

Med enkelte undtagelser har bådene følgende dimensioner:

Længde	9,4 meter
Bredde	2,5 -
(over korkbæltet)	2,9 -
Dybgående	0,3 meter
Vægt	ca. 850 kg
- (fuldt udrustet)	- 1725 -

Samtlige både er gjort synkefri, hvilket er opnået ved i fartøjerne at anbringe et stort antal vandtætte lutfkasser af fortinnet kobberplade. Endvidere er samtlige både selvlænsende.

Ro-redningsbådenes træ-skrog er klinkbyggede og udført i eg eller elm. Ro-redningsbådene er ikke - og kan efter deres art heller ikke være — forsynede med overbygning, og bådene indeholder således ingen beskyttelsesmuligheder for mandskab og bjærgede.

Bådene betjenes af 11 mand samt en bådfører og udsættes overalt fra åben strand uden mekaniske hjælpemidler.

Til bådene hører en hestetrukken transportvogn ved hjælp af hvilken transporten til og fra stranden foregår.

Med henblik på transporten er der afsluttet kontrakter med hesteejere ved de forskellige redningsstationer. De indgåede kontrakter omfatter ca. 160 par heste.

Ad B. Motorredningsbåde.

Som anført ovenfor råder redningsvæsenet over 23 motorredningsbåde, hvis stationering, størrelse og motorkraft m. v. er som følger:

Station	Byggeår	Bådens længde i meter	Motortype		HK
Hirtshals	1929	12,3	Gray	motor	80
Tyborøn	1933	–	Ferry	–	58
Hvide Sande	1933	–	–	–	58
Esbjerg	1927	–	Gray	–	80
Skagen havn	1943	–	–	–	80
Rønne	1922	11,5	Fordson	–	32
*Løkken	1930	10,3	–	–	32
*Slette Strand	1936	–	–	–	32
Sæby	1920	–	–	–	32
*Hanstholm	1926	–	–	–	32
*Klitmøller	1928	–	–	–	32
*Nørre-Vorupør	1950	–	–	–	40
Torsminde	1935	–	–	–	32
Gedser	1925	–	–	–	32
*Lønstrup	1928	–	–	–	32
*Lild Strand	1938	–	–	–	32
Grenå havn	1931	–	–	–	32
Østerby	1918	–	–	–	32
Klintholm havn	1918	–	–	–	32
Hals	1920	–	–	–	32
Vesterø	1919	–	–	–	32
Anholt havn	1919	–	–	–	32
Odden havn	1920	–	–	–	32

*) Ved disse stationer finder udsætningen sted fra åben strand

Det vil af oversigten ses, at de eksisterende motorredningsbåde kan opdeles i to hovedtyper.

a. Stor type (længde 12,3 m), der fortrinsvis er stationeret i havne på Jyllands vestkyst.
b. Lille type (længde ca. 10,3 m og i et enkelt tilfælde 11,5 m), der findes stationeret i andre havne samt på kysterne.

Samtlige motorbåde er udrustede med årer og sejl. Ligesom ro-redningsbådene er de stort set uden overdækning til beskyttelse for mandskab og bjærgede. For begge typer gælder det endvidere, at de er forsynede med luftkasser og lænseventiler, samt at skruen gennem anbringelse i en i bådene indbygget tunnel er beskyttet mod beskadigelse ved hårde landinger eller ved berøring af vraggods.

Om de enkelte typer skal i øvrigt oplyses:

Ad. a. Stor type.

Redningsvæsenet råder - som det vil ses af oversigten — over 5 både af denne type. Bådene har en besætning på 7-8 mand samt 1 bådformand. Bådene søsættes alle fra bådhuse i havne ved hjælp af særlige beddingsanlæg med elektrisk betjente beddingsvogne.

Bådenes dimensioner er:

Længde . . . . . 12,3 meter
Bredde (over korkbæltet) . . . . . 3,4 -
Dybgående (agter) . . . . . ca. 1,0 -
Deplacement . . . . . 12 tons.

3 af disse både er - som oversigten viser - udstyret med 80 HK Gray motorer, og det er hensigten, at en sådan motor også skai indsættes i de to andre både af denne type. For samtlige både gælder det, at de er udstyrede med radiotelefonianlæg (sender- og modtageranlæg). De har en marchhastighed af ca. 7 knob med et benzinforbrug på ca. 20 kg i timen. Deres aktionsradius er ca. 150 sm.

Ad b. Lille type.

Redningsvæsenet råder over 18 både af denne type, hvoraf de 7 udsættes fra stationer på åben kyst, medens 11 søsættes fra stationer anbragt i havn eller under havnelignende forhold.

For samtlige disse både gælder det, at de har en besætning på 7-8 mand samt 1 bådformand, og at de søsættes fra bådhuse med cementbaner.

Disse bådes dimensioner er følgende:

Længde . . . . . ca. 10,3 meter
Bredde (over korkbæltet) . . . . . 3,12 -
Dybgående (agter) . . . . . 0,6 -
Deplacement . . . . . 5,7 tons

Denne bådtype var oprindeligt udstyret med en 12 BHK Ferry motor; efter kommissionsbetænkning af 1926 blev denne motortype udskiftet med en 24 HK Fordson motor, der senere er blevet erstattet af de 32 HK Fordson benzinmotorer, som bådene er udstyret med i dag.

Med motorer som sidstnævnte har redningsbådene nu en aktionsradius på 60-90 sm, med en marchhastighed af 6,5 knob og med et benzinforbrug på ca. 10 kg/time.

Samtlige både er forsynede med een skrue med faste blade.

//. *Udviklingen i udlandet.*

Ved den ovenfor pag. 4 omtalte rejse til Tyskland, Holland og England konstateredes, at man i disse lande, ganske er gået bort fra at anvende robåde som redningsfartøjer. Hele udviklingen har medført, at der nu kun benyttes motorredningsbåde, der har større aktionsradius, større manøvredygtighed og i det hele er mere sødygtige end ro-redningsbådene, hvortil kommer, at disse både kan indrettes således, at der ydes større beskyttelse for mandskab og bjærgede.

Om udviklingen indenfor det tyske redningsvæsen, er det overfor udvalget oplyst, at man der har påtaget sig udførelsen af stedse større og mere søgående redningsforetagender, hvilket har nødvendiggjort anskaffelse af meget kraftige motorredningsbåde med stor marchhastighed. Da kystredningsopgaverne dog stadig skal løses, og der herved ofte vil blive tale om at operere på lægt vand, hvor de kraftige motorredningsbåde med det relativt store dybgående ikke kan komme i betragtning som redningsfartøjer, må man fortsat have et antal mindre motorredningsbåde, men man forsøger i øvrigt at finde en løsning på det nævnte problem ved at udstyre de store redningsfartøjer med en datterbåd. Dette er foreløbigt forsøgt med et enkelt fartøj, hvor datterbåden har en længde af 5,0 m og et deplacement på ca. 1,5 tons. Dette fartøj er bygget af aluminium og udstyret med 2 stk. folkevognsmotorer, der giver båden en fart af ca. 11 knob.

Moderfartøjets dimensioner er følgende:

Længde	17,5 meter
Bredde	4,2 -
Dybgående	1,4 -
Deplacement	ca. 43 tons

Det kan gøre en fart af ca. 11 knob og ligger altid i vandet klar til brug.

løvrigt er det med hensyn til udviklingen af motorredningsbådene i udlandet oplyst, at man gennem flere år forsøgsvis har bygget disse af stål i stedet for af træ. Således har man i Holland i løbet af de sidste 13-14 år bygget 4 stålbåde. Her er man imidlertid nu efter de indhentede erfaringer gået bort fra at udføre kyst-motorredningsbådene som stålkonstruktioner, idet det har vist sig, at stålbådene ved hårde landinger bliver beskadiget i stærkere grad end træbådene, og at man såfremt dette skal undgås, må bygge bådene af så svære plader, at de bliver for tunge. Hertil kommer, at der ikke på stationsstedet er de samme muligheder for reparation af stålbådene som for reparation af træbådene. Endvidere er det imod både af stålkonstruktion blevet anført, at bådene er vanskelige at konservere mod tæring, idet stålskroget som følge af inddeling i vandtætte rum er temmelig utilgængeligt for konservering indvendigt.

Fra engelsk side erklærede man sin fulde tilfredshed med motorredningsbåde af træ.

Idet det herefter kan fastslås, at man - i hvert fald hvor talen er om kystredningsbåde - må foretrække trækonstruktioner, skal angående selve skrogets bygning bemærkes, at følgende byggemåder anvendes:

1) klinkbygning
2) diagonal- og kravelbygning.

Ved førstnævnte byggemåde fremkommer en ujævn skibsside, idet dennes enkelte borde, der ligger vandret, »lapper« over hinanden. Den klinkbyggede skibsside har den fordel, at den er stærk og let lader sig reparere.

Ved diagonal- og kravelbygning fremkommer en skibsside, der — i modsætning til den klinkbyggede - er glat. Indbyrdes adskiller den diagonalt og kravelt byggede skibsside sig derved, at sidstnævnte kun består af eet lag borde, førstnævnte derimod af 2 eller 3 lag, hvoraf det yderste altid ligger vandret, det næste altid diagonalt; et eventuelt 3. lag borde kan ligge enten vandret eller diagonalt. Mellem hvert lag borde indsættes et lag behandlet lærred. Medens de danske og de fleste hollandske redningsbåde er klinkbyggede, foretrækker man i England den diagonalt byggede båd.

I udlandet er man gået bort fra med nødsituationer for øje at basere bådenes fremdrift på sejl og årer, men foretrækker, hvor det er muligt, at udstyre bådene med 2 motorer og 2 skruer. Som motorkraft foretrækkes i almindelighed dieselmotorer fremfor benzinmotorer, og i England har man allerede nu opmærksomheden henvendt på gasturbinen som fremdrivningsmiddel.

De udenlandske motorredningsbåde er — ligesom de danske — forsynet med en tunnel, hvori drivskruen arbejder. Dersom båden er dobbeltskruet, findes der 2 tunneller. Man påtænker ikke i udlandet at forlade dette princip, hvorved skruen beskyttes mod beskadigelser ved udsætning og ilandtagning samt ved påsejling af vragrester og lignende. Drivskruerne er ligesom de danske forsynede med faste blade, og da man har været tilfreds med denne ordning, påtænker man ikke at gå over til drivskruer med drejeblade.

For at beskytte motorerne mod tæring og for at kunne foretage igangsætning af disse, allerede medens båden befinder sig i bådhuset, har man i udlandet givet motorerne indirekte køling gennem et lukket ferskvandskølesystem. I danske motorredningsbåde anvendes saltvandskøling, men afprøvning af motorerne i bådhusene kan dog foretages ved at tilslutte motorernes kølesystem til bådhusenes vandværksledning. Endvidere er alle 10,3 m motorredningsbåde - foruden med det direkte saltvandskølesystem - også forsynet med et indirekte lukket kølesystem (saltvand) for at kunne gennemsej le sandfyldt vandområde, uden at sand indføres i motorens kølesystem.

I udlandet har man i flere tilfælde - bl. a. gennem overbygningen - givet bådene en sådan konstruktion, at de kommer på ret køl igen efter kæntring (selvrejsende både). Samtidig er maskinen således indrettet, at den ved kæntringen stopper automatisk. Man har dog ikke ubetinget været tilfreds med disse bådtyper, som efter engelske erfaringer er mere tilbøjelig til at kæntre end ikke-selvrej sende både.

Det er overalt et krav til redningsbådene, at de — som også de danske redningsbåde — skal være selvlænsende, hvilket opnås ved i skibssiden over det vandtætte dæk, der ligger over vandlinien, at anbringe lænseventiler.

For yderligere at gøre bådene synkefri anbringes der ligesom i de danske fartøjer et stort antal luftkasser i fartøjernes bund og langs siderne. Til luftkasserne anvendes forskelligt materiel i de forskellige lande. Hvor kasserne bygges af træ, må man, da de er udsat for at mugne, nødvendigvis benytte en hårdfør træsort som f. eks. cedertræ, beskyttet af et lag vandtæt lærred udvendig. Dette er tilfældet i England, hvor luftkasser af dette materiale, har vist sig tilfredsstillende.

I øvrigt viser den seneste udvikling, at nye opdriftsmidler kan komme på tale i stedet for luftkasser. Den til det hollandske redningsvæsen senest byggede redningsbåd er således forsynet med opdriftsmidler af skumplastik, der på grund af sin ringe vægtfylde, og fordi man med dette stof kan opnå en større udfyldningsgrad, forventes at ville kunne øge opdriften. Det nævnte materiale er ikke vandsugende og ikke brandbart. Det er kemisk modstandsdygtigt og vejrbestandigt. Endvidere er det chock- og rystebestandigt, ligesom det vil kunne modstå biologiske påvirkninger.

I modsætning til danske redningsbåde er fartøjerne i udlandet i vidt omfang for-

synet med gelænder, således at mandskabet kan bevæge sig mere sikkert omkring.

For at styrke dæk og bund undgår man bund ventiler og nøjes med læsseventiler i skibssiden. Dette rummer endvidere den fordel, at bunden bliver glat og giver bedre fremdriftsbetingelser. For at dækket ikke skal blive for glat anvender man en dæksmaling, hvori der er blandet cement.

Styrerat har næsten overalt afløst rorpinden, og der er visse steder tilvejebragt mulighed for at rorsmanden selv kan manøvrere maskinen. Endelig er bådene blevet delvis overdækket således, at der skabes så god beskyttelse og læ for mandskab og bjærgede, som muligt.

///. *Udvalgets forslag vedrørende bådmateriellet.*

A. Det forhåndenværende bådmateriel.

1) Roredningsbåde.

I de ca. 100 år, der er hengået siden redningsvæsenets oprettelse, har ro-redningsbådene i adskillige tilfælde - helt op til den nyeste tid - gjort udmærket fyldest som redningsfartøjer, men på baggrund af den tekniske udvikling, der har fundet sted gennem det sidste halve århundrede, og som indenfor såvel skibsfarten som erhvervsfiskeriet har ført til, at motorkraften nu ganske har fortrængt sejl som fremdrivningsmiddel, må det forekomme utidssvarende, at undsættende redningsfartøjers fremdrivningsmiddel består af sejl og årer.

Roredningsbådenes mindre manøvreevne, sødygtighed og sejlhastighed sammenlignet med motorredningsbådenes gør endvidere et redningsforetagende med de førstnævnte betydeligt mere risikabelt, end hvis motorredningsbåde kunne anvendes.

Hertil kommer, at det følger af selve roredningsbådenes karakter, at der ikke gennem overdækning kan skabes læ og beskyttelse for mandskab og bjærgede, hvilket må betragtes som en alvorlig mangel, henset til de vilkår hvorunder redningsfartøjerne skal virke.

I forbindelse med det her fremdragne kan tillige anføres, at det mandskab, der betjener bådene, fra deres arbejde som fiskere er fortrolige med manøvreringen af og har større tillid til de motoriserede kystfiskerbåde, hvorimod manøvrering af roredningsbåde nu ikke i samme grad falder dem naturligt.

Denne opfattelse af ro-redningsbådenes manglende egnethed som redningsfartøjer i moderne tid har udvalget fået bekræftet gennem de fra udlandet indhøstede erfaringer, jfr. pag. 25 og udvalget skal derfor stille forslag om, at ro-redningsbådene snarest inddrages. Udvalget har dog ment at kunne gøre en undtagelse herfra med hensyn til den ved »Kirkeby« på Rømø stationerede robåd. Begrundelsen for at bibeholde denne ene ro-redningsbåd må søges i den omstændighed, at farvandet ved Rømø, der besejles en del under udøvelse af jagt og fiskeri, er meget lægt og rigt på flak, hvorfor nødsituationer kan forudses. Det vil derfor efter udvalgets opfattelse ikke være forsvarligt at fjerne begge redningsbåde fra dette specielle farvand, hvis beskaffenhed på den anden side vil gøre stationering af en motorredningsbåd særdeles vanskelig.

