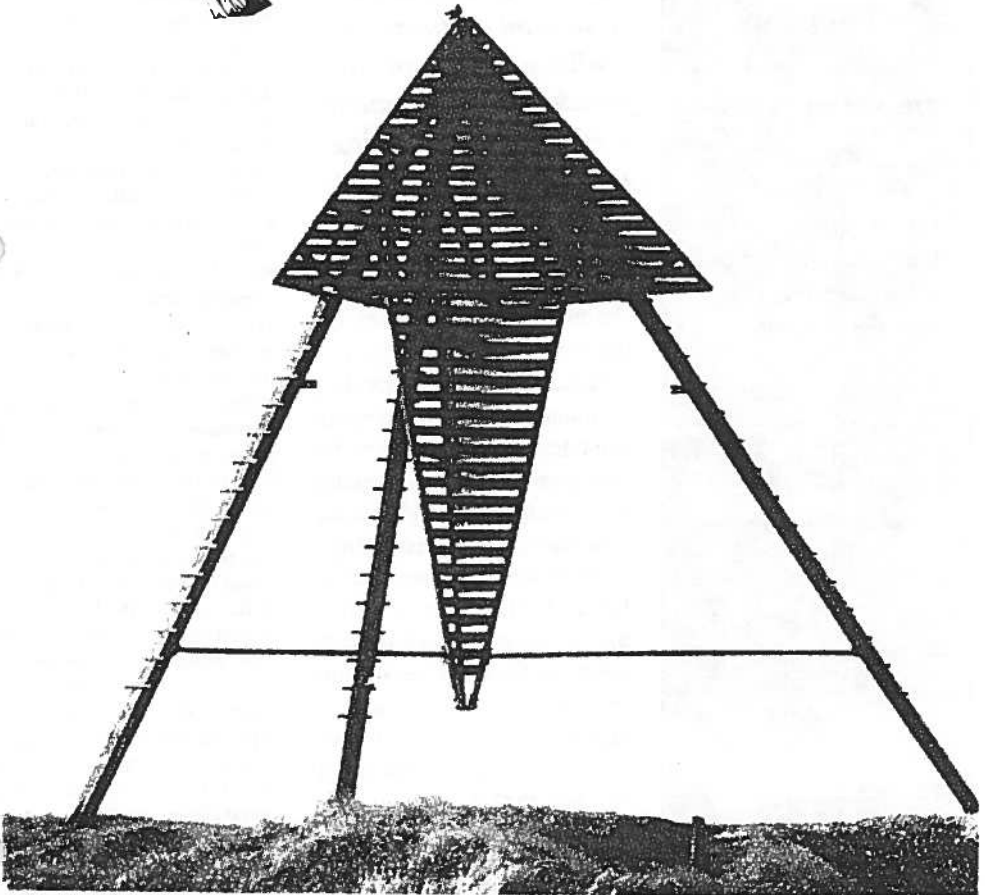


STRAND-NYT

NR. 2 - ÅRGANG 7 - 1997

UDGIVET AF FORENINGEN AF STRANDFOGEDER LANGS DEN JYDSKE VESTKYST



Stenbjerg båke skal bevares for fremtiden

INDHOLDSFORTEGNELSE:

Ingen "magt" til lokale strandfogeder	side 2
"Neva" - en strid strandingssag	side 2
Indførelse af protokoller på statens forstrande	side 3
Strandfogeder i miljø-beredskab	side 5
Ny type dansk kystredningsfartøj	side 5
Båkerne - de gamle sømærker fredes	side 6
Sikkerhed til søs for dårlig	side 7





Foreningen af strandfogeder langs den jydsk vestkyst

Formand:

Wagn Aage Troldeberg
Kandestedvej 148
9990 Skagen

Næstformand:

Svend Poulsen
Boelsvej 30 Lønne
6830 Nr. Nebel
Tlf. 75288186

Kasserer

Peder Kjeldgård Klit
Strandvej 217, Kallerup
9690 Fjernitslev
Tlf. 98211407



STRAND-NYT

Anne Baltesen
Vesterhavsgade 136,
Nørre Vorupør
7700 Thisted
Tlf. 97938230

Ingen "magt" til lokale strandfogeder

Foreningens henvendelse til Justitsministeriet for kørselsgodtgørelse samt en form for synliggørelse af strandfogeden i tjeneste mødt med negativ indstilling fra rigspolitichef Boye.

