

Træning & Aktivitet, Aktiviteten i Halsnæs Kommune har lavet et hæfte med fortællinger om Lynæs havn og havnens aktører.

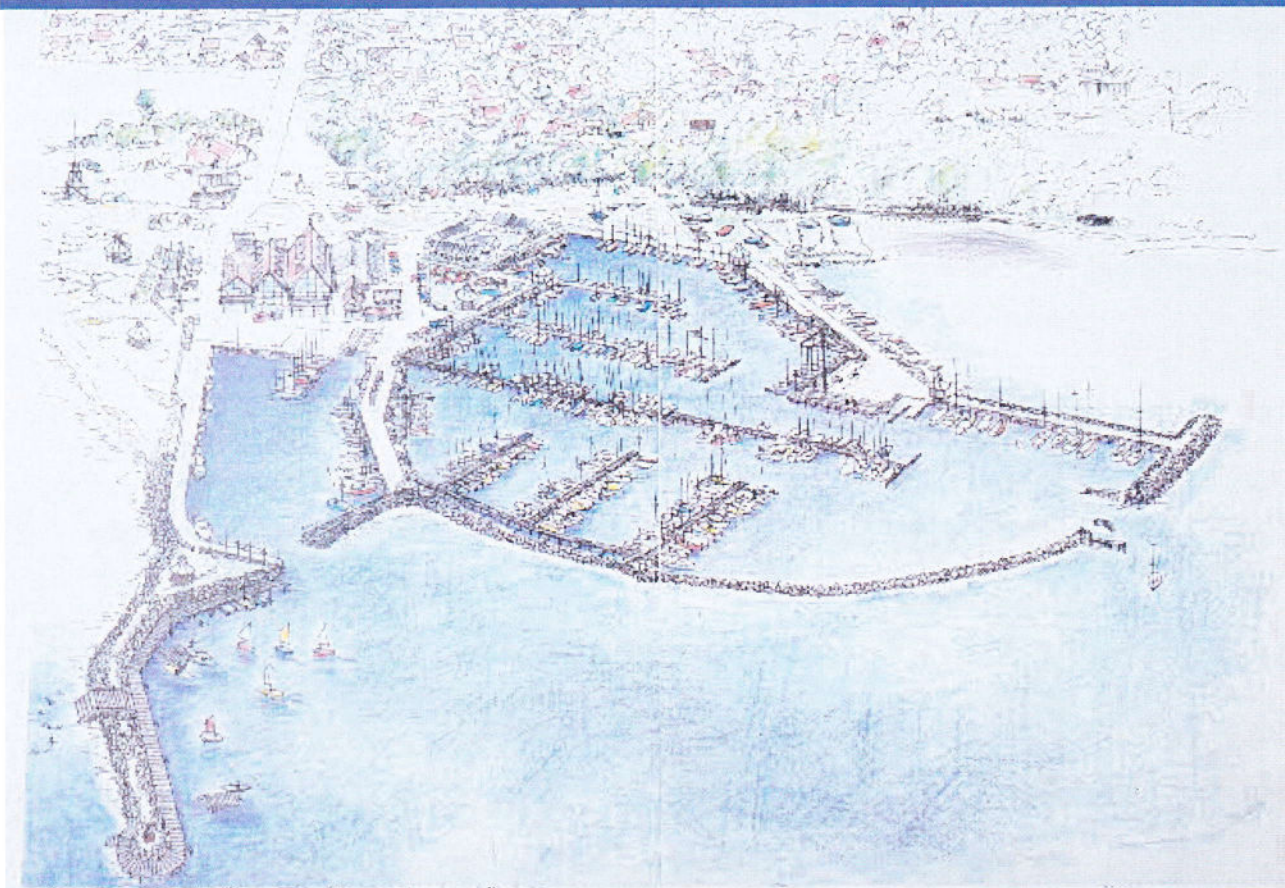
I dette hæfte er et interessant afsnit om DSRS Lynæs og deres virke.

Dette afsnit bringes herunder.

Jeg får på et tidspunkt et link så man kan se hele hæftet med andre gode fortællinger om Lynæs havn, og det kommer på siden når jeg får det.