Inddragelsen af visse ro-redningsbåde, f. eks. de ved Sønderho, Stenbjærg og Thorup strand stationerede bør dog efter udvalgets opfattelse ikke foretages før de nedenfor under punkt B foreslåede anskaffelser af motorredningsbådsmateriel har fundet sted.

2) Motorredningsbåde.

Som nævnt pag. 21 råder redningsvæsenet over 23 motorredningsbåde, hvis stationering, størrelse og motorkraft m. v. fremgår af oversigten pag. 24.

I sine undersøgelser og overvejelser vedrørende redningsvæsenets bådmateriel har udvalget også beskæftiget sig med nødvendigheden af og mulighederne for at foretage forbedringer af de forhåndenværende motorredningsbåde.

For bl. a. at søge dette spørgsmål belyst,

har det samlede udvalg ved besøg på motorbådsstationer, gjort sig bekendt med mandskabets syn på fartøjerne. Af de herved fremkomne kritiske synspunkter kan nævnes:

1) Der ønskes bedre manøvreevne af motor og båd, og det anføres nærmere, at båden ved mange redningsforetagender »holdes gående« mellem revlerne og på denne måde ligger i beredskab for at yde assistance. I disse situationer vil motoren ofte komme til at gå i lang tid på små omdrejninger, og tændrørene har da en tilbøjelighed til at sode til. For at undgå dette ønskes den faste skrue ændret til en skrue med drejeblade.

2) Der ønskes bedre rorforhold og kraftigere motor under hensyn til, at afstanden mellem skruen, der arbejder i en tunnel, og roret, er så stor, at roret ikke får den fulde gavn af skruevandet.

3) Der ønskes en fyldigere stævn, fordi redningsbådene har en tilbøjelighed til at »stikke næsen i søen«, og der henvises i denne forbindelse til, at kystfiskerbådene, som ikke har den nævnte tilbøjelighed, har en langt fyldigere stævn end redningsbådene.

4) Endelig ønskes bedre beskyttelse for mandskab og bjærgede ved delvis overdækning af bådene.

De her fremdragne spørgsmål er gjort til genstand for en nærmere undersøgelse i udvalget. Resultaterne af disse overvejelser kan sammenfattes således:

Ad 1) Drejeblade kan monteres på bådene ved de stationer, hvor det er ønskeligt. Det bemærkes herved, at der kun ved enkelte stationer er fremsat ønsker i så henseende.

Ad 2) Der kan ikke med større fordel udnyttes en kraftigere motor i de forhåndenværende motorredningsbåde.

Det er fremdeles nødvendigt, at skruen arbejder i tunnel, hvilket i øvrigt som nævnt foran også er tilfældet med kystredningsbådene i udlandet. Tungtvejende argumenter kan da også anføres for dette princip; tunnellen beskytter således skruen mod sten og lignende ved hårde landinger på kysten og mod tovværk og vragrester under redningsforetagender, samtidig giver den eventuelle skibbrudne, der opholder sig i vandet, beskyttelse mod skruen.

Da der imidlertid ikke kan ses ganske bort fra den fremkomne indvending, kan man dog for at imødekomme ønsket om bedre rorforhold eventuelt montere en lodret finne i tunnellens loft, hvorved vandstrømmen i tunnellen rettes mere hen mod rorfladen.

Ad 3) Ønsket om mere opdrift i redningsbådenes stævn, derved at dens linier gøres fyldigere, har man overvejet at imødekomme i forbindelse med den nedenfor foreslåede ombygning af bådene. De foretagne undersøgelser og beregninger har imidlertid vist, at en sådan fremgangsmåde vil være mindre hensigtsmæssig og dertil meget bekostelig. Der bør i stedet gives bådene mere trim agterover f. eks. ved en omplacering af deres vægte fra for til agter, eller ved indlægning af vægte agterude. I øvrigt bør man stile efter at gøre båden lettere ved at afstå fra årer og sejl — bortset fra et mindre støttesejl. Udvalget har i denne forbindelse overvejet at erstatte kobber-luftkasserne med et moderne opdriftsmiddel af skumplastik, men man har ikke ment at burde stille forslag herom, da dette opdriftsmiddel er lige så bekosteligt som kobber-luftkasserne og ikke har væsentlig større virkning.

Ad 4) Ønsket om at skaffe læ og beskyttelse for mandskab og bjærgede kan imødekommes i forbindelse med overdækning af motor. Det har i udvalget været overvejet tillige at foretage en overdækning af bådenes stævn. Forudsætningen herfor måtte imidlertid være, at den ovenfor omtalte ombygning af stævnen i retning af at give den fyldigere linier fandt sted. Da udvalget som nævnt må tage afstand fra denne fremgangsmåde, bør der ved ombygningen af de forhåndenværende redningsbåde kun foretages en overdækning af motoren.

På grundlag af de af udvalget foretagne undersøgelser og under hensyntagen til de fra udlandet indhentede erfaringer, skal udvalget stille følgende forslag:

Hvor det under hensyn til bådenes alder er forsvarligt og hensigtsmæssigt, overdækkes de nuværende danske motorredningsbåde senest ved første hovedreparation, således at der skabes passende beskyttelse og læ for de ombordværende. Dette bør finde sted gennem en overdækning af bådenes motor, idet den nuværende motorchasihg foreslås erstattet med en aluminiumsoverdækning, der til motoren lukkes ved et skod og en vandtæt dør. Overdækningen fortsættes agterud som en skærm, hvorved der kan skabes læplads for 4 mand, samtidig med at skærmen virker som brystværn for bådformanden, der fra sin plads bør have mulighed for at manøvrere motoren.

Til yderligere beskyttelse for bådformanden foreslås en indstillelig vindskærm påmonteret.

Den eksisterende mast bør erstattes af en mindre mast, alene beregnet på føring af et støttesejl, ligesom antallet af årer bør reduceres.

Bådene forsynes med gelænder, således at maa kan bevæge sig mere sikkert omkring, og vandfaldskraven på bakkens agterkant strækkes agterefter til vantet, hvorved den i et vist omfang kan virke som skærm mod søerne.

En tegning af en dansk motorredningsbåd, som den vil se ud efter den foreslåede ombygning, er medtaget som bilag 8.

Herudover bør der foretages forbedringer med hensyn til ankergrej, slæbegrej, projektører m. v., jfr. dog herom nærmere udvalgets senere bemærkninger angående dette materiel.

B. Fremtidigt bådmateriel.

Ved afgørelsen af spørgsmålet, om hvilket bådmateriel redningsvæsenet fremtidig skal betjene sig af, må hensyn tages dels til fartøjernes stationering og dels til arbejdsopgavernes art.

Disse hensyn fører naturligt med sig, at man - som det er tilfældet i dag både her i landet og i udlandet - også fremover skal have flere typer motorredningsbåde under hensyn til, om de skal anvendes fra havn eller fra åben kyst.

Bådene skal iøvrigt opfylde følgende krav:

a. Selve bådenes konstruktion må - da de hyppigt udsættes for hårde landinger - være særdeles solid; dette gælder navnlig bunden.

b. De skal - i hvert fald hvor talen er om kystredningsbåde - være byggede af træ, da de i udlandet gjorte erfaringer med hensyn til f. eks. stålfartøjer bl. a. viser, at disse i højere grad end træ-fartøjer tager skade ved hårde landinger.

Også kravet om en let og samtidig solid konstruktion af bådene fører til, at man må foretrække trækonstruktioner.

Hertil kommer for Danmarks vedkommende den stadig bestående fare ved magnetiske miner, hvorved bemærkes, at det overfor udvalget af søværnskommandoen er blevet oplyst, at større strækninger på vestkysten ikke i en årrække fremover kan påregnes fuldstændig renset for miner.

Om eventuel anskaffelse af et stål fartøj, når farvandene kan betragtes som minefri, se nedenfor pag. 31.

c. Selve skibssiden bør være enten klinkbygget eller diagonalbygget, da disse byggemåder må formodes at give det stærkeste skrog. Den klinkbyggede båds fordel består navnlig i, at den er lettere at reparere end den diagonaltbyggede; til gengæld er sidstnævnte i sin konstruktion stærkere, men også mere bekostelig.

d. Bådene bør af hensyn til driftssikkerheden og manøvredygtigheden være dobbeltskruede og forsynede med 2 motorer. Skruerne skal som hidtil arbejde i tunneller.

e. Bådene skal være synkefri og udstyret med luftkasser.

f. Motorerne skal så vidt muligt kunne betjenes af rorgængeren.

Ved den af udvalget foretagne undersø-

geise har man fundet frem til de nedenfor beskrevne 3 fartøjstyper, som skønnes velegnede til danske forhold.

1) En ved redningsstationen »Bremerhafen« stationeret motorredningsbåd, om hvilken følgende oplysninger kan gives:

Hoveddimensioner:	L: 8,50 m B: 2,41 m
Vægt:	Med 4 mand og 30 liter brændstof 3,40 t.
Dybgående:	0,55 m.
Motor:	40 HK. BOM 59 D.B.
Fart:	Ca. 7 knob.
Aktionsradius:	Ca. 115 naut.mil.
Vægt af udrustning:	150 kg.
Materiale:	Træ
Fenderliste:	Træ
Sejlføring:	Støttesejl
Afløbning:	Transportvogn med heste eller traktor
Opbevaring:	I hus

Af denne bådtype, der er egnet som strandbåd til flade kyster, og som er indsat ved mindre stationer, er der bygget 5. De har en besætning på 3 mand; anskaffelsesprisen er ca. 100.000 kr. og byggetiden ca. 3 måneder.

2) Den ved den engelske redningsstation »Shoreham« stationerede motorredningsbådstype.

Denne båds hoveddimensioner m. v. fremgår af nedenstående oversigt, og en gengivelse af båden og dens specifikationer er medtaget som bilag 6 og 7.

Hoveddimensioner:	L: 12,49 m B: 3,55 m
Vægt:	15,2 t
Dybgående:	1,01 m
Motorer:	2 stk. AEC-benzinmotorer å 36 BHK
Fart, max:	8 knob
Aktionsradius:	134 naut.mil.
Materiale:	Træ
Sejlføring:	Støttesejl
Stationering:	Havn
Afløbning:	Slipanlæg
Anskaffelsespris:	Ca. 1/2 mill.

3) Den ved redningsstationen »Wells-next-the Sea« i Norfolk stationerede bådtype, der er af træ og har en vægt på ca. 8—9 tons. Da denne båd type eventuelt kan være egnet til afløsning af de nuværende danske kystmotorredningsbåde, er dens hoveddimensioner m. v. optaget nedenfor, og en gengivelse af båden og dens specifikationer er medtaget som bilag 4 og 5.

Bådens specifikationer er følgende:

Hoveddimensioner:	L: 10,85 m. B: 3,25 m.
Vægt:	8,9 t
Dybgående:	0,82 m.
Motorer:	2 stk. FKR-3 dieselmotorer å 20 BHK.
Fart, max:	7,61 knob.
Aktionsradius:	109 naut.mil.
Materiale:	Træ.
Sejlføring:	Ingen.
Stationering:	Kystbåd
Afløbning:	Træslip plus traktor (40 HK).
Opbevaring:	Hus på land.

Udsætning af denne båd foregår ad en træslip ved hjælp af en 40 HK traktor på larvefødder. Båden er anbragt på en trævogn med larvefødder.

Udvalget skal dog i denne forbindelse ikke undlade at bemærke, at udsætning ved hjælp af traktor og vogn med vippelad

næppe egner sig for de danske kystforhold på grund af den stærke brænding ved kysten.

På grundlag af ovenstående oplysninger og de under besøget ved det tyske og engelske redningsvæsen gjorte iagttagelser skal udvalget med hensyn til anskaffelsen af fartøjsmateriel stille følgende forslag:

1. En motorredningsbåd af samme størrelse og udstyr som den ovenfor omtalte 3 tonsbåd, der er bygget af Liirsens bådeværft i Tyskland, anskaffes og stationeres foreløbig på prøve i Esbjerg.

Da båden skal træde i stedet for de på Fanø, Manø samt ved Juvre på Rømø stationerede ro-redningsbåde, bør det undersøges, om den kan udsættes fra stranden på nævnte øer uden urimelige bekostninger. Udvalget har i denne forbindelse særlig haft opmærksomheden henvendt på Sønderho, der skønnes at frembyde de bedste betingelser for stationering af denne mindre bådtype, hvortil kommer, at en stationering af båden på dette sted efter udvalgets opfattelse vil give den bedste dækning af hele det heromhandlede farvandsområde. En stationering på Rømø har udvalget under hensyn til udsætningsforholdene måttet se bort fra, hvorfor der andetsteds er stillet forslag om bibeholdelsen af den ene af de på Rømø stationerede roredningsbåde.

Viser erfaringerne, at det ikke kan lade sig gøre at foretage udsætning med båden fra nogen af de nævnte øer, eller at dette dog kun kan ske efter afholdelse af særlige store bekostninger, bør båden stationeres fast i Esbjerg, hvor den tillige vil kunne være et naturligt supplement til den der stationerede havneredningsbåd, ligesom den vil kunne betjenes af dennes besætning. I prøvetiden bør denne båd også stationeres ved sådanne stationer på åben strand hvor elektrisk ophalerspil forefindes - herunder ved redningsstationerne Stenbjærg og Thorup strand, for at man kan få konstateret dens egnethed dersteds.

Før den har fået fast station på en af de ovennævnte øer eller i Esbjerg, må redningsstationerne på disse øer ikke nedlægges.

2. Dersom 3 tons båden viser sig velegnet ved Stenbjærg og Thorup strand, bør der anskaffes yderligere to både af denne type, der stationeres de nævnte steder.

Selv om den nye båd er en lille, meget let type, vil det formentlig blive nødvendigt at foretage flytninger af eller ombygninger ved de eksisterende bådhuse, men noget sikkert herom kan ikke siges, før prøvestationeringstiden er afsluttet.

3. Til afløsning af en af de nuværende motorredningsbåde af stor type har udvalget overvejet at foreslå anskaffet en ca. 16 tons tung motorredningsbåd af konstruktion som den nærmere ovenfor beskrevne engelske type.

Da det imidlertid overfor udvalget af redningsmandskabets repræsentanter er blevet tilkendegivet, at den danske type vil være fuldt tilfredsstillende, når den ombygges i overensstemmelse med det af udvalget foreslåede, skal man ikke stille forslag om anskaffelse af den omtalte engelske redningsbåd. Det foreslås i stedet at bygge en motorredningsbåd af den hidtidige største danske type (Esbjerg-typen) eller muligvis en noget større type, og således at der ved bygningen af denne tages hensyn til udvalgets ovenfor stillede forslag vedrørende ombygning af de forhåndenværende fartøjer og til de fremsatte ønsker om at give bådens stævn fyldigere linier, således at den samtidig overdækkes fortil.

Endvidere bør denne fremtidige bådtype være dobbeltskruet og forsynet med to motorer.

Udvalget skal endelig henstille, at man, når farvandet ved vestkysten kan betragtes som minefrit, overvejer anskaffelse af et stålfartøj af den indenfor det hollandske redningsvæsen anvendte type til afløsning af en af de motorredningsbåde, der udsættes fra havn.

VII.

Udvalgets forslag angående nedlæggelse af redningsstationer.

Som tidligere omtalt er 13 af redningsvæsenets 55 redningsstationer forsynet med såvel robåd som raketapparat, medens 3 stationer (Kirkeby, Manø og Sønderho) er forsynet alene med robåd. Endvidere er også de 3 bistationer: Juvre, Spirbakken og Skagen forsynet alene med robåd.

I erkendelse af, at robåde som redningsbådstype er utidssvarende, har udvalget stillet forslag om, at disse — med en enkelt undtagelse - afskaffes.

Ved dette forslags gennemførelse opstår spørgsmålet om nødvendigheden af at indsætte motorbåde som erstatning for robådene. Der må herved tages hensyn dels til behovet for overhovedet at have en redningsbåd ved de pågældende stationer dels til mulighederne for at foretage en udsætning af motorredningsbåde dersteds.