Foreningens henvendelse til Justitsministeriet via politimesteren i Varde J. Evensen om tildeling af kørselsgodtgørelse i forbindelse med opsamling og transport af strandingsgods samt forslag om en form for synliggørelse af strandfogeden i tjenesten er afvist efter udtalelse fra rigspolitimester Boye. Bestyrelsen har været samlet for at drøfte afslaget, men er blevet enige om ikke at følge sagen op før evt. efter delegeretmødet, hvor sagen skal forelægges medlemmerne, fortæller Wagn Aage Troldeberg til "Strand-Nyt".

Vi bringer her Rigspolitimesterens svar til Justitsministeriet september 1996:

I skrivelse af 16. januar og af 8. februar 1996 har Justitsministeriet anmodet Rigspolitichefen om en udtalelse om aflønning og uniformering af landets strandfogeder.

Jeg skal i anledning af henvendelsen anføre følgende:

Efter strandingsloven af 1895 med senere ændringer, jfr. lovbekendtgørelse nr. 619 af 15. september 1986, ansætter politimesteren ved kyst-

strækninger strandfogeder, hvor det er nødvendigt. Strandfogedernes arbejdsopgaver er nærmere beskrevet i strandingsloven, men som følge af retsgrundlagets alder og lokale særlige forhold, vil strandfogedernes indsats være relativ forskellig for de forskellige dele af landet. Bl.a. de nævnte forhold har også bevirket, at aflønningen af landets strandfogeder er blevet forskellig. Strandfogederne blev oprindeligt alene aflønnet med deres andel i bjærgelønnen, jfr. nærmere lovens § 18.

Siden 1939 har der for så vidt angår strandfogederne langs Jyllands vestkyst fra Skallingen til Grenen og den nordligste del af Vendsyssels østkyst fra Grenen til Frederikshavn været indført en ordning, hvorefter der kun ydes den enkelte af disse strandfogeder et særligt vederlag for udførelsen af hvervet. Denne ordning er senere blevet udvidet til også at omfatte strandfogederne på Læsø.

Der er ved de årlige bevillingslove, senest finansloven 1996 og forslaget til finanslov for 1997, skabt hjemmel til fortsættelse af denne aflønning, som oprindeligt blev bevilget ved Justitsministeriets aktstykke af 24. oktober 1963. Det nævnte tilskud er reguleret efter finansministeriets sædvanlige reguleringsregler. For finansåret 1963/64 udgjorde tilskuddet 60.000,00 kr., medens det tilsvarende tilskud for finansåret 1996 forv

at andrage omkring 810.000,00. Det fremgår ikke klart af det omtalte rets- og bevillingsgrundlag, hvad vederlaget nærmere dækker. Det har dog stedse siden 1964 været Rigspolitiets opfattelse, at der med det nævnte vederlag, sammenholdt med strandfogedernes ret til andel i bjærgningslønnen, endeligt er gjort op med strandfogedernes krav på vederlagsgelse for hvervets udførelse. Rigspolitiet er ikke i besiddelse af et egentligt statistisk materiale, som kan belyse udviklingen i strandfogedernes

arbejdsbyrde, men efter drøftelser med politikredse langs den jyske vestkyst er det vurderingen, at der i de senere år bestemt ikke er sket en øgning af arbejdsbyrden. Tværtimod er det kendt, at en række kommuner i dag udfører arbejde, som tilbage i tiden blev udført af strandfogederne. Disse forhold er også baggrunden for, at man ved Rigspolitichefens skrivelse af 10. feb. 1992 og af 4. juni 1993 har stillet forslag om ophævelse af strandingsloven.