Lynæs Havn

Fortællinger – Havnens aktører



Fortællinger fra Lynæs Havn. Projekt
udarbejdet i Træning & Aktivitet, Aktiviteten.

Halsnæs kommune 2024

"Det vigtigste er at redde liv og redde det, som vi kan."

Citat: Kim Folke Larsen, 2024



Vi har interviewet Kim fra Dansk Sørednings Selskab (DSRS) Lynæs, hvor han er tilknyttet som frivillig. DSRS er et søredningsselskab, der blandt andet opererer ud fra Lynæs Havn. Kim fortæller om selskabets historie, formål og styrker, samt om hvad det giver ham at være tilknyttet. Selv har han været tilknyttet DSRS i snart 2 år og deltager i mange redninger og aktioner. Følgende er hans fortælling:

DSRS' historie

Kim fortæller, at han er tilknyttet Dansk Selskab for Redning og Skibsbrud afdelingen i Lynæs (DSRS-Lynæs), men at selve konceptet startede i Sverige på et møde i Stockholm d. 1/7 i 1907, hvor man besluttede at oprette det svenske selskab, Svensk Selskab for Redning og Skibsbrud (SSRS). I Sverige er der i dag 74 stationer med ca. 2500 frivillige tilknyttet.

Qua at Sverige har en større kyststrækning, der skal dækkes, har de flere stationer end Danmark, hvor der er oprettet 13 stationer spredt rundt omkring i landet.

En af grundene til, at stationerne i Danmark blev oprettet var, at det svenske selskab også til tider oplevede, at de havde aktioner på dansk farvand. Dette behov førte til oprettelsen af en station ved Helsingør og i området deromkring. Kim fortæller, at de fejrer 20 års jubilæum i DSRS d. 1/9 i 2024.

Foruden at stationerne muliggjorde hurtigere redninger og bedre dækning af området i Østersøen, betød det for SSRS også, at hvis der blev oprettet stationer i Danmark, kunne vi selv assistere danske sejlere. Det medførte med tiden de i alt nuværende 13 danske stationer.

Finansiering

DSRS er en privat organisation. Det betyder, at der ikke tilføres offentlige midler. Det, der i stedet driver selskabet, er medlemmernes engagement. Selve finansieringen foregår via sponsorater og fonde.

Kim fortæller, at f.eks. båden, som DSRS bruger, er sponsoreret af Maersk, mens det er Tryg Fonden, der sponsorerer deres dragter. Redderne bruger to forskellige dragter: Én til, når vandet er under 16 grader, hvor de skal have tørdragt på med bamsedragt indenunder, og én til, når vandet er over 16 grader, hvor de bruger mindre sejltøj.

Derudover bruger de altid redningsvest og andre sikkerhedsmidler såsom en lille sender, til hvis man selv falder i vandet.

Det betyder meget for et havnemiljø, at der er tilknyttet en søredningstjeneste. Det medfører både en sikkerhed og en tryghed, og nogle vil måske aktivt søge at sejle i et område, hvor DSRS ligger tættere på end i et, hvor der er langt til nærmeste station.



DSRS' stationer i Danmark

Kim fortæller, at de forskellige stationer i Danmark er spredt for at sikre et stort et geografisk dække som muligt. For eksempel er der i Jylland kun tre stationer, hvilket kan virke som få sammenlignet med på Fyn, hvor der er fem. I Jylland har vi Løgstør, Struer og Jules Minde, mens der på Fyn er stationer i Kerteminde, Bregør, Assens, Faaborg og Rudkøbing. På Sjælland er der lige så mange som på Fyn, fordelt på Vordingborg, Køge, København, Helsingør og Lynæs.

På DSRS' hjemmeside er et detaljeret kort med opmærkninger af hver stations territorium. I Danmark er det dog Lynæs-afdelingen, der har flest udrykninger.



Kim fortæller, at de allerede i år har de haft 125 udkald. I runde tal ender de som regel omkring 200 årligt, og i forhold til, at den samlede sum af udkald på landsplan er ca. 900 – i 2023 var der i alt 958 – så tegner det et godt billede af at DSRS Lynæs har betydning.

En udrykning for tjenesten i Lynæs kan have flere forskellige årsager, men den mest hyppige – omkring 70 % - er motorstop og grundstødninger. Derudover udgør skader ca. 13 %. Kim fortæller, at et eksempel herpå kunne være rorskade.