I så henseende bemærkes, at da motorredningsbådene - såvel de forhåndenværende som de, der foreslås anskaffet — kan gøre en større fart og bl. a. derved har fået større aktionsradius, end tilfældet var med det fartøjsmateriel, man disponerede over, da antallet af redningsstationer og disses placering i sin tid fastlagdes, kan der efter udvalgets opfattelse ikke være nogen nødvendighed for at placere motorredningsbåde ved samtlige de stationer, hvorfra ro-redningsbådene foreslås fjernet.

Udvalget må mene, at vestkysten - selv efter afskaffelsen af samtlige roredningsbåde - vil være forsvarligt dækket med de nuværende motorredningsbåde, når robådsstationerne i en række tilfælde bevares som raketstationer, og der derhos stationeres en mindre motorredningsbåd i Esbjerg eller på en af øerne i farvandet ved Esbjerg, jfr. herved bemærkningerne overfor pag. 31, samt når motorbåde af samme type stationeres ved Stenbjærg og Thorup strand.

De stationer, hvor roredningsbådene afskaffes og ikke erstattes med motorredningsbåde, foreslår udvalget i almindelighed opretholdt som raketstationer, såfremt de hidtil har været forsynet med raketmateriel.

Angående de enkelte redningsstationer bemærkes:

Kirkeby, forsynet alene med robåd, foreslås opretholdt som ro-bådsstation. Om den særlige begrundelse for dette forslag henvises til betænkningens pag. 27.

Juvre (bistation), forsynet alene med robåd, foreslås nedlagt.

Manø, forsynet alene med robåd, foreslås nedlagt.

Sønderho, forsynet alene med robåd, foreslås nedlagt som ro-bådsstation, men indstilles forsynet med en motorredningsbåd af den tidligere omtalte tyske 3 tons-type.

Rindby, forsynet med såvel robåd som raketapparat, foreslås nedlagt som robådsstation, men opretholdt som raketstation.

Esbjerg, forsynet alene med motorredningsbåd, foreslås opretholdt uændret.

Blavand, forsynet med såvel robåd som raketapparat, foreslås nedlagt som robådsstation, men opretholdt som raketstation.

Vejrs, forsynet med såvel robåd som raketapparat, foreslås nedlagt som bådstation, men opretholdt som raketstation.

Hennegård, forsynet alene med raketapparat, foreslås opretholdt uændret.

Nymindegab, forsynet med såvel robåd som raketapparat, foreslås nedlagt som bådstation, men opretholdt som raketstation.

Bjerregård, forsynet alene med raketapparat, foreslås opretholdt uændret.

Hvide Sande, forsynet med såvel motorredningsbåd som raketapparat, foreslås opretholdt uændret.

Søndervig, forsynet alene med raketapparat, foreslås opretholdt uændret.

Vedersø, forsynet med såvel robåd som raketapparat, foreslås nedlagt som bådstation, men opretholdt som raketstation.

Fjand, forsynet alene med raketapparat, foreslås nedlagt, da det efter udvalgets opfattelse vil være muligt - med de moderne transportmidler - at betjene området fra nabostationerne.

Torsminde, forsynet med såvel motorredningsbåd som raketapparat, foreslås opretholdt uændret.

Tuskær, forsynet med såvel robåd som raketapparat, foreslås nedlagt som bådstation, men opretholdt som raketstation.

F erring, forsynet alene med raketapparat, foreslås opretholdt uændret.

Liløre, forsynet alene med raketapparat, foreslås nedlagt, da det efter udvalgets opfattelse vil være muligt - med de moderne transportmidler — at betjene området fra nabostationerne.

Flyvholm, forsynet med såvel robåd som raketapparat, foreslås nedlagt som bådstation, men opretholdt som raketstation.

Tyborøn, forsynet med såvel motorredningsbåd som raketapparat, foreslås opretholdt uændret.

Vester Agger, forsynet med såvel robåd som raketapparat, foreslås nedlagt som bådstation, men opretholdt som raketstation.

Lyngby, forsynet alene med raketapparat, foreslås opretholdt uændret.

Stenbjærg, forsynet med såvel robåd som raketapparat, foreslås opretholdt som raketstation og forsynet med en motorredningsbåd af mindste type, idet ro-redningsbåden samtidig fjernes.

Nørre-Vorupør, forsynet med såvel motorredningsbåd som raketapparat, foreslås opretholdt uændret.

Klitmøller, forsynet med såvel motorredningsbåd som raketapparat, foreslås opretholdt uændret.

Hanstholm, forsynet med såvel motorredningsbåd som raketapparat, foreslås opretholdt uændret.

Vigsø, forsynet alene med raketapparat, foreslås nedlagt, da det efter udvalgets opfattelse vil være muligt - med de moderne transportmidler - at betjene området fra nabostationerne.

hild strand, forsynet med såvel motorredningsbåd som raketapparat, foreslås opretholdt uændret.

Thorup strand, forsynet med såvel robåd som raketapparat, foreslås opretholdt som raketstation og forsynet med en motorredningsbåd af mindste type, idet ro-redningsbåden samtidig fjernes.

Slette strand, forsynet med såvel motorredningsbåd som raketapparat, foreslås opretholdt uændret.

Løkken, forsynet med såvel motorredningsbåd som raketapparat, foreslås opretholdt uændret.

Lønstrup, forsynet med såvel motorredningsbåd som raketapparat, foreslås opretholdt uændret.

Hirtshals, forsynet med såvel motorredningsbåd som raketapparat, foreslås opretholdt uændret.

Kandestederne, forsynet med såvel robåd som raketapparat, foreslås nedlagt som

bådstation, men opretholdt som raketstation.

Spirbakken (bistation), forsynet med robåd alene, foreslås nedlagt.

GI. Skagen, forsynet med såvel robåd som raketapparat, foreslås nedlagt som bådstation, men opretholdt som raketstation.

Skagen (bistation), forsynet med robåd alene, foreslås nedlagt.

Skagen havn, forsynet med såvel motorredningsbåd som raketapparat, foreslås opretholdt uændret.

Sæby, forsynet alene med motorredningsbåd, foreslås opretholdt uændret.

Hals, forsynet alene med motorredningsbåd, foreslås opretholdt uændret.

Grenå havn, forsynet med såvel motorredningsbåd som raketapparat, foreslås opretholdt uændret.

Anholt havn, forsynet med såvel motorredningsbåd som raketapparat, foreslås opretholdt uændret.

Østerby, på Læsø, forsynet med såvel motorredningsbåd som raketapparat, foreslås opretholdt uændret.

Vesterø, på Læsø, forsynet med såvel motorredningsbåd som raketapparat, foreslås opretholdt uændret.

Odden havn, forsynet alene med motorredningsbåd foreslås opretholdt uændret.

Tisvildeleje, forsynet alene med raketapparat, foreslås opretholdt uændret.

Stevns, forsynet alene med raketapparat, foreslås opretholdt uændret.

Ålebæk på Møn, forsynet alene med raketapparat, foreslår udvalget gjort til bistation og derefter i en nærmere fremtid nedlagt, idet stationen Klintholm fra samme tid etableres tillige som raketstation.

Klintholm havn, forsynet med motorredningsbåd, foreslås opretholdt med den af det vedrørende stationen Ålebæk anførte flydende ændring.

Gedser, forsynet alene med motor redningsbåd, foreslås opretholdt uændret.

Rønne, forsynet med såvel motorredningsbåd som raketapparat, foreslås opretholdt uændret.

Hasle, forsynet alene med raketapparat, foreslås opretholdt uændret.

Allinge, forsynet alene med raketapparat, foreslås opretholdt uændret.

Gudhjem, forsynet alene med raketapparat, foreslås opretholdt uændret.

Svaneke, forsynet alene med raketapparat, foreslås opretholdt uændret.

Christiansø, forsynet alene med raketapparat, foreslås opretholdt uændret.

Snogebæk, forsynet med såvel robåd som raketapparat, foreslås nedlagt som robådsstation, men under hensyn til den bornholmske østkysts farlighed og den relativt store besejling af dette farvand, indstiller udvalget samtidig, at området forsynes med en motorredningsbåd. Da denne på grund af forholdene vanskeligt kan placeres i Snogebæk, foreslås det, at den nye båd stationeres i Neksø, således at den indtil videre betjenes af mandskabet fra Snogebæk station, der bibeholdes som raketstation.

Ved en gennemførelse af de ovenfor stillede forslag vil der f. eks. på kyststrækningen mellem Esbjerg og Hvide Sande og mellem Hirtshals og Skagen kun være henholdsvis 5 og 2 raketstationer tilbage; derimod ingen bådstationer.

Udvalget har imidlertid anset de områder, hvorfra ro-redningsbådene fjernes, og hvor nye motorredningsbåde ikke indsættes for tilstrækkeligt dækkede gennem det tilbageværende antal raketstationer og det bestående antal motorredningsbådsstationer, idet der kun i meget ringe omfang finder erhvervsfiskeri sted fra de nævnte kystafsnit.

For så vidt angår spørgsmålet om mandskabet ved de nedlagte stationer henvises til bemærkningerne herom i afsnit IX.

VIII.

Andet materiel og udstyr.

/. *Båd slæb.*

I I860 blev der efter indenrigsministeriets bestemmelse foranstaltet nogle prøver med bådslæb af samme type, som de dengang i det engelske redningsvæsen anvendte for at vurdere dette hjælpemiddels evne til at forhindre båden i »at løbe tværs i søen«. Prøverne gav et tilfredsstillende resultat, og det blev derfor bestemt at anskaffe bådslæb til samtlige bådstationer.

I kommissionsbetænkningen af 1926 anføres det, at konstruktionen af bådslæbene havde holdt sig uændret indtil da, bortset fra enkelte forbedringer. For de i dag anvendte bådslæb gælder det, at de i princippet svarer til de oprindeligt anskaffede.

Disse bådslæb har gennem årene vist sig hensigtsmæssige og tilsvarende typer anvendes da også i udlandet.

Udvalget har ikke fundet grundlag for at foreslå nogen ændring af bådslæbenes princip, men har dog ment at måtte overveje, om et andet og stærkere materiale til bådslæbene end sejldug kunne skaffes, og man har her i særlig grad været opmærksom på nylon.

Man har ikke i udlandet nogen erfaring med hensyn til anvendelse af andre materialer end sejldug og bestræbelserne bør derfor indtil videre gå ud på at forstærke de eksisterende bådslæb. I så henseende er det overfor udvalget blevet oplyst, at redningsvæsenet nu forsyner bådslæbene med forstærkningsbælter, hvorved man opnår at begrænse en eventuel begyndende sprængning af slæbet.

Udvalget har erfaret, at man også i Holland har arbejdet med at forstærke slæbet, og at forstærkningerne her foretages på den måde, at slæbet indvendig forsynes med dobbelt sejldug i bælter, og at det på forstærkningsstederne er udstyret med pariseringe med ca. 2 cm hul til aflastning af vandtrykket på bådeslæbets sider. Samtidig har man for yderligere at mindske risikoen for sprængning ved pludselig og voldsom fyldning af slæbet - men på bekostning af dets bremsende virkning — givet det et større hul i bunden og forsynet det med jernringe både fortil og bagtil. Fra hollandsk side har man udtalt sin tilfredshed med dette bådslæb.

Udvalget skal stille forslag om, at der med assistance fra søværnet gennemføres en forsøgsrække til konstatering af et sådant sejldugsslæbs styrke sammenlignet med det i øjeblikket indenfor redningsvæsenet anvendte.

Falder forsøgene med disse slæb tilfredsstillende ud, bør fremtidige bådslæb forstærkes på nævnte måde og eksisterende bådslæb ændres eller udskiftes.

Endvidere skal udvalget indstille, at man i de kommende år har opmærksomheden henvendt på, om der fremkommer nye materialer, der må anses for stærkere end og velegnede til afløsning af sejldug.

//. *Redningsveste.*

Ved den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen, vedtaget i London i 1948, er påbudt en ny type redningsveste, der bl. a. skal være forsynet med nakkepude, således at de er i stand til at holde den nødstedtes hoved ovenvande. Redningsvæsenet er dog ikke pligtig at følge disse bestemmelser og har hidtil anvendt de gængse typer, kapokfyldte red-

ningsveste, der imidlertid er upraktiske for besætningen.

Forskellige moderne redningsvesttyper har været forelagt udvalget, og af disse må navnlig den indenfor USA's luftvåben anvendte anses for velegnet. Denne redningsvest er forsynet med nakkepude, men opfylder dog ikke sikkerhedskonventionens krav, for så vidt som det er en luftvest. Luftsækken, der er af gummi, har efter det for udvalget oplyste en holdbarhed på ca. 5 år. Den kan særdeles let udskiftes.

Udvalget skal foreslå, at de nu anvendte redningsveste erstattes med en mere moderne og hensigtsmæssig type, men det skal dog henstilles, at man - forinden anskaffelse finder sted - afventer resultaterne af nogle indenfor det hollandske redningsvæsen stedfindende forsøg med redningsveste af skumplastik.

///. Ankergrej.

Ved studiebesøget i Holland forevistes et engelsk patentanker, der kun er forsynet med een flig. Dette anker er meget let at betjene, og man var i det hollandske redningsvæsen tilfreds med denne ankertype.

Udvalget skal stille forslag om, at et sådant anker anskaffes på prøve.

IV. Raketmateriel o. lign.

Dette materiel falder naturligt i tre grupper, nemlig:

1) materiel til udskydning af liner,
2) belysningsmateriel og
3) signalmateriel.

Ad 1)

Til udskydning af liner fra stranden disponerer redningsvæsenet over tre typer raketter af forskellig styrke. Udvalget har ved flere lejligheder set raketterne demonstreret, og de har virket tilfredsstillende.

Udvalget har ikke fundet grundlag for fremsættelse af forslag til ændringer på dette område.

Til under vanskelige forhold at opnå kontakt mellem redningsbåden og det strandede skib anvendes et lineudskydningsgevær, hvorved en smækker line kan udskydes over en større afstand.

Disse geværer, hvoraf der her i landet anvendes en norsk, en engelsk og en dansk type, er temmelig store og noget vanskelige at håndtere.

Ved besøget ved det tyske redningsvæsen er udvalget blevet bekendt med et lineudskydningsapparat, der må anses for særdeles praktisk og bedre egnet end det tilsvarende danske materiel. Udvalget skal derfor stille forslag om, at der foreløbig hjemtages nogle sæt af disse apparater fra Tyskland, for at man nærmere kan prøve deres egnethed ved danske stationer.

Ad 2)

Belysningsproblemet har to sider, dels a) belysning af arbejdsstedet på stranden, dels b) belysning af det nødstedte fartøj.

ad a) Belysningen af arbejdsstedet finder sted ved hjælp af såkaldte strandingslys, der ophænges i et stativ. De besidder en særdeles kraftig lysenergi og må anses for velegnede til det omhandlede formål. Udvalget skal derfor ikke stille forslag til ændringer på dette område.

ad b) Redningsvæsenet disponerer ikke i dag over midler til belysning af det nødstedte fartøj inde fra land, og man har derfor i udvalget overvejet spørgsmålet om anskaffelse af projektører med tilhørende strømkilde til dette formål. Sådanne projektører ville samtidig kunne erstatte de ovennævnte strandingslys.

I den anledning foranledigede udvalget en demonstration af den indenfor de danske statsbaner anvendte katastrofebelysning samt af nogle indenfor civilforsvarskorpset anvendte projektører.

På grundlag af de herved g jorte iagttagelser mener udvalget ikke at burde foreslå projektører anskaffet til det nævnte formål. De forhold, hvorunder projektørerne skal virke, stiller sådanne krav til deres driftssikkerhed og lysenergi, at de ved de samme forhold nødvendiggjorte krav om projektørernes let-transportable og let-hånd-

terlige karakter ikke samtidig kan opfyldes.