Jeg kan på den nævnte baggrund ikke tiltræde, at strandfogeder som får udbetalt et finanslovsvederlag, får dette vederlag forhøjet, ligesom jeg ikke finder grundlag for, at der ydes disse strandfogeder et særligt kørselsvederlag. Jeg finder endvidere ikke, at der er en ny og aktuel begrundelse for, at vederlagsordningen udvides til at omfatte alle landets strandfogeder. Jeg kan om forslaget vedrørende en særlig beklædning til landets strandfogeder oplyse, at det stedse mellem politimestrene og Rigspolitiet har været enighed om, at strandfogederne ikke bør udstyres med en særlig beklædning m.v., idet en særlig uniformering af strandfogederne kan befrygtes at føre til, at besøgende ved strandene - særlig udlændinge - kan få det indtryk, at strandfogederne er i besiddelse af en egentlig særlig offentlig myndighed. Jeg kan også på den baggrund ikke anbefale, at der foretages egentlige ændringer i strandfogedernes udstyr m.v. *Boye*

Netop henvisningen til *særlige udlændinge* er uheldigt valgt, for det er lige netop dem, der gerne så en form for uniformering. De lokale beboere - de faste - ved godthvem strandfogeden er, men det ved tilflyttere og udenlandske turister ikke og det er når denne går strandtur, at man gerne så en mulighed for at identificere sig. Der driver jævnligt strandingsgods

ind på kysten, heriblandt også "mystiske" ting som badepublikummet gerne vil gøre opmærksom på til en der har stranden under observation. Frygt for at strandfogeder i dag skulle udøve en form for magt ved en markering af deres job, må nok tages med et smil. Vel har fortidens historie givet talrige eksempler herpå, især på de private forstrande, men det er næppe nutidens strandfogeders ønske. *red-*

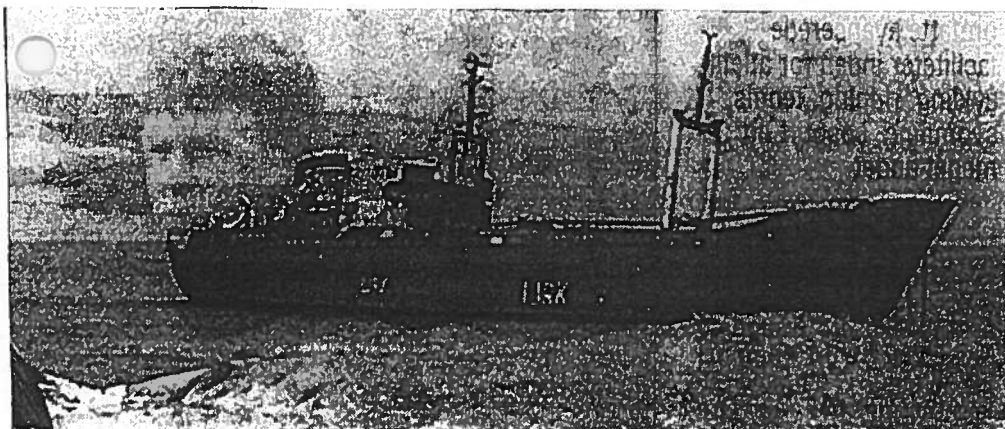
"Neva" - en strid strandingsag

Ingen tvivl om, at Hanstholm kommune er ved at være godt trætte af det litauiske fragtskib "Neva"s stranding ved Hamborgsyd for Hanstholm. Først tilsagn fra fa. K. B. Enterprise om at fjerne vraget. Så kom afsløringen af firmaet udestående til forskellige, som resulterede i konkurs, og nu et nyt tilsagn fra fa. Euro Invest 12 Aps, fra Nakskov. Tilladelse blev givet og arbejdet påbegyndt, men hovsa! - Bank-garantien på 250.000, der skal sikre samfundet for udgifter efter arbejdet med fjernelse af vraget, var ikke indbetalt eller sikret. Det er et krav fra bl.a. Farvandsvæsenet, der er den tilsynsførende myndighed ved fjernelse af skibsvrag i danske farvande. Selv om dette vrag ikke udgør en fare for sejlads og derfor ikke fra Farvandsvæsenets side kan kræves fjernet, så er det dog stadig dem, der er myndigheden.

Lederen af det nye selskab er selv-

samme Kim Bøgh, der var chef for K. B. Enterprise - altså samme virksomhed under nyt navn, der har fået opgaven. Det nyeste man og lokalbeboerne holdt øje med firmaet, der hastigt gjorde klar til at løse opgaven med materiel og grej på strandbredden.