Kim var selv ude på et udkald torsdag d. 22/8. En sejler med en knækket mast lidt ud for Hundested. Det er ikke let for den sejlede, når masten først er knækket og ligger i vandet. Den vejer hurtigt 100 kilo eller mere alt efter bådens størrelse, og derfor måtte de ud, hente ham ind og trække ham i land.

Kim fortæller, at grunden til det større antal udrykninger fra Lynæs særligt skyldes fjordene – navnlig Roskilde Fjord. Når man passerer området omkring Ølsted, Frederikssund og Jyllinge, kan man hurtigt opleve mange lavvandsområder, og her skal man som sejlede være særligt sikker i sin navigation.

Når man sejler under Frederikssundsbroen, kan man blive nødt til at lægge bådens tårn ned. Det betyder, at seks skruer løsnes, for ellers går den på pga. radar og lign., som de har på, både for at kunne navigere, når det er tåget, men også hvis der er nogen, der sejler uden lanterner på.

Grundet sit virke i DSRS, sejler Kim ofte selv i fjorden, og at der ofte er udkald om natten, hvor han bliver kaldt ud og skal sejle mod Roskilde. Når de modtager et sådan udkald, er det afsted i fuld fart, og her oplever han ofte at sejle over 60 km i timen. Så det går hurtigt, og man skal ramme rigtigt.

Rollerne er fordelt

På en sådan aktion sidder der tre mand i båden med forskellige roller og funktioner. Der sidder en styrmand eller bådfører, en navigatør, og så står der en redder bagpå. Den fordeling er altid gældende, og der er altid mindst tre mand afsted. Samtidig er styrmanden altid kun styrmand, navigatøren er altid kun navigatør – indtil de når frem, hvorefter han har den forreste del af båden, og redderen har den bagerste del af båden.

Redderen gør reb klar, når de skal i gang med at trække en båd et sted hen på slæb. Som regel giver redderen rebet videre op til ham, der står foran. Hvis det f.eks. drejer sig om en båd, hvor motoren er i stykker, sejler de så tæt på med snuden, som de kan, og kaster rebet over til ham i båden og bakker væk igen. De vender rundt og får rebet sendt om bagved. Når de er klar, og den person, der hjælper, har hævet sit anker – hvis han har anker ude – gør de klar, sejler, og så strammes rebet stille og roligt op. Når de kan se, at rebet er ved at være spændt, giver de tegn til, at nu kommer

rykket altså. Det gør de for at hindre, at rykket kommer som en overraskelse, så den nødstedte falder over bord. Generelt er der fokus på sikkerhed både for at hindre ulykker og for at forebygge skader. Hvordan en konkret redningssituation forløber, varierer fra situation til situation, men som udgangspunkt er det rammen.

Ved grundstødning

Ved grundstødninger forsøger de ved ankomst at finde ud af, hvordan området er. Både for at finde den bedste rute, hvor de kan sejle ind til de grundstødte, da der er en grund til, at han står, hvor han står. For at undgå, at de selv strander, prøver de forskellige vinkler af for at komme over til ham.

Kan de ikke komme helt tæt på, sejler de så tæt på, som de kan, og i nogle tilfælde kan det være nødvendigt at bede den grundstødte om selv at hente rebet, hvis det f.eks. er inde på en meters vand. I sådan en situation må mandskabet fra DSRS ikke forlade båden. Hvis behovet er der, skal de have kontakt til en redningssvømmer, som skal med, og som er specielt uddannet. Det gør ingen forskel, om det kun er en meter, eller om det er dybere. Retningslinjerne er, at man ikke forlader båden, for i tilfælde af en ulykke, hvor mandskab fra DSRS kommer til skade, kan tjenesten stå i en skidt situation.

Kim fortæller, at de har forskellige metoder og redskaber til at få reb hen til en nødstedt. Eksempelvis har de en kastebold med en tynd line, som de kan kaste 20 meter. Desuden har de talt om at søge midler til en drone, der ville kunne flyve hen med rebet, hvor mandskabet i båden kan fjernstyre den til den nødstedte.