Man har derfor overvejet muligheden af gennem benyttelse af faldskærmslys at belyse strandingen.

Udvalget har erfaret, at der i nævnte øjemed i udlandet anvendes faldskærmslys med en brændetid på indtil 2 min., og der stilles forslag om anskaffelse af nogle faldskærmslys af denne type; disse lys bør prøves ved forskellige redningsstationer. Man skal dog fra udvalgets side henlede opmærksomheden på den brandfare, der kan være forbundet med faldskærmslysenes anvendelse i nærheden af plantager under pålandsvinde.

Udvalget skal endelig stille forslag om, at den kraftige lysenergi, som de ovennævnte strandingslys besidder, søges udnyttet på en projektørlignende måde.

Ad 3)

Det er udvalget bekendt, at der ved redningstationer i udlandet findes signalkasser, der foruden de ovenfor omtalte faldskærmslys med 2 minutters brændetid indeholder farvede lyskugler og knaldpatroner.

Da dette udstyr som helhed er meget enkelt og praktisk konstrueret og endvidere forekommer bedre egnet end det tilsvarende danske materiel, skal udvalget foreslå, at der anskaffes nogle sæt heraf på prøve ved redningsvæsenet.

V. Nødhjælpskasser.

Redningsbådene medfører en nødhjælpskasse, hvis indhold på udvalgets foranledning er blevet gennemgået ved forsvarets lægekorps, der ikke har fundet anledning til at foreslå indholdet ændret.

Lægekorpset har endvidere udtalt, at det ikke kan anbefales, at indholdet af nødhjælpskassen suppleres med smertestillende midler, f. eks. morfin el. lign.

IX.

Redningsstationernes normering med personel.

I betænkningens afsnit **III** angående redningsvæsenets organisation er der nærmere gjort rede for redningsstationernes normering med personel. Det fremgår af det der anførte, at normeringen ved de 3 typer redningsstationer er følgende:

Robådstationer

1 bådformand
11 båd- og betjeningsmænd.

Motorbådstationer

1 bådformand
7-8 båd- og betjeningsmænd

Raketstationer

5 betjeningsmænd.

Hertil kommer ved samtlige stationer: 1 opsynsmand.

Man har i udvalget drøftet spørgsmålet om størrelsen af det personel, som er påkrævet til betjening af materiellet ved stationerne. Herved er man blevet opmærksom på, at der til stationerne i udlandet er knyttet forholdsvis færre personer, end tilfældet er her i landet.

På denne baggrund har det for udvalget været naturligt med henblik på bådmateriellets modernisering at overveje, om det i fremtiden **vil** være nødvendigt at opretholde en bådbesætning af den ovenfor angivne størrelse. Udvalget er nået til enighed om, at man bør tilsigte en reduktion af besætningen i redningsvæsenets fremtidige almindelige bådtype. Det er udvalgets opfattelse, at der til en forsvarlig bemanding af de i overensstemmelse med de stillede forslag moderniserede motorredningsbåde, som udsættes fra åben kyst, ikke udkræves mere end 7 mand samt en bådformand, og eventuelt vil yderligere reduktion med 1 mand kunne foretages. Udvalget mener endvidere, at en bemanding på 5 mand og 1 bådformand vil være tilstrækkelig på de ligeledes moderniserede redningsbåde, der går ud fra havne. Hvor særlige forhold gør sig gældende (f. eks. ved Hvide Sande) bør dog *redningsmandskabet* evt. forøges med 1 eller 2 mand. Hvad angår besætningens størrelse i den af udvalget foreslåede mindre bådtype findes en yderligere reduktion at måtte kunne gennemføres.

Udvalget har dog herved været opmærksom på, at en besætning af den foreslåede størrelse muligvis kan nødvendiggøre assistance til det faste personel ved udsætning af redningsbåde fra åben strand, men det er udvalgets opfattelse, at en sådan assistance må kunne sikres ved aftale med personer, der alene modtager betaling for den enkelte arbejdspræstation.

Det skal endelig anføres, at udvalget er enig om, at der ikke bør foretages reduktioner af det ved raketstationerne ansatte mandskab.

X.

Vederlag og understøttelser m. v.

I. Vederlag.

Loven af 26. marts 1852 om redningsvæsenets oprettelse tillagde ikke redningsvæsenets personel - opsynsmanden dog herfra undtaget - noget fast vederlag, men afgav alene hjemmel for udbetaling af en godtgørelse for deltagelse i redningsforetagender og øvelser. Først ved loven af 30. oktober 1857 indførtes der et fast årligt vederlag. Vederlag bevilges på de årlige finanslove.

Pr. 1. april 1954 udgorde dette vederlag følgende beløb:

Stilling	Vederlag	g til	lait
Opsynsmænd	900 kr.	765 kr.	1665 kr.
Bådformænd	720 -	612 -	1332 -
Båd- o. betjeningsmænd	540 -	459 -	999 -

Opsynsmændene ved raketstationerne »Stevns« og »Christiansø«, der begge er tjenestemænd under forsvarsministeriet (fyrvæsenet), oppebærer som vederlag 600 kr. + det til enhver tid gældende honorartillæg.

Det vil heraf ses, at vederlaget består af to dele, nemlig et grundbeløb samt et midlertidigt tillæg, der siden april 1947 reguleres overensstemmende med tillægget til de på finansloven opførte honorarer. Det er udvalgets opfattelse, at denne betaling må anses for passende, og at den i størrelse ikke står tilbage for den ydelse, der efter de for udvalget foreliggende oplysninger tilstås redningsmænd i udlandet.

Som nævnt hjemlede loven af 1852 udbetaling af godtgørelse for deltagelse i redningsforsøg og øvelser, og disse bestemmelser danner stadig grundlag for disse godtgørelsers udbetaling.

De detaillerede regler om, hvornår krav på sådanne ydelser opstår, findes i de gældende reglementer for mandskab og opsynsmænd.

Reglementerne indeholder ingen angivelse af, med hvilke beløb ekstrabetalingen ydes, der henvises blot til »gældende takster«. Ifølge disse takster, der er fastsat af forsvarsministeriet, modtager mandskab og opsynsmænd samme godtgørelse, men dennes størrelse er afhængig af den udøvede virksomheds art, og den er forskellig for bådstationer og raketstationer.

Ekstrabetalingen ydes i øjeblikket med følgende beløb:

	Ved bådstationerne	Ved raketstationerne
Redningsforetagender	25—60 kr.	17-30 kr.
»Forgæves møder«	12 kr.; 17 kr. for 6 timer og derover (indtil 24 timer)	8 kr.; 12 kr. for 6 timer og derover (indtil 24 timer)
Moder v. stationen	Indtil 4 timer: intet; over 4 timer og indtil 12 timer: halvdelen af det for forgæves møder fastsatte vederlag; over 12 timer: en efter forholdene afpasset højere betaling.	
Dagøvelser	15 kr.	8 kr.
Natøvelser	20	12

Spørgsmålet om en forhøjelse af disse

ekstrabetalinger har været overvejet i udvalget, der under hensyn til, at sidste forhøjelse fandt sted pr. 1. juni 1946, skal henstille, at de nævnte takster reguleres således:

	Virksomhed med bådmateriellet	Virksomhed med ;raketmateriellet
Redningsforetagender	18-44 kr. (33,30-81,40 kr.)	12-22 kr. (22,20-40,70 kr.)
»Forgæves møder« ...	9 kr. (16,65 kr.) 12 kr. for 6 timer og derover (22,20 kr.) (indtil 24 timer)	6 kr. (11,10 kr.) 9 kr. for 6 timer og derover (16,65 kr.) (indtil 24 timer)
Møder v. stationen ...	Indtil 4 timer: intet; over 4 timer og indtil 12 timer: halvdelen af det for forgæves møder fastsatte vederlag; over 12 timer: en efter forholdene afpasset højere betaling.	
Dagøvelser	11 kr. (20,35 kr.)	6 kr. (11,10 kr.)
Natøvelser	15 kr. (27,75 kr.)	9 kr. (16,65 kr.)

Ved beregningen af de foreslåede satser er udvalget gået ud fra, at de i 1946 fastsatte beløb inkluderer den dagældende dyrtidsregulering til statens honorarer (40 %). Under hensyntagen hertil har man fundet frem til de hidtil gældende ydelsers grundbeløb, som tænkes anvendt som fremtidig ydelse reguleret med det til enhver tid gældende honorartillæg.

De i skemaet i parantes anførte tal er grundbeløbene med det fra 1. april 1954 gældende honorartillæg (85 %).

Der har over for udvalget været fremført forslag om, at den stedfortræder, som det i tilfælde af sygdom kan blive nødvendigt at anvende til erstatning for en af mandskabet, bør oppebære også almindelig månedsløn og ikke blot - som i øjeblikket - eventuel ekstrabetaling.

Udvalget skal hertil bemærke, at størrelsen af det faste årlige vederlag viser, at dette ydes for at »stå til rådighed«, hvilket yderligere underbygges af den omstændighed, at der ydes ekstrabetaling, når der bliver tale om udførelse af egentligt arbejde inden for redningsvæsenets tjeneste.

Under hensyn hertil har udvalget ikke ment at kunne gå ind for det fremsatte forslag, hvor det drejer sig om kortere funktionsperioder.

I de tilfælde, hvor det på grund af sygdom måtte blive nødvendigt igennem længere tid at benytte en stedfortræder, vil udvalget dog mene, at en sammenligning med de fastansatte redningsmænds ansættelsesvilkår er naturlig, og at der derfor er grundlag for udbetaling af fast månedligt vederlag ved siden af eventuelle ekstrabetalinger.

Udvalget skal derfor stille forslag om, at der søges fastlagt en ordning, hvorefter der kan udbetales fast vederlag i de tilfælde, hvor det måtte blive nødvendigt at benytte stedfortræder på ubestemt tid udover et halvt år.

Endelig er der fremkommet forslag om ydelse af et særligt vederlag til opsynsmændene på 50 kr. månedlig i månederne september - april (incl.) for virksomhed med tilsigelse til strandvagt. Som begrundelse for et sådant særligt vederlag fremføres, at selve tilsigelsen medfører en del ekstraarbejde, samt at det - når vagten er sat - er nødvendigt for opsynsmanden at forblive i hjemmet som telefonvagt.

Det er udvalget bekendt, at spørgsmål om et sådant vederlag tidligere har været behandlet i forsvarsministeriet, men at man hidtil har afslået at give særlig betaling for at tilsige til strandvagt, idet man har betragtet det hermed forbundne arbejde som hørende med til opsynsmandens naturlige tjenestepligter.

Opsynsmændene oppebærer for tiden 648 kr. mere i fast årligt vederlag end båd- og betjeningsmændene. Denne forskel i løn er begrundet i det med stillingen som opsynsmand forbundne større ansvar og

større arbejde. For opsynsmænd ved stationer, hvor der alene er raketapparat, er arbejdet ifølge forholdets natur noget mindre omfattende, men opsynsmændene oppebærer dog også her 648 kr. mere end mandskabet.

Af nogle udvalget i oversigtsform forelagte oplysninger fremgår, at antallet af tilsigelser til strandvagt svinger en hel del fra et kystafsnit til et andet, hvorimod forskellen ikke er så stor mellem stationer, der ligger nær ved hinanden. For den enkelte station veksler antallet en del fra det ene år til det andet. En gennemsnitsberegning har under disse omstændigheder mindre værdi, men man kan dog i almindelighed sige, at antallet af tilsigelser sædvanligvis vil ligge på omkring 30-40 ved størstedelen af stationerne i løbet af de 8 vintermåneder.

Under hensyntagen til strandvagtens store betydning, samt til at der for opsynsmændene er forbundet en del arbejde med at tilsige til vagten, finder udvalget, at der bør ydes opsynsmændene et vist vederlag for denne virksomhed.

Udvalget kan dog ikke gå ind for, at der gennemføres en ordning, hvorefter betaling ydes efter antallet af gange, hvor tilsigelse har fundet sted. Der må i stedet findes frem til et passende fast månedligt vederlag, som dog efter udvalgets opfattelse ikke med rimelighed kan fastsættes til det foreslåede beløb, hvorimod man kan gå ind for en ekstrabetaling på 25 kr. månedlig i månederne fra september til april (begge inclusive) ved motorredningsbådsstationerne.

Derimod mener udvalget, under hensyn til at opsynsmandens almindelige arbejde ved en raketstation - som foran anført - er af mindre omfang end ved en bådstation, ikke at kunne anbefale, at det nævnte særlige vederlag for at tilsige til strandvagt ydes opsynsmænd ved raketstationer.

For udførelsen af tjeneste som strandvagt modtager redningsvæsenets personel en under hensyn til den gældende timebetaling for ufaglært arbejdskraft fastsat timeløn. Denne betaling er senest med virkning fra I. september 1952 forhøjet til 3,75 kr i timen.

Der har over for udvalget været fremsat ønske om en forhøjelse af denne timebetaling, og udvalget har fundet det rimeligt at gå ind for en forbedring af betalingen for vagttjenesten. Det henstilles derfor at søge gennemført en ordning, hvorefter den ovennævnte timebetaling kombineres med den for tjenestemændene gældende natpengeordning, således at der for vagttjeneste i tidsrummet fra kl. 21 til kl. 6 foruden den ovennævnte timebetaling ydes det for tjenestemænd til enhver tid gældende nat-pengetillæg, der i øjeblikket udgør 65 øre pr. time.

Vedrørende spørgsmålet om den lønningsmæssige stilling for mandskabet ved de stationer, der efter udvalgets forslag helt nedlægges, eller hvor mandskabsstyrken reduceres, bemærkes, at man ved nedlæggelse af stationer tidligere har benyttet den fremgangsmåde, at mandskabet, indtil det afgår af redningsvæsenets tjeneste på grund af alder eller af anden grund, modtager det sædvanlige vederlag + det til enhver tid gældende midlertidige tillæg, mod for denne vederlæggelse at forrette den efter de gældende regler og instrukser fornødne strandvagttjeneste. Udvalget har efter omstændighederne ikke fundet det betimeligt at foreslå denne praksis fuldstændig ændret, men skal dog indstille, at der finder afskedigelse sted af den del af en nedlagt stations personel, som ved nedlæggelsen er under 30 år.

II. *Understøttelser.*

Som tidligere nævnt er det ved redningsstationerne ansatte personel ikke tjenestemænd. Personellet har dog en særlig understøttelsesordning af pensionslignende karakter uden selv at yde noget bidrag hertil.

Understøttelserne til redningsstationernes mandskab blev oprindeligt ydet gennem den velgørende institution »Kronprins Frederiks Fond«, senere - nemlig fra 1892 - af en understøttelseskasse, hvis midler tilvej ebragtes ved bidrag dels fra nævnte

fond, dels fra statskassen. I 1921 ophævedes understøttelseskassen, og dens midler indgik i statskassen, hvorfra understøttelserne siden er udbetalt.

De gældende regler om udbetaling af understøttelser, der siden 1900 også omfatter enker efter afgået mandskab, findes nu i et reglement fra 20. april 1950.

Dette reglement bygger på de i tjenestemandsloven af 1919 fastsatte principper. Da disse nu er forladt, har udvalget anset det for hensigtsmæssigt at tage reglementet op til revision under hensyn til udviklingen på dette område. Dette har ført til omfattende ændringer, og udkastet til nyt reglement er optaget som bilag 1 til betænkningen.

Henset til de vidtgående ændringer er det fundet praktisk at gennemgå udkastets bestemmelser paragraf for paragraf og drage sammenligninger med de gældende bestemmelser.

Ad § 1, stk. 1, der er sålydende:

»Enhver ved redningsstationerne fast ansat opsynsmand, bådformand, bådmand og betjeningsmand er berettiget til understøttelse af statskassen efter nedennævnte regler, når han afskediges på grund af alder eller svagelighed eller anden ham utilregnelig årsag.«

Bestemmelsen indeholder en fra det tidligere reglement uændret angivelse af den til understøttelse berettigede personkreds og de betingelser, hvorunder retten til understøttelse indtræder.