Det kneb stadig med at få garantisummen godkendt, men arbejdet med at skrotte skibet gik alligevel igang selv om det ikke var tilladt. Politianmeldelse gav megen presseomtale i Thisted Dagblad, og arbejdet måtte stoppe. De kommunale myndigheder stiller nu krav om sikkerheden ombord på skibsvraget herunder også de brand-sikkerhedsmæssige forhold, men inden disse forhold bliver tjekket af, udbræder der brand om bord på "Neva". Det skete under arbejdet med skrotningen af styrehuset. Vi ville bare så småt begynde, sagde Kim Bøgh til pressen, så det var uheldigt. Nu er der ikke meget af værdi tilbage.



Indførelse af protokoller på statens forstrande i Ringkøbing amt 1841

Af historiker ved Ringkøbing Museum

Per Hønge Mortensen

Nu om dage fører strandfogederne en protokol over løst inddrevet gods. Den kan kaldes forskelligt såsom strandfogedprotokol, strandprotokol, strandbog, bjergningsprotokol eller strandingsprotokol. De tre første betegnelser er entydige, mens de to sidste kan forveksles med enten bjergelaugenes protokoller eller med herredfogedernes og senere politiets protokoller over strandinger. De her omtalte protokoller indeholder netop ikke strandinger.

Før indførelse af protokoller blev løst inddrevet gods noteret i månedlige tingvidner, hvor strandfogederne under ed aflagde beretning. Der er påfaldende forskelle mellem protokollerne på de tre forstrande i amtet.

På Den kongelige Søgård Forstrand er de ældste protokoller fra 1841, da protokollerne blev indført, eller 1855 da lenene blev omlagt, således at der blev flere. Derfor blev en række nye protokoller taget i brug. Mindst 17 protokoller fra 1841 og 9 fra 1855 kendes. Protokollen fra Bjerregaard 1841 dog kun af omtale. Desuden er der et antal protokoller fra ukendt år. Forfatteren har ikke set dem alle.

I den seneste tid er nye strandfogeder begyndt at få udleveret løsbladsprotokoller.

På Den private Aaberg Forstrand

begynder de ældste protokoller i 1900 - bortset fra een. Undtagelsen er en protokol fra årene 1872-1901 for len 16. Den findes på Ringkøbing Museum. Den er ikke autoriseret.

De ældste arvefæsteskoeder fra 1870-72 krævede, at strandfogederne førte bog over inddrevet gods. Protokollen skulle en gang om året forevises for bestyreren. Det vides ikke, hvorfor protokollerne blev skiftet ud i 1900. De skulle muligvis autoriseres. Desværre vides det heller ikke hvad der blev af de gamle protokoller. På Den kongelige Rysensteens nordre Forstrand er billedet mere broget, men de ældste protokoller er fra omkring 1880 og tyngdepunktet ligger omkring århundredskiftet. Som statslig forstrand fik denne også protokoller i 1841, ligesom Søgårds forstrand, men de syntes tidligt udskiftet, og ingen kendes bevaret. Hvorfor denne udskiftning? Der er vist ingen indlysende forklaring. Indtil videre klarer man sig uden løsbladesystemer, fordi der findes et lille lager af ubrugte protokoller på politistationen i Lemvig.

Protokoller indføres

I december 1840 skrev amtsmanden i Ringkøbing til Danske Kancelli i København og foreslog at indføre autoriserede protokoller, hvor strandfogederne kunne indføre inddrevet gods. Protokollerne skulle indføres på de kongelige forstrande. Altså ikke på Den private Aaberg Forstrand. Præcist hvad der satte sagen igang vides ikke, forslaget kan udmær-

ket være kommet fra andre, f.eks. herredfogederne.

Den 15. april 1841 kom Kancelliets svar, der var en godkendelse. Herrefogederne *Finsen* i Ringkøbing og *Gundelach* i Lemvig blev straks underrettet. Sidst i juni rykkede amtet herredfogederne for en reaktion. den kom i august.