Kim fortæller, at han selv har oplevet at skulle trække en grundstødt stor flodpram, der vejede 30 tons. Prammen lå på 60 centimeter vand, og netop i den situation bad de dem om selv at komme ud. Det er også vigtig del af redningsprocessen at tale med den grundstødte, sådan at de frivillige i DSRS ikke gør noget, som den grundstødte ikke er med på eller har godkendt først. I sådanne situationer skal de altid have hans accept, både for at forventningsafstemme men også i tilfælde af, at noget går i stykker.

Og det er ikke atypisk, at noget kan gå i stykker. For eksempel ved en grundstødning trækker de mange gange i masten, hvis det er en sejlbad, for at hæve kølen, så den nødstedte båd så vidt muligt selv kan sejle sig ud med egen motorkraft. Det er desuden det, der absolut giver mindst skader på båden. Hvis der er behov for ekstra motorkraft, kan DSRS' også både trække med.

At gøre en forskel

Når man er tilknyttet DSRS Lynæs som frivillig, afvikler man vagt fra kl. 18.00 – kl. 6.00 og fra kl. 6.00 til kl. 18.00. Det fungerer ved, at de tjekker ind på vagt via telefon og registrerer, hvilken rolle de tager. Kim er primært bådfører, og så er der en, som koordinerer aktioner. Det er ham, som f.eks. Joint Rescue and Coordination Center (JSCC) ringer til, og han ringer så til de vagthavende og sender dem afsted. Nogle gange er der fem på vagt, hvor der kun skal bruges tre – dog skal der altid være mindst tre på vagt. Her vælger koordinatoren, hvilke tre der skal sendes afsted.

Kommer der endnu en aktion umiddelbart efter, kan det være, at der sendes andre afsted, eller det kan være, at de, som er afsted, sendes direkte videre til næste opgave.

Af samme grund hænder det, at der er vagter, hvor man kan sejle 10 timer og er afsted hele tiden, f.eks. hvis man ligger i Roskilde, får en opgave i Gilleleje og efterfølgende ved Hesselø. Det er en konsekvens af opdelingen af territoriet, som DSRS Lynæs dækker.

Samtidig er fordeling af roller ikke mere fastlåst end, at der kan skiftes fra bådfører til navigatør til redder efter behov – f.eks. hvis alle tre på vagt har tjekket ind som navigatør. Og alle tre roller er nødvendige i løsning af opgaven. Bådføreren skal holde øje med vandet, og derfor er det nødvendigt, at navigatøren læser kort og laver evt. kursændring på skærmen, som bådføreren sejler efter.

Fællesskab – at hjælpe andre

Kim fortæller, at tilknytningen til DSRS på Lynæs Havn giver ham mange ting. De har et godt sammenhold. Han oplever at komme ud på en masse spændende opgaver, og så giver det ham en stor glæde at kunne hjælpe andre, som er i nød. Han uddyber, at der er forskel på at være kørt galt i bil, hvor man altid kan køre ind til siden og vente på vejhjælp, blive hentet eller kan tomle derfra – her kan man altid komme væk. Men på vandet er det noget andet. Ligger man derude i store bølger og mærker afmagten, møder han flere gange folk, som er fuldkommen i panik og som i flere tilfælde tror, at deres sidste time er kommet, mens alting vælter rundt omkring dem på skibet, og deres mast på mange kilo ligger halvt nede i vandet. Så er det i højere grad en følelse af håbløshed, han møder, og det kan være rigtig voldsomt.

Som eksempel nævner Kim et motorstop torsdagen inden vores interview, hvor masten lå i vandet, besætningen på båden var i panik og uden mulighed for at komme i havn uden hjælp.

Der kan også opstå situationer, hvor der er tilskadekomne ombord, og af samme grund har redningstjenesten forskellige midler til at yde førstehjælp. Han fortæller, at de bl.a. har forskellige forbindelser og et langt gult bræt kaldet et springboard med syv stropper, som de kan spænde én person fast på, hvis vedkommende har brækket arme, ben eller andet. Desuden er der i redningsbåden hjertestarter, brandslukningsudstyr, pumpe til at tømme båden for vand og store boltsakse til, hvis en mast er knækket. I den situation kan det være nødvendigt at klippe wiren over, og så bare lade masten ryge i vandet.