Ad § 1, stk. 2 og 3, der er sålydende:

»Opsynsmænd er berettiget til at søge sig afskediget på grund af alder ved det fyldte 65. år og er forpligtet til at fratræde med udgangen af den måned, hvori de fylder 70 år.

Bådformænd, bådmænd og betjeningsmænd er berettiget til at erholde afsked på grund af alder ved det fyldte 60. år og forpligtet til at søge afsked fra udgangen af den måned, hvori de fylder 63 år.«

Bestemmelsen indeholder en for den nye understøttelsesordning nødvendig fastsættelse af aldergrænser, hvorefter mandskabet er berettiget til afskedigelse på grund af alder ved det fyldte 60. år og forpligtet til at søge afsked fra udgangen af den måned, hvori de fylder 63 år, medens de tilsvarende grænser for opsynsmændene er henholdsvis 65 og 70.

Efter det over for udvalget oplyste svarer de nævnte aldersgrænser nogenlunde til, hvad der har været praktiseret inden for redningsvæsenet gennem en årrække. Nogen fare for redningsvæsenets effektivitet indebærer de nævnte aldersgrænser efter udvalgets skøn ikke, hvorved bemærkes, at afskedigelsesretten er diskretionær, således at afskedigelse altid kan finde sted, dersom administrationen anser det fornødent.

Det stillede forslag til en ny understøttelsesordning er iøvrigt knyttet til forudsætningen om, at de nævnte aldersgrænser kommer til at gælde.

Ad § 2, der er sålydende:

»Enken efter en af de i § 1 nævnte personer, som ved dødsfaldet enten endnu var i tjenesten eller oppebar understøttelse af statskassen, har ret til understøttelse efter nedennævnte regler, medmindre ægteskabet er indgået efter mandens 60. år eller på hans dødsleje eller efter hans afskedigelse.«

Bortset fra reglen om, at ægteskab indgået efter mandens 60. år eller på hans dødsleje ikke giver ret til understøttelse, svarer bestemmelserne til de hidtil gældende.

Ad § 3, der er sålydende:

»Understøttelsen bestemmes på grundlag af mandens tjenestealder, regnet fra det tidspunkt, da han i 5 år efter sit fyldte 30. år har været fastansat ved redningsvæsenet, og gennemsnittet af den lønningsindtægt (årslønnen - heri ikke medregnet midlertidigt tillæg eller honorarer for redningsforetagender eller kvartalsøvelser e. 1.), som han har oppebåret i de efter understøttelsesrettens indtræden sidst forløbne 3 år før afskedigelsen (døden). Såfremt manden har

gjort tjeneste i mindre end 3 år efter at have opnået ret til understøttelse, beregnes understøttelsen på grundlag af den gennemsnitlige lønningsindtægt i hele tjenestetiden efter understøttelsesrettens indtræden. Når afskedigelse finder sted ved det tidspunkt, til hvilket den pågældende er forpligtet til at søge sin afsked, i de i § 5 og § 6 c) nævnte tilfælde samt for så vidt angår enker efter ansatte ved redningsvæsenet, som ved dødsfaldet ikke havde opnået ret til understøttelse, beregnes understøttelsen på grundlag af den sidst oppebårne lønningsindtægt.«

Bestemmelsen indeholder en angivelse af de faktorer, der er bestemmende for understøttelsens størrelse, nemlig:

1) tjenestealderen og
2) den understøttelsesgivende indtægt.

Angående *1)* tjenestealderen bemærkes, at denne tidligere løb fra den faste ansættelse efter det fyldte 30. år, medens den ifølge udkastet først begynder at løbe fra det tidspunkt, da den pågældende i 5 år efter det fyldte 30. år har været fastansat ved redningsvæsenet.

Om denne - for den nye understøttelses - ordning nødvendige - forskydnings indvirkning på understøttelserne henvises til oversigten nedenfor.

Angående *2)* den understøttelsesgivende indtægt bemærkes, at den bestemmes som gennemsnittet af den lønningsindtægt (d. v. s. det faste årlige vederlag *alene* — uden midlertidigt tillæg), der er oppebåret i de efter understøttelsesrettens indtræden sidst forløbne 3 år før afskedigelsen (døden).

Bortset fra den af det ændrede tidspunkt for understøttelsesrettens indtræden flydende ændring svarer bestemmelsen til den hidtil gældende.

I § *3, 2.* pkt. gives en regel om den understøttelsesgivende lønningsindtægt i de tilfælde, hvor den pågældende har gjort tjeneste i mindre end 3 år efter understøttelsesrettens indtræden. Denne regel svarer til den hidtil gældende.

I § 3, 3. pkt. bestemmes det, at den understøttelsesgivende lønningsindtægt svarer til den sidst oppebårne lønningsindtægt i de tilfælde, hvor afskedigelse i henhold **til** § 1, stk. 2 og 3 *skal* søges, samt hvor afskedigelse skyldes tilskadekomst i tjenesten. Endvidere regnes der også med sidst oppebårne lønningsindtægt, når det drejer sig om fastsættelse af understøttelse til enken efter en redningsmand, der er omkommet ved udførelsen af sin tjeneste eller afgået ved døden som følge af tilskadekomst i tjenesten.

Denne regel, der svarer til tjenestemandslovens bestemmelse, har ikke tidligere været gældende for redningsvæsenets understøttelser, men udvalget finder det rimeligt, at de fordele, denne regel rummer, også kommer redningsvæsenets personale til gode, selv om det erkendes, at dens praktiske betydning - bortset fra tilfælde af tilskadekomst og beregning af understøttelser til enker i de to ovennævnte tilfælde - næppe vil blive stor, eftersom der ikke arbejdes med lønningsklasser og alderstillæg inden for redningsvæsenets lønningssystem.

Ad § 4, der er sålydende:

»Størrelsen af understøttelsen til en afskediget opsynsmand, bådformand, bådmand eller betjeningsmand bestemmes således, at en tjenestealder regnet fra det tidspunkt, da den pågældende har været fastansat ved redningsvæsenet i 5 år efter sit fyldte 30. år — på

under 4	år	giver	18/60	af lønningsindtægten	i understøttelse
fra 4- 7	-	-	24/60	-	
- 7-10	-	-	30/60	-	
- 10-12	-	-	31/60	-	
- 12-14	-	-	32/60	-	
- 14-16	-	-	33/60	-	
- 16-18	-	-	34/60	-	
- 18-20	-	-	35/60	-	
- 20-22	-	-	36/60	-	
- 22-24	-	-	37/60	-	
- 24-25	-	-	38/60	-	
- 25-26	-	-	39/60	-	
- 26-27	-	-	40/60	-	
- 27-28	-	-	41/60	-	
over 28	-	-	42/60	-	

Ved beregningen af understøttelse for bådformænd, bådmænd og betjeningsmænd regnes hvert tjenesteår efter det tidspunkt, da den ovenfor nævnte tjenestealder er 15 år, for $1^1/_3$ år. Tjeneste i mindre end 5 år efter det fyldte 30. år berettiger - bortset fra de i § 5 nævnte tilfælde - ikke til understøttelse af statskassen.«

Her findes understøttelsesbrøkerne angivet. Til sammenligning med de gældende bestemmelser er udarbejdet nedenstående oversigt, der viser understøttelsernes størrelse efter disse regler og de nye bestemmelser i et tilfælde, hvor den pågældende er antaget inden det fyldte 30. år.

Oversigt over den årlige understøttelse efter de gældende regler og efter de af udvalget foreslåede (udregningen er foretaget for en ved det fyldte 25. år ansat bådmand på grundlag af det hidtidige årlige vederlag. Procenttillægget er ikke medtaget).

Ved afskedigelser på grund af svagelighed (eller alder)	Gældende regler	Nye regler	De under hensyn til reglen i reglementets § 4 s. stk. korrigerede tal.
Inden det 30. år	0	0	
Ved - 31. -	1/10 = 54 kr.	0	
– - 32. -	1/10 = 54 -	0	
– - 33. -	2/10 = 108 -	0	
– - 34. -	2/10 = 108 -	0	
– - 35. -	3/10 = 162 -	18/60 = 162 kr.	
– - 36. -	3/10 = 162 -	18/60 = 162 -	
– - 37. -	3/10 = 162 -	18/60 = 162 -	
– - 38. -	4/10 = 216 -	18/60 = 162 -	
– - 39. -	4/10 = 216 -	24/60 = 216 -	
– - 40. -	4/10 = 216 -	24/60 = 216 -	
– - 41. -	5/10 = 270 -	24/60 = 216 -	
– - 42. -	5/10 = 270 -	30/60 = 270 -	
– - 43. -	5/10 = 270 -	30/60 = 270 -	
– - 44. -	5/10 = 270 -	30/60 = 270 -	
– - 45. -	5/10 = 270 -	31/60 = 279 -	
– - 46. -	31/60 = 279 -	31/60 = 279 -	
– - 47. -	31/60 = 279 -	32/60 = 288 -	
– - 48. -	32/60 = 288 -	32/60 = 288 -	
– - 49. -	32/60 = 288 -	33/60 = 297 -	
– - 50. -	33/60 = 297 -	33/60 = 297 -	
– - 51. -	33/60 = 297 -	34/60 = 306 -	
– - 52. -	34/60 = 306 -	34/60 = 306 -	
– - 53. -	34/60 = 306 -	35/60 = (315) -	315
– - 54. -	35/60 = 315 -	35/60 = (315) -	324
– - 55. -	35/60 = 315 -	36/60 = (324) -	324
– - 56. -	36/60 = 324 -	36/60 = (324) -	333
– - 57. -	36/60 = 324 -	37/60 = (333) -	342
– - 58. -	37/60 = 333 -	37/60 = (333) -	351
– - 59. -	38/60 = 342 -	38/60 = (342) -	369
– - 60. -	39/60 = 351 -	39/60 = (351) -	378
– - 61. -	40/60 = 360 -	40/60 = (360) -	378
– - 62. -	40/60 = 360 -	41/60 = (369) -	378
– - 63. -	40/60 = 360 -	42/60 = (378) -	378
Senere	40/60 = 360 -	42/60 = (378) -	378

Det vil af oversigten ses, at den nye ordnings fordel først viser sig ved afskedigelse ved det 45. år og senere, medens ordningen indtil dette alderstrin på enkelte punkter viser en forringelse sammenlignet med nugældende reglement. Udvalget mener dog, at disse forringelser — der ligger i grupperne med lav tjenestealder - har mindre betydning, henset til de forbedringer, der ligger inden for grupperne med højere tjenestealder, hvor hovedparten af afskedigelserne finder sted.

Reglen i § 4, stk. 2, hvorefter hvert tjenesteår - efter en opnået tjenestealder af 15 år - regnes for $1^1/_3$ år for bådformænd og båd- og betjeningsmænd, er nødvendig, for at den pågældende på det tidspunkt, hvor afskedigelse *kan* søges, nemlig ved det 60. år, kan opnå understøttelsen beregnet efter største brøk.

Ad § *5,* der er sålydende:

»Såfremt afskedigelsen skyldes tilskadekomst i tjenesten, tilkommer der den pågældende $^{42}/_{60}$ af lønningsindtægten i understøttelse uden hensyn til hans alder og tjenestetid.«

Bestemmelsen indeholder en i forhold til det gældende reglement ny regel om, at der i tilfælde af afskedigelse som følge af tilskadekomst i tjenesten ydes understøttelse beregnet efter største understøttelsesbrøk.

Med denne bestemmelse må jævnføres reglen i § 3, 3. pkt., hvorefter den understøttelsesgivende indtægt i tilfælde af afskedigelse eller død som følge af tilskadekomst i tjenesten er den sidst oppebårne lønningsindtægt. Herved kommer de i udkastet foreslåede regler på dette område til at svare til de for tjenestemænd gældende. Reglerne giver personellet en betydelig bedre retsstilling end det efter de i øjeblikket gældende regler har.

Ad § *6,* der er sålydende:

»For enker udgør understøttelsen:

a) når manden endnu ikke var berettiget til understøttelse Vs af hans lønningsindtægt,

b) når manden var berettiget til understøttelse og hans tjenestealder - regnet fra det tidspunkt, da han havde været fast ansat ved redningsvæsenet i 5 år efter sit fyldte 30. år - udgjorde:

Indtil	7	år	16/60	af hans	lønningsindtægt
fra	7-12	-	18/60	-	-
	12-16	-	19/60	-	-
	16-20	·	20/60	-	-
	20-24	-	21/60	-	-
	24-26	-	22/60	-	-
	26-28	-	23/60	-	-
over	28	-	24/60	-	-

c) i tilfælde, hvor manden er omkommet ved udførelsen af sin tjeneste eller afgået ved døden som følge af tilskadekomst i tjenesten eller har oppebåret understøttelse af sådan årsag, $^{24}/_{60}$ af hans lønningsindtægt.

Det er dog en betingelse for efter b) at opnå:

21/60	i enkeunderstøttelse,	at ægteskabet har bestået i mindst 10 år
22/60	-	15 -
23/60	-	20 -
24/60	-	- 25 -«

Her fastsættes understøttelsesbrøkerne med henblik på understøttelse af enker. Til belysning af forholdet mellem de gældende regler og de i udkastet foreslåede hidsættes nedenstående oversigt, der viser understøttelsernes størrelse i forskellige situationer efter de nye og de gamle regler.

Oversigt over den årlige understøttelse - efter de gældende regler og efter de af udvalget foreslåede — for enken efter en ved det 25. år ansat bådmand, beregnet på grundlag af nugældende lønning (procenttillægget er ikke medtaget).

Mandens alder ved døden	Gældende regler	Nye regler
Mellem 25-35	108 kr.	108 kr.
35-42	180 -	144 -
42-47	180 -	162 -
47-51	180 -	171 -
51-55	180 -	180 -
55-59	180 -	189 -
59-61	180 -	198 -
61-63	180 -	207 -
over 63	180 -	216 -

Af oversigten vil det ses, at enkeunderstøttelserne over en periode af 16 år, nemlig ved mandens død i en alder af fra 35-51 år vil blive mindre efter de nye regler end efter de nugældende. Under hensyn til den forbedring af understøttelserne, den nye ordning giver i de tilfælde, hvor døden indtræffer i en alder af fra 55 år - 63 år, finder udvalget, at den ovenfor omtalte forringelse har mindre betydning.

løvrigt bemærkes reglen i § 6 litra c), hvorefter understøttelsen i tilfælde, hvor manden er omkommet ved udførelsen af sin tjeneste eller er afgået ved døden som følge af tilskadekomst i tjenesten, altid beregnes efter største understøttelsesbrøk, og – i medfør af § 3, 3. pkt. - på grundlag af sidst oppebårne lønningsindtægt.

Reglen i reglementets § 6, sidste stk., hvor det, for at enken kan opnå understøttelse beregnet efter de fire største understøttelsesbrøker, bestemmes, at ægteskabet skal have bestået i et nærmere antal år, er ny. Disse betingelser, der - som ordningen i det hele taget — er hentet fra tjenestemandsloven, er rimelige, og da de, som ovenstående oversigt viser, kun spiller en rolle på stadier, hvor understøttelsen ligger højere end efter de gældende regler, medfører de ikke nogen forringelse af enkernes retsstilling efter det nugældende reglement.

Ad § *7,* der er sålydende:

»Til de i §§ 4-6 beregnede understøttelsesbeløb ydes af statskassen et midlertidigt tillæg svarende til det procenttillæg, som til enhver tid udbetales til de på finansloven opførte honorarer.«

Denne regel svarer til det gældende reglements bestemmelser.

Ad § 8, der er sålydende:

»Den en enke tilståede understøttelse bortfalder, såfremt hun indgår nyt ægteskab.«

En tilsvarende regel findes i det gældende reglement.