Gundelach sendte 4. august 19 protokoller til amtet til autorisation, og en uge efter sendte han en liste over de 19 strandfogeder fra syd til nord. Samtidig foreslog han, at man i stedet for at benævne "NN's len" fremtidig skulle betegne dem med numre "1 - 2 osv." strandfogeddistrikt. De 19 strandfogeder var:

1. Jens Nielsen, Fjaltring
2. Jens Tuskjær, Fjaltring
3. Mads Dalgaard, Fjaltring
4. Christen Gadgaard, Fjaltring
5. Mads Lisbye, Fjaltring
6. Peder Rubrye, Fjaltring
7. Ole Jespersen, Fjaltring
8. Laurs Kirkebye. Trans
9. Christen Kokholm. Ferring
10. Christen Lilleøre. Harboøre
11. Bertel Knude, Harboøre
12. Lars Rønn, Harboøre
13. Thomas Kjøbmand, Harboøre
14. Anders Vrist, Harboøre
15. Christen S. Rønn. Harboøre
16. Erik Langer, Harboøre
17. Christen P. Knopper. Harb.
18. Lars Kruse. Harboøre
19. Joseph Langer, Harboøre

Den nuværende nordgrænse for forstranden gik ved Pælediget lidt syd for nutidens Thyborøn.

Finsen i Ringkøbing reagerede 24. august, da han indsendte 32 protokoller til autorisation. Lenenes

løbenummer fra syd til nord og strandfogedernes navne var skrevet uden på de enkelte bind. desværre fulgte der ikke nogen liste med over strandfogederne.

Det er altså de enkelte forstrandsbestyrere, herredfogederne, der har anskaffet protokollerne, hvorfor de ikke nødvendigvis har været ensartet indrettet, men det vides ikke, fordi ingen 1841-protokoller kendes fra Rysensteen nordre forstrand.

I september indsender Finsen endnu en protokol til autorisation. Denne gang for strandopsynsanden (strandridderen).

Autorisationen fra 1841 lyder således i protokollen for len 23 i Aargab på Holmsland Klit:

Denne af to og halvfjerdsinstyve Blade bestaaende, gjennemdragne Protocol, autoriseres herved i Overensstemmelse med det Kongl. danske Concolliies Skrivelse af 15. April d. A. til deri under Nummer og Datum at indføre alt hvad der løst af Havet inddriver paa den Del af den Kongelige Søegaards Forstrand som udgjør Strandlen nr. 22, Sønder Lyngvig fro hvilket Jens Mogensen for Tiden er ansat som Strandfoged.

Ringkjøbing Amtshuus den 6. September 1841.

I amtets arkiv findes både kladder af den endelige udformning af autorisationen. Som det ses har man beholdt betegnelsen strandlen i stedet for at indføre det tunge ord: Strandfogeddistrikt.

Altså har Søgaards forstrand beholdt de gamle protokoller, hvoraf en del endnu er i brug, mens Rysensteen nordre forstrand har udskiftet sine i slutningen af 1800-tallet. Den private Aaberg Forstrand har fulgt sin egen kurs.

Kilden til oplysningerne er Ringkjøbing amts arkiv, mens arkivet

fra Ulfborg-Hind Herreder ikke har kunnet tilføje noget, slutter Per Hauge Mortensen sin interessante artikel af med. Vi kan sik-

kert vente mere spændende læsning her i STRAND-NYT om kystboere og strandfogeder. Det håber vi da. *Arne*

Gigantiske hav-vindmølleparker etableres

Det jysk-fynske elsamarbejde ELSAM er parat til at opføre to store hav-vindmølleparker hhv. ved Esbjerg og på Læsø. Hver af parkerne skal være på 120 MW. Til sammenligning kan nævnes, at de to hav-vindmølleparker Danmark i forvejen har er på 10 MW, de er placeret ved Vinderby på Falster og Tunø Knob ved Århus Bugten. De nye hav-vindmølleparker skal have vindmøller der hver får en kapacitet på 1,5-2 MW, og det er et led i regeringens ENERGI 21-plan, der opfordrer til at hente 4000 MW vindkraft til søs frem til år 2030. Ved Esbjerg bliver "parken" etableret på Horns Rev, og det er tanken at den skal stå klar i år 2001 og "parken" på Læsø skal stå klar år 2003



Kedelig bifangst

Ingen tvivl om at alle fiskere er kede af bifangsten: Marsvin. Hvert år går op til 7000 marsvin i fiskernes net og dør, og der gøres i dag talrige forsøg på at forhindre marsvinet i at gå i fiskenettene. Et specielt fremstillet net anvendt af en garnfisker i Thorsminde har foreløbigt givet et godt resultat. Et pighvar-garn har ikke medført bifangst af marsvin, og fortsatte forsøg skal vise om det særlige synlige garn kan forhindre marsvin i at gå i nettet. I USA arbejdes der bl.a. med garn med lydeffekter, der afskrækker marsvinene fra garnene med de mange fisk, og i England er der forsøg igang med reflektorer på garnene. Danmarks Fiskeriundersøgelser er også med i forsøg på at reducere bifangsten: Marsvin.