Kim tilføjer: *"Det vigtigste er at redde liv og redde det, som vi kan."*

Øvelser

Kim fortæller, at de i DSRS Lynæs deltager i såkaldte Search and Rescue (SAR) udkald. Omkring juli deltager han i en aktion i Rørvig, hvor en mand er druknet. DSRS bliver sendt over for at lede efter ham og koordinere både helikopter og søredning. I den slags aktioner er det nogle gange dem, der er først på stedet, som bliver tovholder på det hele. DSRS Lynæs er nogle gange først ude, så har de rollen at koordinere indtil en indsatsleder når frem og overtager.

Ved f.eks. større redningsøvelser er der nogle gange 3-4 både i vandet samt en helikopter, hvor de inddeles i mindre områder, som de hver især har ansvaret for at søge i. Her sejler de efter forskellige søgemønstre, f.eks. søgemønster A, hvor de sejler rundt i firkanter med måske 50 meter imellem hver søgning. Her er det særligt vigtigt at holde sig på sit eget område.

DSRS Lynæs – en vigtig samarbejdspartner

Derudover bruger flere samarbejdspartnere også DSRS til rådgivning, da de har lokalkendskab og bl.a. ved, hvordan strømmene går. Det betyder, at fremfor at flyve rundt uden retning, kan DSRS hjælpe med at angive, hvilken bugt en evt. nødstedt kan være blevet ført ind af. Det er med til at sikre, at der ikke spildes tid, og at redningen hurtigst muligt kommer frem.

I situationer med dårligt vejr og ringe sigtbarhed, hvor vinden f.eks. blæser med orkanstyrke, kan DSRS være nødt til at vurdere, at det er for usikkert. I de situationer sætter hjemmeværnet eller militæret ind i stedet, da de har større både.

Kim fortæller, at hvis man er interesseret i de forskellige aktioner, som DSRS Lynæs laver, kan man gå ind på DSRS' hjemmeside og vælge logbog - <https://dsrs.dk/logbog>. Hver gang de er ude at sejle, skal de udfylde logbog, og de ligger på hovedorganisationens hjemmeside. Her kan man også læse, hvem der havde hvilke roller på turen.

Mange forskellige opgaver

Vi spørger Kim, om han kan se en effekt af, at DSRS har afdeling i Lynæs, men han mener, at man som udgangspunkt skal tænke på, at de dækker et meget stort område. Samtidig bruger de også tid på at tage ud – f.eks. til Holbæk Sejlklub ugen forinden, hvor de holder oplæg til arrangementet Fjordens Dag. Sejlklubben ville gerne se DSRS' redningsbåd, og de var interesserede i at sponsorere dem.

Den slags anliggender tager han sig også af, såvel som hjemmesiden for afdelingen i Lynæs. Han oplever også, at det ikke er atypisk, at forskellige sejlklubber ønsker at sponsorere dem, da der er gensidig interesse i at gøre området omkring deres havne mere trygt for deres medlemmer.

Kontakt til DSRS – ”Søassistancen”

Nu er det ikke kun telefonisk kontakt, der kan bruges til at tilkalde hjælp fra DSRS. Kim fortæller, at de har en app, der hedder ”Søassistancen”. Har man den installeret og trykker på den, kommer man igennem automatisk til den nærmeste redningsstation i området, som man ligger i. Fordelen herved er, at de øjeblikkeligt kan se statistikker, position, telefonnummer m.m. Dermed sparer du tid med at forklare din position og situation over telefon i en krise.

Af samme grund anbefaler DSRS altid, at folk bruger ”Søassistancen” frem for at ringe. Men ellers skal de ringe til 112, forsvaret, JSCC og lign. For DSRS er det vigtigste at få en position og så komme afsted.

Platformen – DSRS Lynæs

I august 2024 efterser DSRS platformen, hvor de har base i Lynæs Havn. Kim fortæller, at det er fordi, at de oplever storme, som bliver voldsommere, og selve platformen står fast med metalrammer placeret på pæle, der går fra havnebassinets bund og op. Under flere af de voldsomme storme er vandstanden steget til en højde, hvor huset risikerede at ryge af pælene, da det i praksis blev løftet op af vandet. Derfor har DSRS fastspændt platformen vha. nogle kæder, som er fæstnet på fortøjningspælene.