Ad § *9,* der er sålydende:

»Med hensyn til fortabelse af tilstået understøttelse som følge af begået strafbart forhold gælder de for statens tjenestemænd til enhver tid herom fastsatte bestemmelser angående retten til at bevare tillagt pension.«

Denne regel er tænkt som erstatning for det gældende reglements § 7, der knytter fortabelsen til idømmelse af visse nærmere angivne straffe.

Ved den i udkastet foreslåede bestemmelse binder man sig til at følge tjenestemandslovens til enhver tid gældende regler, hvilket må anses for en hensigtsmæssig løsning.

Ad § *10,* der er sålydende:

»Samtlige understøttelser udbetales bagud med 1/4 i begyndelsen af hvert kvartals sidste måned, altså i månederne juni, september, december og marts, og de hermed forbundne udgifter vil være at opføre i redningsvæsenets pengeregnskab for vedkommende måned under pågældende konto.«

Denne bestemmelse, der omhandler tidspunktet for understøttelsernes udbetaling, disses bogføring og beregning, svarer til det gældende reglements § 9.

Ad § *11,* der er sålydende:

»Dette regulativ har virkning fra ??? ?????? . Opsynsmænd, bådformænd og betjeningsmænd, som ved nærværende regulativs ikrafttræden havde opnået ret til understøttelse i henhold til de hidtil gældende »Regler for beregning m. v. af understøttelser til redningsvæsenets personale og dettes enker«, bevarer denne ret. Efter nærværende regulativs ikrafttræden finder ingen forøgelse af understøttelsesbrøken sted, før dette kan ske efter nærværende regulativs regler, og tilsvarende gælder størrelsen af eventuel enkeunderstøttelse.«

Ved denne bestemmelse formidles overgangen fra det gamle til det nye reglement.

Det anføres i § 11, 2. stk., at personel, der ved det nye reglements ikrafttræden havde opnået ret til understøttelse efter de gamle regler, bevarer denne ret.

Det nye reglement gør med andre ord ikke noget indgreb i de efter det gældende reglement allerede erhvervede rettigheder.

Det nye reglements bestemmelser kommer dog alligevel i et vist omfang til anvendelse i alle løbende forhold, idet det i stk. 3 bestemmes, at der ikke kan finde nogen forøgelse af understøttelsesbrøken sted, før det kan ske efter det nye reglements regler. Dette får - som det vil fremgå af oversigten vedrørende understøttelse til en bådmand - kun betydning ved afskedigelse ved det 38. og 41. år.

Ad § *12,* der er sålydende:

»Understøttelse til personer, der afgår på grund af svagelighed, inden de har opnået den i § 1 fastsatte afgangsalder, kan kun tilstås efter forud af forsvarsministeriet indhentet udtalelse fra finansministeriet. Tilsvarende gælder ydelse af understøttelse i henhold til § 5 og § 6c).«

Bestemmelsen angående forelæggelse for finansministeriet er ny.

Ad § *13,* der er sålydende:

»Første gang en understøttelse udbetales, skal beregningen af denne godkendes af forsvarsministeriet, hvis afgørelse iøvrigt vil være at indhente, dersom der opstår tvivl med hensyn til understøttelsernes tildeling og beregning m. v.«

Denne bestemmelse svarer til de hidtil gældende regler.

XI.

Overslag over udgifterne i de kommende finansår:

1. Kommisionens forslag om nyanskaffelser af motor redningsbåde m. v. vil medføre nedenanførte eengangsudgifter, der foreslås bevilget særskilt på konto § 22. XIV. C. Overordentlige udgifter i de finansår, hvori anskaffelserne foretages:

En 3 tons båd af tysk type anskaffes	100.000 kr.	
En 12 tons båd af dansk type bygges	500.000 -	
Yderligere 2 motorredningsbåde anskaffes, og såfremt 3 tonsbåden har vist sig velegnet, da af denne type	200.000 -	
Radioanlæg, slipanordning, bådhus, bedding, beddingvogn, spil m. v. til samtlige 3 tons-både	375.000 -	
Rådhus, bedding m. v. til 12 tons-båden	150.000	1.325.000 kr.
		1.325.000 kr.
Hvor det er økonomisk forsvarligt under hensyn til bådens alder foretages ombygning af eksisterende motorredningsbåde. Udgiften, der pr. båd vil andrage 35.000-40.000 kr., afholdes over nogle år		400.000 kr.
Nye redningsveste anskaffes		67.000 -

2. De øvrige af kommissionen stillede forslag vil foreløbig kun medføre mindre ændringer i op- og nedadgående retning i redningsvæsenets årlige driftsbudget. Disse ændringer påregnes imidlertid stort set at ville ophæve hinanden, således at de nuværende årlige driftsudgifter til redningsvæsenet (ca. 1,7 mill. kr.) ikke vil ændre sig væsentligt i de nærmest kommende finansår. Der vil dog i løbet af en årrække kunne blive tale om besparelser i forhold til det nuværende driftsbudget på ca. 2-300.000 kr. årligt.

Redningsvæsenets budget pa finanslov 1954-55.

A. Lønninger, honorarer m. v,

1. Lønninger til tjenestemænd	51.000 kr.	
2. Medhjælpssum ...	587.000 -	
3. Årlige honorarer	1.080 -	
8. Pensionsbidrag ...	1.915 -	
9. Understøttelser ...	404.400 -	1.045.395 kr.

B. Andre udgifter.

1. Forsk. udgifter ...	635.250 kr.	
a. Redningsforanstaltninger og øvelser 90.000 kr.		
b. Vagthold 175.000 kr.		
c.....		
k.....		
2. Uskadeliggørelse af vrag på forstranden	4.000	639.250 kr.
		1.684.645 kr.

Til de enkelte konti i redningsvæsenets budget, hvor ændringer vil indtræde som følge af kommissionens forslag, skal kort bemærkes følgende:

Konto A. 2. Medhjælpssum:

I løbet af en årrække vil der finde afgang sted indenfor redningsmandskabet på ialt ca. 180 personer. Dette vil medføre, at den nuværende bevilling på 587.000 kr. til vederlag til redningsmandskaberne gradvis vil blive reduceret til ca. 380.000 kr.

Konto A. 9. Understøttelser:

Som følge af ovennævnte reduktion af redningsmandskabet vil den årlige tilgang af understøttede på et senere tidspunkt blive mindre end nu, således at der til den tid vil blive tale om en ret væsentlig nedgang i udgifterne til understøttelser.

Konto B. 1 a. Redningsforanstaltninger og øvelser.

Kommissionens forslag om nedlæggelse eller omdannelse af nogle redningsstationer vil medføre en nedgang i udgifterne på denne konto på ca. 9.000 kr. årligt.

Imidlertid medfører den foreslåede forhøjelse af ekstrabetalingen under øvelser m.v. en merudgift på ca. 13.000 kr., således at udgiften på kontoen fremtidig vil blive af nærlig samme størrelse som nu.

Konto B. 1. b. Vagthold.

Da det er hensigten, at redningsmandskabet på de nedlagte stationer skal varetage strandvagttjenesten uden særlig betaling, vil der blive en mindreudgift til vagthold på ca. 7.000 kr. årligt.

Kommissionens forslag om ydelse af natpenge til vagtholdene vil imidlertid medføre en årlig merudgift på ca. 22.000 kr. (ca. 35.000 timer å 65 øre). Endvidere vil forslaget om at yde et beløb på 25 kr. om måneden til opsynsmænd for tilsigelse af redningsmandskab til strandvagt medføre en årlig udgift på ca. 7.000 kr. (8 måneder å 25 kr. X 35 mand). Når samtlige robådsstationer er nedlagt, hvilket kan påregnes at ske ret hurtigt, vil merudgiften dog kun andrage 4.600 kr.

Der vil således blive tale om en forøgelse af udgifterne på denne konto på ca. 20—22.000 kr.

På de øvrige konti påregnes ikke at ville ske ændringer i forhold til nu, bortset fra en mindre reduktion af konto B. 1 i., idet den nu budgetterede årlige udgift på 13.175 kr. til redningsmandskaberne for vedligeholdelse af eget søtøj (25 kr. årlig pr. mand) vil gå ned i samme takt som reduktion af mandskaberne finder sted.

XII.

Afsluttende bemærkninger.

A. Lovgivningen angående redningsvæsenet.

Som nævnt i betænkningens afsnit II liaves det lovgivningsmæssige grundlag for redningsvæsenet endnu i dag i loven af 26. marts 1852 med de senere tilkommende love af 4. marts 1857, 30. oktober 1857 og 17. marts 1882.

Udvalget har overvejet spørgsmålet om udfærdigelse af en ny lov angående redningsvæsenet, men da en eventuel ny lov i udpræget grad måtte blive en »rammelov« med kun få normative bestemmelser, har udvalget ikke anset det for nødvendigt at stille forslag angående dette spørgsmål, hvorved udvalget tillige skal bemærke, at kun rent formelle betragtninger - og ikke reale grunde - taler for en ny lovgivning.

B. Yderligere decentralisation i redningsvæsenets organisation.

Spørgsmålet om, hvorvidt en yderligere decentralisation af redningsvæsenets administration måtte være ønskelig, har været drøftet i udvalget. Udvalget har navnlig haft opmærksomheden henledt på dette spørgsmål for så vidt angår

a. personelforvaltning,
b. materielforvaltning,
c. pengeforvaltning.

Ad a. personelforvaltning bemærkes, at ansættelse, afskedigelse, meddelelse af fiskeriorlov m. v. afgøres af redningsbestyreren, jfr. betænkningens afsnit V, om redningsvæsenets reglementer, og efter udvalgets opfattelse er dette en hensigtsmæssig ordning; med hensyn til ansættelse og afskedigelse er det foreskrevet i loven af 1852 angående redningsvæsenets oprettelse og med hensyn til meddelelse af fiskeriorlov bemærkes, at den eksisterende ordning er nødvendig for at sikre såvel overblik som kontrol.

Ad b. bemærkes, at det såvel af bevillingsmæssige grunde som af hensyn til den effektive kontrol med materiellets standard og fordeling må anses for påkrævet at opretholde den bestående ordning, hvorefter de enkelte redningsstationer i almindelighed ikke selv er materiel-anskaffende, men efter indsendt rekvisition får materiellet udleveret gennem hovedkontoret på Holmen, hvor redningsvæsenets magasiner er beliggende.

Ad c. bemærkes, at det - under hensyn til at redningsmandskaberne og opsynsmændene ikke har deres gerning i redningsvæsenets tjeneste som livsstilling, og at deres vederlæggelse er afpasset under hensyn hertil — ikke vil være rimeligt at bebyrde dem med ansvaret for en »kasse«.

Spørgsmålet om den rette kompetencefordeling mellem ministerium og redningsbestyrer har ligeledes været genstand for overvejelse i udvalget, der imidlertid ikke har fundet anledning til afgørende ændringer i så henseende.

C. Redningsvæsenets stilling i tilfælde af af krigshandlinger.

Redningsvæsenet må betragtes som en humanitær institution på linie nærmest med Røde Kors og skal derfor i tilfælde af krig udføre sine opgaver uden hensyn til, om det

nødstedte fartøj tilhører en venligtsindet eller fjendtlig magt. I konsekvens heraf findes der da også sålydende bestemmelse i Genevekonventionen af 12. august 1949, angående forbedring af såredes, syges og skibbrudnes vilkår i de væbnede styrker på søen.

»Art. 27:

Mindre fartøjer, der af staten eller af officielt anerkendte redningsselskaber, anvendes til redningsforetagender ved kysten skal … respekteres og beskyttes … for så vidt hensynet til de militære operationer tillader det. Samme regel skal i videst muligt omfang anvendes på faste kystinstallationer, der af disse fartøjer udelukkende benyttes i deres humanitære øjemed.«

D. Videreførelse af udvalgets arbejde.

De af udvalget under afsnittene VI, VII og VIII angående henholdsvis bådmaterielet, nedlæggelse af redningsstationer og andet materiel og udstyr stillede forslag vil, således som også forslagenes formulering viser det, efter deres beskaffenhed ikke straks kunne gennemføres. Således er nedlæggelse af redningsstationer i nogen grad knyttet til forudsætningen om, at det fra udvalgets side foreslåede bådmateriel anskaffes, og anskaffelsen af dette i det indstillede omfang kan først finde sted, når en række erfaringer er gjort med det på prøve anskaffede materiel.

Med hensyn til andet materiel og udstyr gør lignende forhold sig gældende.

Udvalget skal derfor stille forslag om, at der i overgangsperioden etableres en ordning, hvorefter en mindre repræsentation af nærværende udvalg sættes i stand til at følge gennemførelsen m. v. af de fremsatte forslag. Det bemærkes, at ordningen som anført kun er tænkt som en midlertidig foranstaltning, men udvalget er af den opfattelse, at der ved ordningens ophør bør knyttes teknisk assistance f. eks. i form af en teknisk konsulent til redningsvæsenet.

Regulativ for beregning m. v. af understøttelse til redningsvæsenets personale og dettes enker.

§ 1.

Enhver ved redningsstationerne fast ansat opsynsmand, bådformand, bådmand og betjeningsmand er berettiget til understøttelse af statskassen efter nedennævnte regler, når han afskediges på grund af alder eller svagelighed eller anden ham utilregnelig årsag.

Opsynsmænd er berettiget til at søge sig afskediget på grund af alder ved det fyldte 65. år og er forpligtet til at fratræde med udgangen af den måned, hvori de fylder 70 år.

Bådformænd, bådmænd og betjeningsmænd er berettiget til at erholde afsked på grund af alder ved det fyldte 60. år og forpligtet til at søge afsked fra udgangen af den måned, hvori de fylder 63 år.

§ 2.

Enken efter en af de i § 1 nævnte personer, som ved dødsfaldet enten endnu var i tjenesten eller oppebar understøttelse af statskassen, har ret til understøttelse efter nedennævnte regler, medmindre ægteskabet er indgået efter mandens 60. år eller på hans dødsleje eller efter hans afskedigelse.

Understøttelsen bestemmes på grundlag af mandens tjenestealder, regnet fra det tidspunkt, da han i 5 år efter sit fyldte 30. år har været fastansat ved redningsvæsenet, og gennemsnittet af den lønningsindtægt (årslønnen - heri ikke medregnet midlertidigt tillæg eller honorar for redningsforetagender eller kvartalsøvelser e. 1.), som han har oppebåret i de efter understøttelsesrettens indtræden sidst forløbne 3 år før afskedigelsen (døden). Såfremt manden har gjort tjeneste i mindre end 3 år efter at have opnået ret til understøttelse, beregnes understøttelsen på grundlag af den gennemsnitlige lønningsindtægt i hele tjenestetiden efter understøttelsesrettens indtræden. Når afskedigelse finder sted ved det tidspunkt, til hvilket den pågældende er forpligtet til at søge sin afsked, i de i § 5 og § 6 c) nævnte tilfælde samt for så vidt angår enker efter ansatte ved redningsvæsenet, som ved dødsfaldet ikke havde opnået ret til understøttelse, beregnes understøttelsen på grundlag af den sidst oppebårne lønningsindtægt.

§ 4

Størrelsen af understøttelsen til en afskediget opsynsmand, bådformand, bådmand eller betjeningsmand bestemmes således, at en tjenestealder - regnet fra det tidspunkt, da den pågældende har været fastansat ved redningsvæsenet i 5 år efter sit fyldte 30. år - på

under	4	år	giver	18/60	af lønningsindtægten	i understøttelse
fra	4- 7	-	-	24/60	-	
-	7-10	-	-	30/60	-	
-	10-12	-	-	31/60	-	
-	12-14	-	-	32/60	-	
-	14-16	-	-	33/60	-	
-	16-18	-	-	34/60	-	
-	18-20	-	-	35/60	-	
-	20-22	-	-	36/60	-	
-	22-24	-	-	37/60	-	
-	24-25	-	-	38/60	-	
-	25-26	-	-	39/60	-	
-	26-27	-	-	40/60	-	
-	27-28	-	-	41/60	-	
over	28	-	-	42/60	-	

Ved beregningen af understøttelse for bådformænd, bådmænd og betjeningsmænd regnes hvert tjenesteår efter det tidspunkt, da den ovenfor nævnte tjenestealder er 15 år, for 1 1/3 år. Tjeneste i mindre end 5 år efter det fyldte 30. år berettiger - bortset fra de i § 5 nævnte tilfælde — ikke til understøttelse af statskassen.