EU-program i Viborg

Interreg IIC er et EU-program for Nordsøen, der omfatter 90 regioner i seks forskellige lande med ialt 40 millioner indbyggere. Programmet, der blev lanceret i juli 1996 sigter på at udvikle det tværnationale samarbejde indenfor tre hovedområder: By-systemer, transport og kommunikation samt naturressourcer og kulturarv. Der er sat 250 millioner af til at støtte initiativer, der går på at fremme samarbejdet mellem regionerne. Det nye EU-projekt har fået sekretariat i Viborg på amtsgården og der skal ansættes fem medarbejdere. Et politisk udvalg med repræsentanter fra hhv. Holland, Storbritannien, Norge, Sverige, Danmark og Tyskland følger arbejdet i sekretariatet op og skal bidrage til at sikre at programmets målsætning følges.

Sikkerheden til søs er for dårlig

Det mener ihvertfald læge Ole Lyngenbo fra Søfartsstyrelsen og det agter man at gøre noget ved. En arbejdsgruppe under Søfartsstyrelsen har indledt „Projekt sundt fiskerskib“. Styrelses vice-direktør Hans Christensen er formand for gruppen, som over en periode på 10 år har analyseret problemerne med ulykker på havet. Styrelsen fik alene i året 1995 ikke færre end 159 anmeldelser om arbejdsulykker på fiskerskibe, med ni fiskere, der døde af ulykken.

Gruppen arbejder med fem projekter, der omfatter:

- Dokumentation på og beskrivelse af de farlige steder ombord på et fiskerfartøj. Dokumentationen har gruppen bl.a. hentet fra Søfartsmedicinsk Institut i Esbjerg som i tre år har set på problemet. Det er især steder som arbejdet med istransport, netromler, trawlskovle samt fald ombord.
- Uddannelsen af skippere på fartøjer under 20 tons bliver også taget op samt
- holdningsbearbejdelse af fiskerne. I den gruppe arbejdes der sammen med professionelle mediefolk for en kampagne om emnet.
- Belønningsordning, hvor gruppen arbejder med tanker om via fiskernes forsikring, at belønne dem, der gør meget ud af arbejdsmiljø og sikkerhed ombord.
- Et samarbejde med fødevarerministeriet (ex. fiskeriministeriet) om opprioritering af sikkerheden ombord som kriterier for at kunne opnå moderniseringsstøtte.

Omkring uddannelsen af skipper har det vist sig, at skippere på mindre fiskerfartøjer er for dårligt uddannet. Mange arbejdsskader kunne have været undgået, hvis arbejdet blev udført mere planmæssigt, men i dag findes der kun uddannelser for skipper på fartøjer på over 20 tons, siger Ole Lyngenbo.

Udover at se på den sikkerheds- og -arbejdsmiljømæssige side, vil vi også se på hvordan fiskeriet som helhed kan gøres mere lønsomt, slutter Ole Lyngenbo af.

Troede trotyl var rav

En erfaren fisker fra Årgab fik for nogle måneder siden noget mystisk i nettet som han i første omgang troede var rav, men han opdagede, at det nok var noget farligt skideværk, og han kontaktede Søværnet, der sendte minører til Hvide Sande. Det var 10 kilo trotyl fiskeren havde fanget og selv om det ikke umiddelbart var farligt, så var Brian Alstrup fra minørtjenesten godt tilfreds med at fiskeren havde kontaktet dem, og han forstod godt at fiskeren i første omgang kunne tage fejl, idet trotyl og rav ligner meget hinanden. Brian og hans hold fik hurtigt sprængt de 10 kilo af. en lille mine vil typisk indeholde 130 kilo trotyl.