Redder og sejler

Vi spørger Kim om hans oplevelser som redder og sejler. Kim fortæller, at han desværre oplever, at flere køber en båd uden at forstå at betjene den. Særligt under Covid-19 var der mange af den slags. Begrundelsen var ofte, at da man ikke kunne tage ud og rejse, købte man en båd og sejlede hjemme. Det betød, at DSRS oplevede en pludselig stigning i udrykninger, når folk sejlede for stærkt uden kendskab til omgivelser eller fartøj. Kim understreger vigtigheden af, at når man overvejer at købe en sejlbåd, er det en god idé at tage et duelighedsbevis først.

Han underviser selv i duelighedsbevis og har sejlerhold i Lynæs Sejl- og Kajakklub. På de hold vejleder han i, hvordan man sejler en sejlbåd. Der er indført speedbåds-kørekort til motorbåd, som måske kan være lidt nemmere at starte og sejle, men som har mange kræfter og høj hastighed. Kim understreger, at sejlads stadigvæk kræver forståelse for navigation, selvom man har speedbåds-kørekort. Her er det anderledes ift. sejlbåde, for der er ikke et krav om kørekort eller duelighedsbevis hertil.

Det kan blive farligt. Både for sejleren selv, men også for andre. F.eks. når du kommer ind i en havn. Flere har både op imod 50 fod på ca. 12 tons, og det er vigtigt at have respekt for de kræfter, der er på spil, når man kommer sejlede.

Af samme grund anbefaler Kim, at nybegyndere starter med en mindre båd på eks. 20 fod eller melder sig ind i en sejlklub, hvor man har mulighed for at sejle med andre, der allerede har en båd. Man kan dermed lære at sejle uden at skulle investere penge i en båd først. Han fortæller, at Lynæs Sejl- og Kajakklub udbyder hold, hvor man starter om vinteren med den teoretiske del. Her lærer man om strømforhold, vindforhold og noget, der hedder kurs over grunden. Det handler om, hvordan du sætter og plotter din kurs. Skal du fra a til b, samtidig med at vinden presser dig, skal du kompensere for at nå destinationen. Det kræver beregninger, hvor man forholder sig til strømmen og vinden, og det er de kompetencer, som Sejlklubben underviser i.

Det slutter med en eksamen om foråret, og efterfølgende starter to års praktisk sejlads, som Kim underviser i. Som vi taler med Kim i august, fortæller han, at han snart skal have det hold, han underviser, op til eksamen. Han har haft holdet i to år, hvor de sejler hver tirsdag. Han understreger, at hold af den slags er vigtige at have for at sikre sejlkundskaber, og det tager tid. Nogle steder er det muligt at tage duelighedsbevis over en weekend, men det er alt for lidt tid til en kompleks oplæring. Tidligere havde de kun ét års praktisk sejlads, men det blev udvidet til to for at give folk så meget erfaring som muligt.

Selvfølgelig sejler de ikke, hvis det blæser voldsomt, men som udgangspunkt skal der sejles i forskelligt vejr, og ligeledes øves at sejle helt ind til pladsen og lægge til for sejl. Han fortæller, at det er vigtigt at sejle i blandet vejr, da der er god læring, hvor en vindstille weekend i kontrast f.eks. ikke er den største udfordring.

Og det er ikke kun nødvendigt, når man fører et sejlskib. Også når man sejler speedbåd, skal man kende søfartsreglerne. F.eks. hvordan to både passerer hinanden, hvordan man sejler rundt om de forskellige bøjer – hhv. rød og grøn. Her er det vigtigt at vide, at når man sejler ind, skal den grønne være på styrbordssiden, mens den skal være på bagbordssiden, når man sejler ud. Det betyder også, at det altid er nødvendigt at vide, om man er indadgående eller udadgående.

Det er særligt relevant, når man møder en anden båd ift., hvem der skal holde tilbage for den anden. I en situation, hvor to både sejler på skærende kurs, kommer det an på placeringen af grønne og røde lanterner på skibet, når man skal bestemme, hvem der viger agterud, og hvem der skal holde kursen.