Såfremt afskedigelsen skyldes tilskadekomst i tjenesten, tilkommer der den pågældende 42/60 af lønningsindtægten i understøttelse uden hensyn til hans alder og tjenestetid.

For enker udgør understøttelsen:

a) når manden endnu ikke var berettiget til understøttelse 1/5 af hans lønningsindtægt,
b) når manden var berettiget til understøttelse og hans tjenestealder — regnet fra det tidspunkt, da han havde været fast ansat ved redningsvæsenet i 5 år efter sit fyldte 30. år - udgjorde:

Indtil	7 år	16/60	af hans	lønningsindtægt
fra	7-12	- 18/60	-	-
	12-16	- 19/60	-	-
	16-20	- 20/60	-	-
	20-24	- 21/60	-	-
	24-26	- 22/60	-	-
	26-28	- 23/60	-	-
over	28	- 24/60	-	-

c) i tilfælde, hvor manden er omkommet ved udførelsen af sin tjeneste eller afgået ved døden som følge af tilskadekomst i tjenesten eller har oppebåret understøttelse af sådan årsag, 24/60 af hans lønningsindtægt.

Det er dog en betingelse for efter b) at opnå:

21/60	i enkeunderstøttelse,	at ægteskabet har bestået i mindst	10 år
22/60	-	- - -	15 -
23/60	-	- - -	20 -
24/60	-	- - -	25 -

§ 7.

Til de i §§ 4-6 beregnede understøttelsesbeløb ydes af statskassen et midlertidigt tillæg svarende til det procenttillæg, som til enhver tid udbetales til de på finansloven opførte honorarer.

Den en enke tilståede understøttelse bortfalder såfremt hun indgår nyt ægteskab.

§ 9.

Med hensyn til fortabelse af tilstået understøttelse som følge af begået strafbart forhold gælder de for statens tjenestemænd til enhver tid herom fastsatte bestemmelser angående retten til at bevare tillagt pension.

§ 10.

Samtlige understøttelser udbetales bagud med 1/4 i begyndelsen af hvert kvartals sidste måned, altså i månederne juni, september, december og marts, og de hermed forbundne udgifter vil være at opføre i redningsvæsenets pengeregnskab for vedkommende måned under pågældende konto.

Dette regulativ har virkning fra ...

Opsynsmænd, bådformænd, bådmænd og betjeningsmænd, som ved nærværende regulativs ikrafttræden havde opnået ret til understøttelse i henhold til de hidtil gældende »Regler for beregning m. v. af understøttelser til redningsvæsenets personale og dettes enker«, bevarer denne ret. Efter nærværende regulativs ikrafttræden finder ingen forøgelse af understøttelsesbrøken sted, før dette kan ske efter nærværende regulativs regler, og tilsvarende gælder størrelsen af eventuel enkeunderstøttelse.

§ 12.

Understøttelse til personer, der afgår på grund af svagelighed, inden de har opnået den i § 1 fastsatte afgangsalder, kan kun tilstås efter forud af forsvarsministeriet indhentet udtalelse fra finansministeriet. Tilsvarende gælder ydelse af understøttelse i henhold til §5 og § 6c).

I tilfælde af tvivl med hensyn til understøttelsernes tildeling, beregning m. v. indhentes forsvarsministeriets afgørelse.

Bilag 2.

Oversigt over de danske redningsstationers virksomhed siden oprettelsen.

Stationens navn	Når oprettet	Med hvilke apparater stationen er forsynet	Antal af redningsforetagender		Antal reddede	
			ialt	Heraf i tiden 1/4 - 1928 31/3 - 1954	ialt	Heraf i tiden V4-1928 31/3-1954
Kirkeby.	1920	Båd.	4	4	10	10
Juvre (Bistation).	1920	ligeledes.	0	0	0	0
Manø.	1912	ligeledes.	3	2	13	11
Sønderho.	1887	ligeledes.	15	3	101	7
Rindby.	1862	Båd og (siden 1887) raketapparat.	10	4	75	45
Esbjerg.	1907	Motorredningsbåd og redningspram.	30	22	132	76
Svenske Knolde (Bistation). Stationen er nedlagt i 1944.	1877	Båd.	2	»	»	»
Blaavand.	1852	Båd og raketapparat.	29	1	153	1
Blåvandshuk (Bistation). Stationen er nedlagt i 1932.	1902	Båd.	5	»	»	»
Vejrs.	1882	Båd og raketapparat.	7	1	26	2
Hennegaard.	1852	Raketapparat.	2	0	17	0
Nyminde Gab.	1857	Båd og raketapparat.	14	0	125	0
Bjerregaard.	1852	Raketapparat.	17	0	129	0
Havrvig. Stationen er nedlagt i 1933.	1860	Båd og raketapparat.	11	0	—	—
Hvide Sande.	1933	Motorredningsbåd og raketapparat.	18	18	68	68
Sønder-Lyngvig. Stationen er nedlagt i 1933.	1852	Båd og raketapparat.	17	»	»	»
Søndervig. Stationen er fra 1. 12. 1946 omdannet til raketstation.	1857	Raketapparat.	16	1	80	3
Vedersø.	1852	Båd og raketapparat.	38	3	337	37

Stationens navn	Når op-rettet	Med hvilke apparater stationen er forsynet	Antal af redningsforetagender		Antal reddede	
			lait	Heraf i tiden 1/4 1928 - 31/s 1954	lait	Heraf i tiden 1/4 1928- 31/3 1954
Fjand.	1858	Raketapparat.	27	3	212	17
Torsminde.	1882	Motorredningsbåd og raketapparat.	28	12	179	48
Tuskær.	1852	Båd og raketapparat.	53	1	567	9
Ferring.	1860	Raketapparat.	24	1	120	2
Liløre. Stationen er fra 1. 12. 1950 omdannet til raketstation.	1887	Raketapparat.	15	0	139	0
Flyvholm.	1852	Båd og raketapparat.	73	7	755	33
Tyborøn.	1852	Motorredningsbåd, red-ningspram og raketapparat.	88	24	596	104
Tyborøn-Nord (Bistation). Stationen er nedlagt i 1933.	1895	Båd.	4			—
Agger Kanal. Stationen er nedlagt i 1874.	1852	ligeledes.	18	—	—	—
Vester-Agger.	1852	Båd og raketapparat.	92	8	821	39
Hedegaardene. Stationen er nedlagt i 1912.	1862	Raketapparat.	8	—	—	—
Lyngby. Stationen er fra 1. 12. 1945 omdannet til raketstation.	1882	Raketapparat.	12	3	102	33
Stenbjærg.	1894	Båd og raketapparat.	14	3	138	40
Nørre-Vorupør.	1852	Motorredningsbåd og raketapparat.	76	15	583	116
Vangsaa. Stationen er nedlagt i 1935.	1893	Raketapparat.	6	—	—	—
Klitmøller.	1852	Motorredningsbåd og raketapparat.	57	6	543	78
Hanstholm.	1852	Motorredningsbåd og raketapparat.	40	9	293	75
Vigsø.	1882	Raketapparat.	1	0	3	0

Stationens navn	Når op-rettet	Med hvilke apparater stationen er forsynet	Antal af redningsforetagender		Antal reddede	
			ialt	Heraf i tiden 1/4 - 1928 31/8 - 1954	ialt	Heraf i tiden 1/4 - 1928 31/8 - 1954
Madsbøl (Bistation). Stationen er nedlagt i 1912.	1895	Båd.	1	—	—	—
Lild Strand.	1852	Motorredningsbåd og raketapparat.	37	1	366	85
Torup Strand.	1857	Båd og raketapparat.	20	2	108	4
Slette Strand.	1852	Motorredningsbåd og raketapparat.	14	4	45	8
Rødhus (Bistation). Stationen er nedlagt i 1927.	1889	Båd.	»	—		—
Blokhus. Stationen er fra 31. 3. 1951 nedlagt indtil videre.	1852	Båd og raketapparat.	17	—		—
Løkken.	1852	Motorredningsbåd og raketapparat.	76	4	403	23
Lønstrup.	1852	Motorredningsbåd og raketapparat.	40	4	234	22
Skallerup Klit. Stationen er nedlagt i 1930.	1898	Båd.	4	—		—
Nørre-Tornby. Stationen er nedlagt i 1943.	1852	Båd og raketapparat.	48	—	—	
Hirtshals. Før 1927 benævnt Lilleheden.	1890	Motorredningsbåd og raketapparat.	55	10	260	33
Uggerby (Bistation). Stationen er nedlagt i 1930.	1889	Båd.	1		—	—
Tversted. Stationen er nedlagt i 1942.	1866	Båd og raketapparat.	12	—	—	—
Karred (Bistation). Stationen er nedlagt i 1911.	1895	Båd.	»	—	—	
Skiveren (Bistation). Stationen er nedlagt i 1930.	1882	ligeledes.	»	—	—	—
Kandestederne.	1852	Båd og raketapparat.	40	3	241	24

Stationens navn	Når op-rettet	Med hvilke apparater stationen er forsynet	Antal af redningsforetagender		Antal reddede	
			ialt	Heraf i tiden 1/4-1928 31/3-1954	ialt	Heraf i tiden 1/4-1928 31/3-1954
Spirbakken (Bistation).	1882	Båd.	9	3	51	15
Højen-Vest (Bistation). Stationen er nedlagt i 1927.	1869	ligeledes.	43		553	
GI. Skagen eller Højen.	1888	Båd og raketapparat.	23			20
Skagens Gren (Bistation). Stationen er nedlagt i 1915.	1896	Båd.	10			—
Skagen (Bistation).	1852	Båd.	i 63	3	605	33
Skagen Havn.	1914	Motorredningsbåd og raketapparat.	30	21		61
Aalbæk. Stationen er nedlagt i 1943.	1860	Båd og raketapparat.	14			
Jerup (Bistation). Stationen er nedlagt i 1932.	1897	Båd.	2			
Sæby.	1911	Motorredningsbåd.	12	8	36	22
Hals.	1921	Motorredningsbåd.	17	11	107	87
Fornæs (Bistation). Stationen er nedlagt i 1937.	1870	Raketapparat.	7			
Grenaa Havn.	1899	Motorredningsbåd og raketapparat.	25	12	131	67
Østerby på Læsø.	1871	Motorredningsbåd og raketapparat.	43	10	224	27
Vesterø.	1875	Motorredningsbåd og raketapparat.	37	8	219	40
Horneks (Bistation). Stationen er nedlagt i 1927.	1891	Båd.	»			
Anholt. Stationen er nedlagt i 1938.	1878	Båd og raketapparat.	26	—	—	—

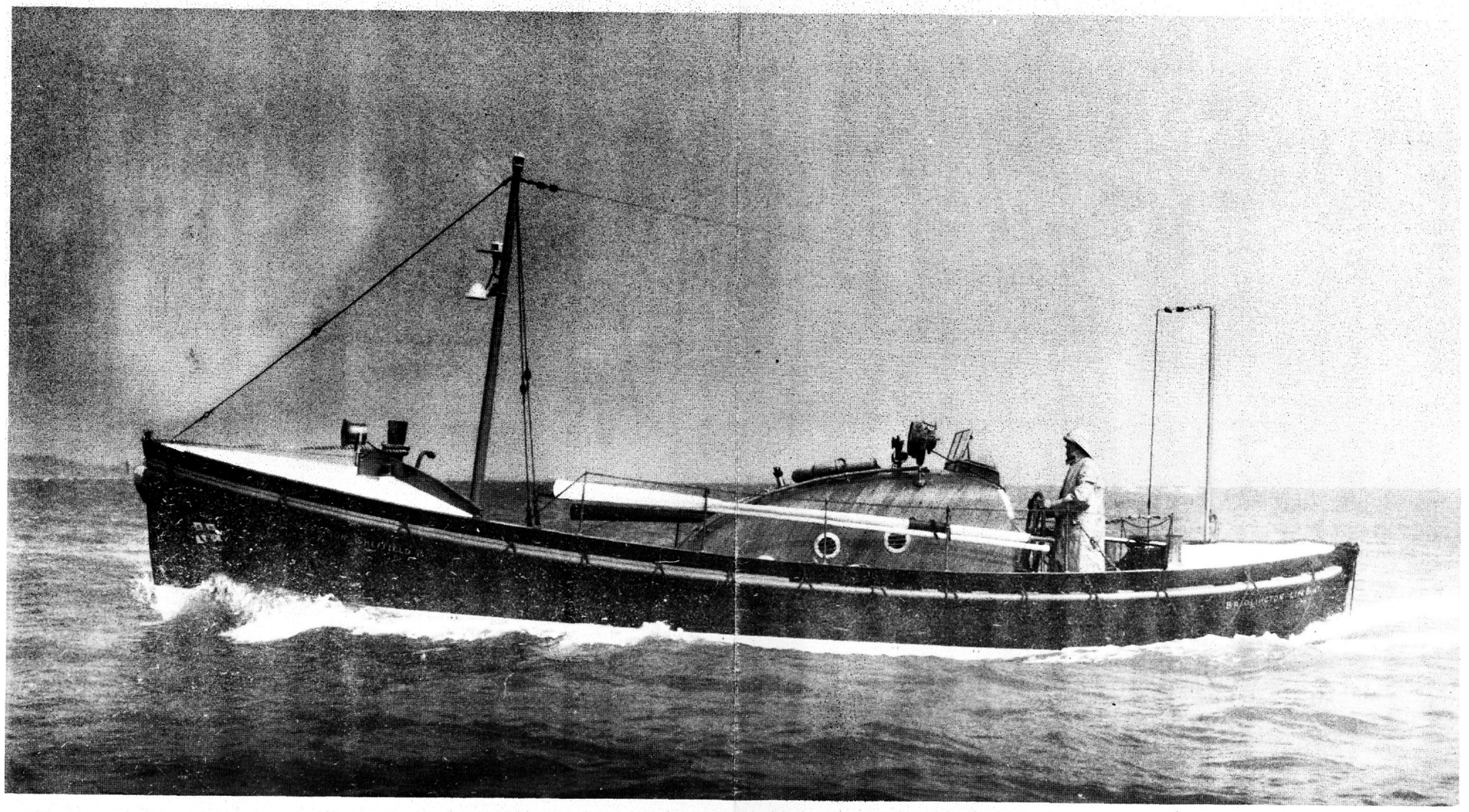
Stationens navn	Når op-rettet	Med hvilke apparater stationen er forsynet	Antal af redning;sforetagender		Antal reddede	
			lait	Heraf i tiden 1/4 1928-31/3 1954	lait	Heraf i tiden V, 1928-31/3 1954
Anholt-Øst (Bistation). Stationen er nedlagt i 1928.	1878	Båd.	19	—	—	—
Anholt Havn.	1928	Motorredningsbåd og raketapparat.	9	9	23	23
Odden Havn.	1951	Motorredningsbåd.	1	1	3	3
Tisvildeleje.	1942	Raketapparat.	4	4	11	11
Stevns.	1901	Raketapparat.	3	1	17	5
Aalebæk.	1882	ligeledes.	3	1	9	4
Klintholm Havn.	1918	Motorredningsbåd.	13	8	36	25
Gedser.	1925	Motorredningsbåd og redningspram	12	11	21	19
Snogebæk.	1852	Båd og raketapparat.	64	8	361	28
Boderne (Bistation). Stationen er nedlagt i 1932.	1925	Båd.	—	—	—	—
Rønne.	1852	Motorredningsbåd og raketapparat.	35	10	202	35
Hasle.	1882	Raketapparat.	20	2	133	18
Allinge.	1852	ligeledes.	31	7	323	74
Gudhjem.	1852	ligeledes.	11	2	94	46
Svaneke.	1852	ligeledes.	16	3	99	39
Christiansø.	1922	ligeledes.	1	1	5	5
Hundested.	1951	Lodseriets motorbåd.	2	2	6	6

Bilag 3.