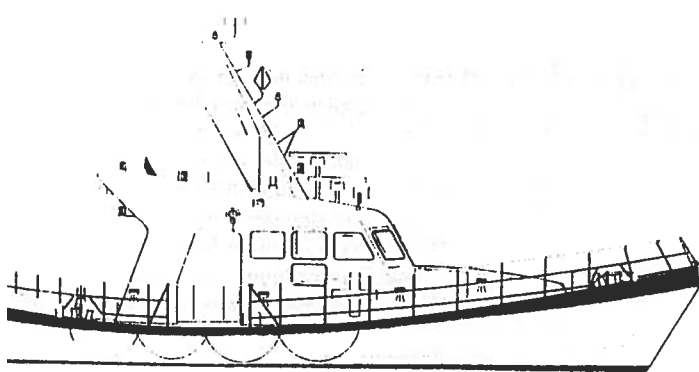
Molebyggeriet i Nr. Vorupør

nærmer sig sin afslutning. Der er tale om en renovering til 2,5 mio kr., hvor store norske granitsten

lægges ud som forstærkning af molen der beskytter landingspladsen, hvor fiskebåde - som i gamle dage - stadig trækkes op på land efter endt dagens fiskeri. Titusinde tons granitblokke hver på 3-5 tons stykket bringes i land i Hanstholm hvorfra det køres direkte til molen ved Nr. Vorupør.

Dagsømærker fredes

Opindeligt var det tanken at de mange dagsømærker ved den jyske vestkyst skulle fjernes: man ikke længere ville ofre penge på deres vedligeholdelse. men flere steder vil man ikke at de bliver fjernet. Man ønsker at bevare dem som et nostalgisk minde om den tid, hvor det var nødvendigt for de søfarne at have kendingsmærker på land. Den elektroniske navigatoriske tidsalder vi er i gør mærkerne overflødige, men med den stærkt øget fritidssejlad langs den jyske vestkyst, og den kendsgerning, at det elektroniske isenkram kan svigte. Ja, da er det dog betryggende at have disse gode gamle kendingsmærker på land. Lad os håbe at søkortarkivet fortsat vil indtegne de tilbageværende sødagmærker på kortet af den jyske vestkyst så fritidssejler fortsat kan få brug for dem. Det er smukke karakteristiske monumenter på klittoppene, som ofte har været baggrund for malerier og fotografers klitbilleder. Dagsømærkerne kaldes ofte fejlagtigt for båker af journalistiske landkrabber. Foreløbig er 12 dagmærker sikret sin fortsatte eksistens bl.a. disse er Stenbjerg og Tvorup.



Den nye kystredningsbåd

Strandfogeder i miljø-beredskab

Strandfogeder i Hanstholm kommune indkaldes til møde med kommunen.

Formanden for kommunens teknik- og miljøudvalg Anna Louise Kjær har taget initiativ til et møde med alle strandfogeder indenfor kommunens grænser. Mødet skal skabe klarhed over den indsats der kan udøves i fællesskab, når der indtræffer olieforurening af strandene. Hvor kommunen kan indsætte assistance f.eks. ved opstilling af containere m.v. Det er vigtigt for kommunen at vi har rene og indbydende strande, ikke mindst for vore turister og kommunen. I gerne have mulighed for at opstille og planlægge hjælp når en strandbred forurenes. I hvor stor en grad kan de enkelte strandfogeder imødegå en forurening. Hvornår skal der sættes ekstra hjælp på f. eks. fra civilberedskabet, eller hvilket materiel kan der blive behov for at skaffe til selve strandrensningen. Man vil også drøfte såkaldte „grønne dage“ hvor turister og fastboende giver en hånd med i alm. strandrensning og hvor kommunen så stiller affaldscontainere op og bortskaffer affaldet.

Det er en ide flere fastboende har fremkommet med overfor kommunen, og som man gerne vil drøfte med områdets strandfogeder for en sådan strandrensning skal styres af få personer.

