

Jernkystens helte

OPGAVE 19

Aalto:

1. Læs beretningen om "Aalto" nedenfor.
2. Svar i fællesskab i gruppen på følgende spørgsmål:

<i>Hvor mange mennesker var ombord på skibet?</i>	
<i>Hvorfor var det heldigt at "Aalto" strandede lige på det sted?</i>	
<i>Hvordan kom den første line ud til skibet?</i>	
<i>Hvordan kom det tykke tov ud til skibet?</i>	
<i>Hvordan lykkedes det til sidst at redde den sidste del af besætningen?</i>	
<i>Hvorfor "rullede" redningsbåden mere i bølgerne end fiskernes egne både?</i>	
<i>Hvilken effekt tror I, at den vellykkede redningsaktion havde for etableringen af redningsvæsenet?</i>	

AALTO, FINSK BRIG

13. aug. 1852 kl. 23 vågnede Kaptajn Bergstøm med et sæt. Hans brig, Aalto, havde på sin jomfrurejse fra Finland ramt havbunden. Kaptajnen var ganske forundret, for han havde troet sig fri af den jyske vestkyst, men var nu stødt på grund et sted ud for Holmsland Klit. Værre var det - en planke havde løsnet sig i skibets bund! Kaptajnen frygtede, ganske berettiget, for sit og besætningens liv.

Midt i sit uheld, var der dog et enkelt lys. Aalto var strandet ved Sdr. Lyngvig, hvor man ganske få år forinden, allerede i 1850, havde fået både redningsbåd og raketapparat.

De øvrige tre redningsstationer på Holmsland Klit, i Søndervig, Haurvig og Nymindegab, er alle tre oprettet senere.

Redningslauget i Sdr. Lyngvig fik 1 ½ år til at øve sig i, før der blev bud efter dem. Første regulære stranding lauget blev kaldt ud til, var altså briggen Aalto fra Finland.

Fra en beretning i avisen "Fædrelandet" kunne man læse: *"I går morges kl. 5 gik Klitboen Thyge Andersen op på de høje klitter, som er lejrede mellem Vesterhavet og Ringkøbing Fjord, for at se, om hans båd endnu efter det urolige vejr, som havde raset om natten, var i god behold. Ved denne anledning opdagede han et stort strandet skib med kappede master, der i nogle få fagnes afstand fra kysten stadig huggede i sandet.*

En del af matroserne arbejdede ved pumperne, medens andre gjorde tegn til ham, at han skulle tage sin båd og komme at bjerger dem.

Thyge meldte dette straks til strandfoged Jens Pedersen, hos hvem hændelsesvis en københavnsk redningsbåd befandt sig".

Videre hedder det: *"En time efter ankom denne trukket af 6 heste, med det nødvendige mandskab. Strandfogeden afskød selv raketten, første gang fejlede han, men anden gang faldt tovet på skulderen af en af skibets matroser. Efter at nu herved redningsbådens store tov var sendt over til skibet, gik 8 Klitboere i båden. Da de var kommet ud gennem brændingen, blev først kaptajnen, Bergstrøm, lykkelig bjærget, men da derefter 2 mand ville bjærges på en gang, gik stolen itu, da denne ej kunne holde dem. De faldt ud af samme, men klamrede sig fast til tovet og holdt sig, indtil de blev optagne af båden. De øvrige 10 mand blev nu bjærgede derved, at hver mand med et tov om livet blev trukket i land, uden at redningsbåden dertil blev benyttet".*

Redningen var altså en blanding mellem redning med båd og redning med raketline.

Lineredning var den foretrukne redningsmetode, selv inden raketapparaternes udbredelse.

Var skibet strandet tæt ved land, kunne klitboerne kaste et reb til skibet, eller besætningen kunne sende en bøje med fastgjort tov ind mod land. Redningsformen betød, at klitboerne ikke skulle vove sig ud i de farlige bølger. Det var dog kun muligt hvis der kunne skabes lineforbindelse, hvilket kunne umuliggøres, hvis skibet var strandet for langt fra kysten. Med udbredelsen at raketapparaterne kunne der opnås forbindelse til skibe, der var strandet op til 400 meter fra kysten. Var skibet strandet længere ude, var en båd stadig eneste redning, og klitboerne måtte sætte livet på spil. De statslige redningsbåde var lavet til at gøre disse mindre risikable.

Når der tales om en "københavnsk redningsbåd" dækker det over, at de af staten udstationerede redningsbåde alle var bygget på orlogsværftet i København. Bådene var bygget med luftlommer i konstruktionen og ventiler i bunden, så de selv i høj sø kunne holde sig flydende.

Redningsbådene var godt nok højteknologiske, men klitboerne var alligevel ikke udelukkende imponeret over den nye båd. *"Angående den sidste mente Klitboerne, at den vel var fortrinlig derved, at den ikke kunne synke, men forresten »rullede« og ikke stod så fast som deres egne både, hvilke de langt hellere ville benytte, når de er forsynede med de samme indretninger som redningsbådene, hvormed de sikredes for at synke".*

Ulempen ved redningsbådene var, at de var bygget uden køl, den "finne" der sidder på undersiden af mange skibe. Det betød at bådene "rullede", altså vippede" meget i bølgerne og var mindre stabile. De var konstrueret sådan, da mange redninger skete fra strande, hvor en køl kunne gøre det svært at transportere båden til og føre båden ud fra.

Klitboerne lader dog til at have vendet sig til bådtypen, for den flittigt i brug ved senere strandinger.