Antal redningsforetagender hvorved menneskeliv er reddet og antal reddede i tiden 1/4 1949—31/3 1954.

(M/B—motorredningsbåd, R/B=ro-redningsbåd, R=raketapparat)

Station	Antal redningsforetagender og med hvilke apparater				Antal reddede og med hvilke apparater			
	M/B	R/B	R	lait	M/B	R/B	R	lait
Kirkeby		2		2		6		6
		1		1		4		4
		1		1		2		2
	3			3	10			10
	6			6	27			27
			1	1			17	17
Fjand			1	1			5	5
	4			4	27			27
Liløre			1	1			1	1
Flyvholm			1	1			4	4
	9			9	28			28
Vester-Agger		1	4	5		4	11	15
		1		1		1		1
Nørre-Vorupør	2			2	.8			18
	1			1	2			2
	1				3			3
Hirtshals	1			1	2			2
	2			2	6			6
Hals	3			3	17			17
	1				1			1
Østerby	3			3	10			10
Anholt Havn	1				2			2.
	1			1	3			3
Tisvildeleje			1	1			2	2
Klintholm Havn	2			2	7			7
Gedser	2			2	5			5
Snogebæk		1	2	3		3	7	10
Rønne			1	1			4	4
Hasle			2				18	18
Allinge			1	1			3	3
Gudhjem			1	1			22	22
Svaneke			1	1			5	5
	2			2	6			6
lait....	44	7	17	68	178	16	99	293



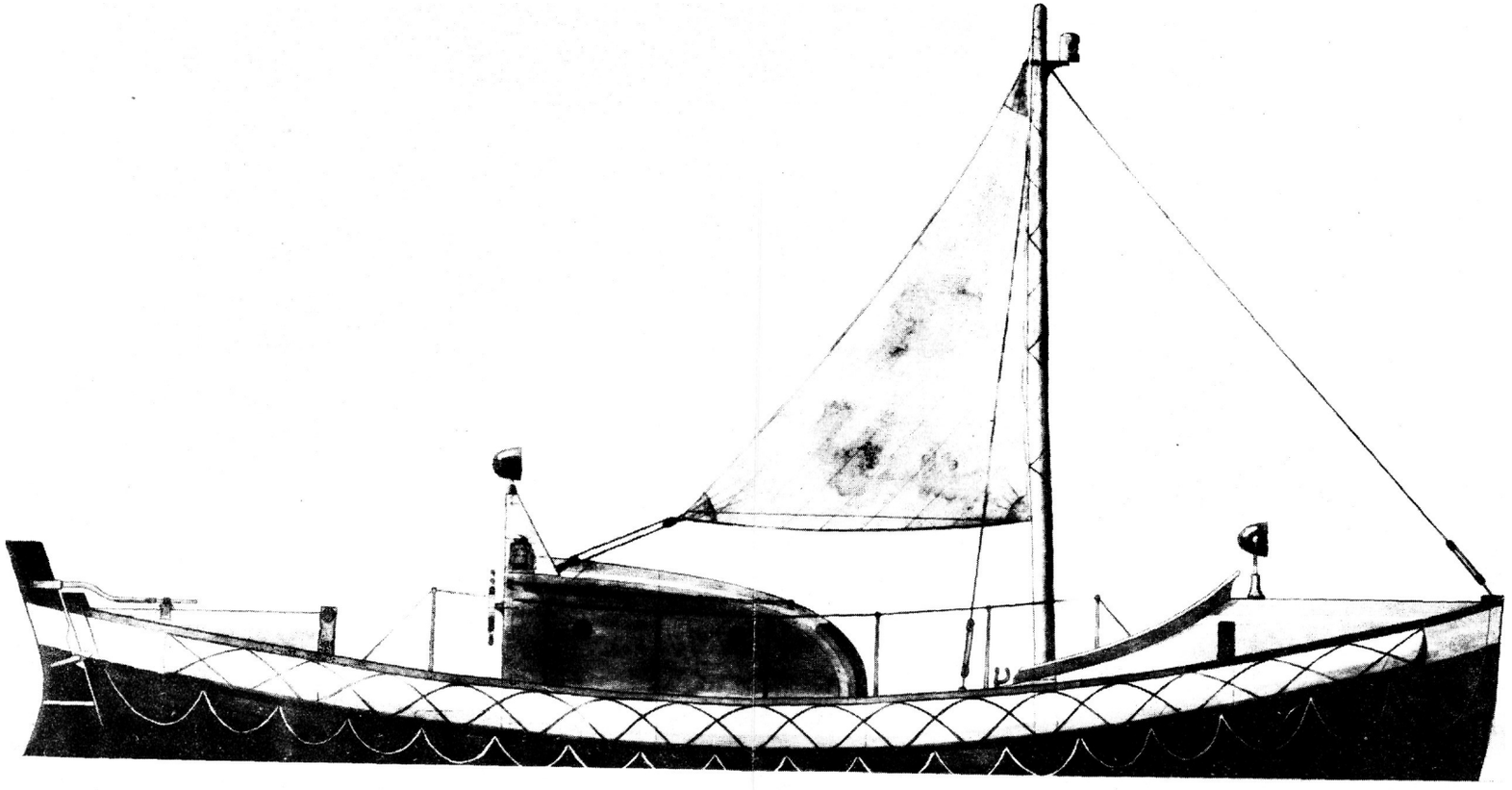
Motorredningsbåd af den ved »Wells-next-the Sea« stationerede type.

Royal national life-boat institution		
Specification for redningsbåd		
Stationens navn		
Bådens navn		
" dimensioner	L= 1o,85 m, b = 3,25 m	
" type	Liverpool,dobbeltskruet	
Rigning	Signalmast, ingen sejl	
Bådens vægt	7696 kg	
Deplacemnet m. udrustning og besætning	9o43 "	
Selvlænsende ventiler		
Antal ventiler	2o	
Størrelse af ventiler	146mm x 146mm (5¾"x5¾")	
Kølen		
Kølens højde	o,177 m	
" bredde ved OK. køl	o,13o m	
Vægt af jernkøl	1o15 kg	
Sidekøle.		
Afstand mellem sidekøle	1,523 m	
" fra UK. køl til UK. sidekøl	o,o88 m	
Dybtgående	Let	Udrustet
Dybtgående "For"	o,517 m	o,584 m
" "Agter"	o,784 m	o,825 m
Stabilitet		
Antal mænd der kræves for at bringe lønningen		
til vandflade (besætning og grej på plads	60 mand	
Antal mænd der kræves for at bringe dækket		
til vandflade (besætning og grej på plads	22 mand	
Tilnærmet bæreevne m. besætning (fint vejr)	48 personer	
" " " " (hårdt vejr)	3o personer	
Nedtrykning pr. ton	22o kg pr. cm	
Metercenterhøjde	1,279 m	
Tyngdepunkt over UK. køl	o,851 m	
Største stabilitet	4ooo mkg ved 37° hældning.	
Område for stabilitet	109°	
Antal luftkasser	157	
" af vandtæt inddelinger	6	
Særlig stabilitet med hensyn til båden		
- lastet tilstand		
Motor		
Motor type: 2 stk FKR 3 (2) diesel		
Motorens HK	2o HK	ved 16oo/8oo o/m
Største hastighed	7,61 knob	" 866 o/m
Krydsfart	7,2o "	" 75o "
Aktionsradius ved	7,61 "	1o9 sømil
" "	7,2o "	144 "
Brændstofforbrug v.	7,61 "	16,36 liter
" "	7,2o "	11,oo "

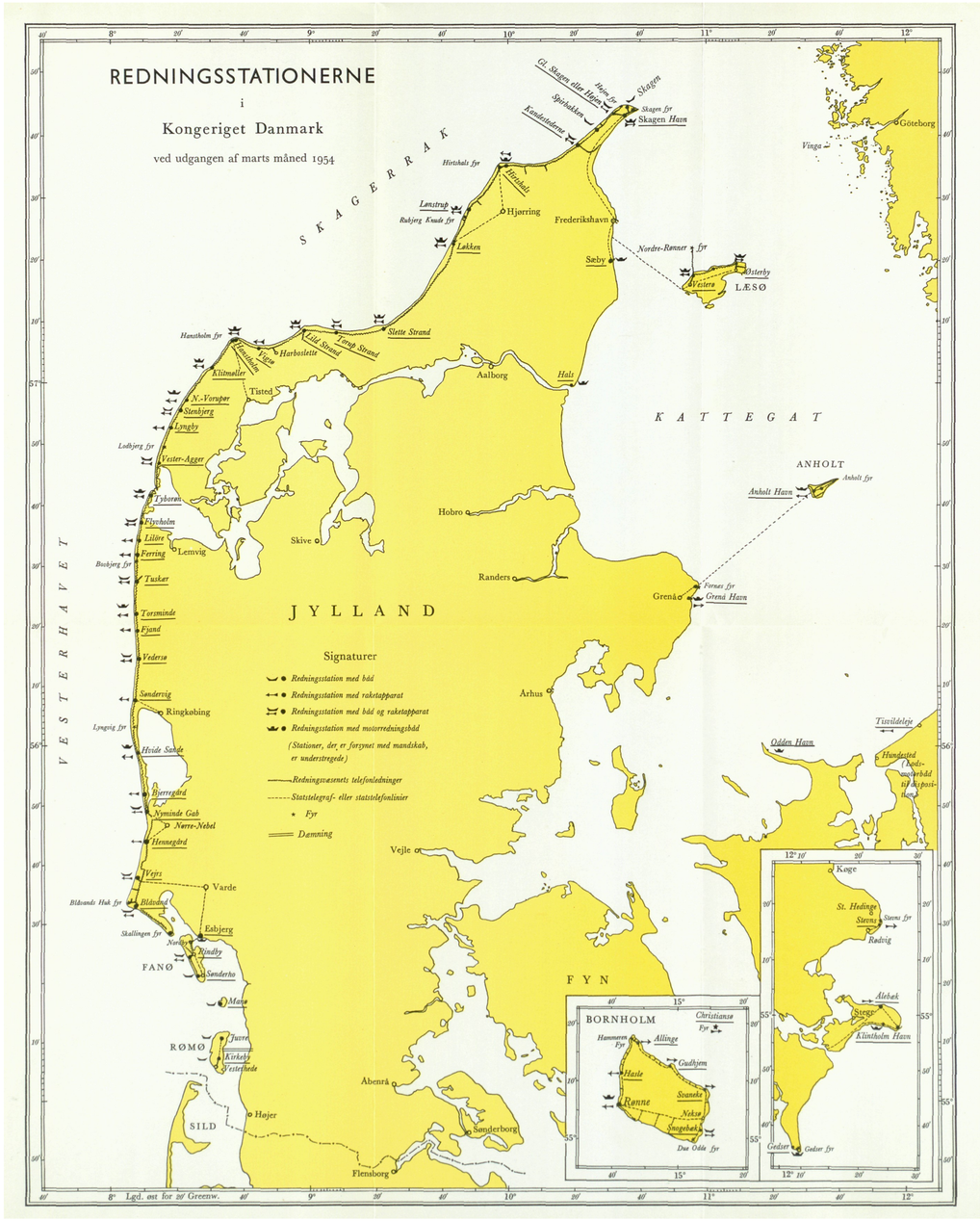
Motorredningsbåd af den ved »Shoreham« stationerede type.

Royal national life-boat institution		
Specification for redningsbåd		
Stationens navn		
Bådens navn	Shoreham	
" dimensioner	L= 12,49 m, b = 3,55 m	
" type	Watson dobbeltskruet	
Rigning		
Bådens vægt	13717 kg	
Deplacement m. udrustning og besætning	15495	
Selvlænsende ventiler		
Antal ventiler	8	
Størrelse af ventiler	216 mm x 101 mm (8½"x4")	
Kølen		
Kølens højde	0,196 m	
" bredde ved OK. køl	0,317 m (midtskibs)	
Vægt af jernkøl	1559 kg	
Sidekøle		
Afstand mellem sidekøle	2,063 m	
" fra UK. køl til UK. sidekøl	0,228 m	
Dybtgående	let.	udrustet
Dybtgående "For"	0,762 m	0,850 m
" "Agter"	0,962 m	1,015 m
Stabilitet.		
Antal mænd der kræves for at bringe lønningen til vandflade (besætning og grej på plads		
Antal mænd der kræves for at bringe dækket til vandflade (besætning og grej på plads		
Tilnærmet bæreevne m. besætning (fint vejr)	100 personer	
" " " " (hårdt vejr)	70 personer	
Nedtrykning pr. ton	300 kg pr. cm.	
Metacenterhøjde	0,951 m	
Tyngdepunkt over UK. køl	1,04 m	
Største stabilitet	ca. 40°	
Område for stabilitet	ca. 100°	
Antal luftkasser	145	
" af vandtæt inddelinger	4	
Særlig stabilitet med hensyn til båden		
- lastet tilstand		
Motor		

Motor type: 2 stk AE.6 benzin			
Motorens HK	35	ved	3300/900
Største hastighed	8,063 knob	"	894 o/m
Krydsfart	7,0 "	"	645 "
Aktionsradius ved	8,063 "		134 sømil
" "	70 "		200 "
Brændstofforbrug v.	8,063 "		30,41 liter
" "	7,00 "		17,61 "



Tegning af dansk motorredningsbåd efter foretagen ombygning.


REDNINGSSTATIONERNE
i
Kongeriget Danmark
ved udgangen af marts måned 1954
SKAGERRAK
KATTEGAT
VESTERHAVET
JYLLAND
FYN
LÆSØ
ANHOLT
FANØ
RØMØ
SILD
Skagen
Gl. Skagen eller Hjøren
Hjørn fyr
Skagen fyr
Skagen Havn
Spidsbakken
Grenestenene
Hirtshals fyr
Hirtshals
Lønstrup
Rubjerg Knude fyr
Løkken
Hjørring
Frederikshavn
Nordre-Rønner fyr
Østerby
Vesterø
Sæby
Göteborg
Vinga
Hanstholm fyr
Klitmøller
Vigsø
Harboøstrand
Vrøgt Strand
Kild Strand
Slette Strand
Tisted
Aalborg
Hals
N.-Vorupør
Stenbjerg
Lyngby
Lodbjerg fyr
Vester-Agger
Tyborøn
Flyvholm
Lillerø
Ferring
Lemvig
Bovbjerg fyr
Tuskær
Torsminde
Fjand
Vederø
Søndervig
Ringkøbing
Lyngvig fyr
Hvide Sande
Bjerregård
Nymindegab
Nørre-Nebel
Hennegård
Vejrs
Varde
Blåvands Huk fyr
Blåvand
Skallingen fyr
Esbjerg
Nordby
Rindby
Sønderho
Mandø
Juvre
Kirkeby
Vesterhede
Højer
Skive
Hobro
Randers
Grenå
Fornæs fyr
Grenå Havn
Århus
Vejle
Abenrå
Sønderborg
Flensborg
Anholt Havn
Anholt fyr
Tisvildeleje
Odden Havn
Hundested
(bodsmotorbåd til dykkerposten)
Signaturer
Redningsstation med båd
Redningsstation med raketapparat
Redningsstation med båd og raketapparat
Redningsstation med motorredningsbåd
(Stationer, der er forsynet med mandskab, er understregede)
Redningsvæsenets telefonledninger
Statstelegraf- eller statstelefonlinier
Fyr
Dæmning
BORNHOLM
Christiansø Fyr
Hammeren Fyr
Allinge
Gudhjem
Hasle
Svaneke
Rønne
Nekse
Snogebæk
Due Odde fyr
Køge
St. Hedinge
Stevns fyr
Stevns
Rødvig
Alekæk
Stege
Klintholm Havn
Gedser
Gedser fyr
Lgd. øst for 30' Greenw.