Oliebekæmpelse

Olieforureningen i det tidlige forår fik flere politikere til at udtale sig i dagspressen. Alle var enige om at svineriet skulle stoppes og synderen skulle findes, men der var mange meninger om hvordan. Per Skovmose (V) vil have EU til at lave fælles regler og indsats imod forureningen, mens Henning Gjellerup (S) vil have satellitovervågning af større tankskibe, mens turistchef Kirsten Fenger fremkom med forslaget at lade alle danske militære fly få installeret infrarøde kamaraer til registrering og sporing af olie på havet. De unge piloter skal jo alligevel i luften for at få deres flyvetimer.

Ny jagt på „St.Georg“

Strandingsmuseet i Thorsminde har fået økonomisk mulighed for nye dykninger efter effekter fra det engelske lineskib „St. Georg“. Dykninger vil foregå her i sommer og vil være ca. fire uger. Der er dog endnu kun penge til de indledende dykninger, men man håber og tror på at der vil indkomme flere friville støtte-kr.

Ny type kystredningsfartøj skal bygges

Matthies Værft i Aalborg fik opgaven at bygge Farvandsvæsenets nye type redningsfartøjer
Aalborg-værftet vandt EU licitationen om at bygge - i første omgang 4 stk. 16,5 meter lange mellemklasse-redningsbåde med en option på yderligere 3 stk. De nye kystredningsbåde skal stationeres ved Østerby. Skagen. Anholt og Esbjerg. Forstnævnte skal have sit fartøj den 20. marts 1998 og sidstnævnte deres skib den 20 januar år 2001. De bygges alle som dobbeltskrue fartøjer med bovtruster. De er på 28,4 tons og kan gøre en fart på 20 knob. Besætning er normeret til tre mand, men skibet kan ialt have 12 personer om bord. Der er to separate styresystemer og skibet fremdrives af 2 stk. 460 kW motorer. Silhuet-mæssigt ligner de nye redningsfartøjer de store kystredningsskibe af Nordsø-klassen som bl. a. er stationeret i Thyborøn og Hvide Sande. Det er Farvandsvæsenet, hvorunder kystredningstjenesten i Danmark hører, der har bestilt de nye fartøjer på det samme værft som også har leveret de nye lette redningsbåde til flere danske kystredningsstationer.

Nye toldbåde

Told- og skat vil have bedre kontrol med smugleri til søs, derfor har de fremsat ønske om nye meget hurtige toldbåde i stedet for de gamle „Hogen“ og „Viben“. Det skal være hurtige speedbåde som ingen kan sejle fra og de skal have avanceret udstyr ombord bl. a. røntgen til gennemlysning af bagage m.v., testudstyr til narkotika og udstyr til radioaktiv måling. Den samlede pris anslåes til 1,6 mill. kroner og man håber at have første skib klar i 1998, hvor den skal indsættes i farvandet omkring Fyn og Sjælland.

Årets lokale strandauktioner byder på sjældent pejsetræ

I modsætning til sidste år var der ikke megen fint tommer og træ at sælge ved forårets strandauktioner. Det meste var paller, gamle planker og stammer som stort set kun egnede sig til pejsen. Ved Hansholm sydlige og nordlige kyststrækninger ind-drev en betragtelig mængde 2 meter lange afsavede stammer af

en sjælden træsort hørende til egefamilien. Man forventede, at stammerne kunne få værdi når de tørrede, men de flækkede, og træet værdi faldt drastigt. Stammerne er drevet i land over en længere periode og det menes at stamme fra en skib i Atlanten. Soforsikringselskabet Theo Koch og Co. i København me-



ner det kan være træsorten Azobe fra Osten, men det kan ikke siges med fasthed. Men udover affaldstræ driver der jo mange andre ting ind på stranden, som måske kan have interesse for opkøbere. I Lyngby blev en norsk jolle solgt for 2.000 plus saler, garnbøjer i plastic og fiskekasser og tykke tov er der også interesse for. Det er bade turister og erhvervsfolk der byder.

**HANSTHOLM
BUGBERSERVICE**

- BUGSERING
- REDSERVICE
- HAVNEASS.
- ANDRE SPEC. OPG.

R/S GORM - B/B SVEND - B/B THOR
Kal Lindbergsgade 50 - 7730 Hansholm
Døgnvagt på tlf 97 96 29 99
Telefax. 97 96 29 97

**MED EN
DOBBELT-
DÆKKER
KLARER DU NEMT
UFORUDSETE
UDGIFTER**



**EGNSBANK
HAN HERRED**

