

Redningsbåden

- et stærkt symbol i det vestjyske samfund

Af Ellen Damgaard, Lemvig Museum.

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

Virkelighedens begivenheder indskrives sig i en mytologi, der rummer betydningsfulde handlingsforløb og fortællinger om menneskers valg og skæbne, en mytologi, der udpeger særlige datoer og årstal, navne på mennesker eller skibe, sætter skel mellem før og nu. En mytologi, der gør redningsbådene i Thyborøn, Thorsminde og Hvide Sande til andet og mere end praktiske udrykningsfartøjer. Til historien hører også redningsmændenes kamp gennem årene for at få det rigtige udstyr og ikke alle mulige smarte kombiløsninger, som teknikere har kunnet udtænke hjemme ved skrivebordet.

"Den store ulykke" 1893

En lille brun mærkeseddel med påskriften "Baadfører Fisker Jens Flyvholm Kristensen Maae – Harboøre kom levende i Land i dette Bælte den 21/11 1893", bundet på et korkbælte, der i dag findes på Lemvig Museum. Et lavmælt minde om en forfærdelig begivenhed på den jyske vestkyst. Den 21. november 1893 blev en mærkedag i Harboøre Sogns historie, begivenheden fik et navn – "Den store ulykke" – og den blev højtideligholdt ved mindedage både kort efter begivenheden, ved 50-året i 1943 og ved 100-året i 1993. I lokalsamfundet er historien om "den store ulykke" så velkendt, at den stadig næsten fortæller sig selv. Her er én af variationerne, fortalt af Søren Bertelsen i oktober 1943:

Søren Bertelsen var på havet den nat i Kr. Andersen Rønns bådelaug fra Vrist. Da de roede ud kl. 11 om aftenen den 20., var det det fineste vejr, helt stille og månelyst, og havet var så jævnt, som de nogensinde havde set det. Men mens de satte deres kroge, kom der lidt luft af sydvest, og da de skulle til at tage dem op, blev der så meget dønning, at man ind imellem ikke kunne se lyset fra Bovbjerg Fyr. De tænkte på at lade krogene stå i havet og sejle ind, men de talte ikke om det, men begyndte blot at hale deres kroge ind. Vinden gik om i nordvest og friskede op. Da de havde fået deres fangst ombord, tog de bestik af situationen. Havet havde rejst sig og det blæste hårdt. De satte tre reb i storsejlet og gik efter et andet sejl, som de kunne se holdt ind efter Ferring Strand. De tænkte, at hvis han kom frelst ind, så ville der jo være folk på stranden i den mørke novembermorgen, som kunne hjælpe dem, hvis de selv klarede turen over brådsøen på revlerne. De fik de tunge træskostøvler af og svømmebælterne bundet på. Selvom båden blev halvt fyldt af vand, trak sejlet dem ind mod stranden, så de beholdt livet, fangsten og redskaberne; kun deres madtejner flød væk. Da de kom ind på stranden, fortalte de andre, som var kommet før dem, at der var druknet mange; men hvor mange, det vidste ingen dengang.

Redningsbådene fra Lilleøre på Harboøre og Tuskjær i Fjaltring gik ud og tog besætninger med ind, mens deres fiskerbåde flød i land. Det var ved tretiden om natten, at de fleste både forulykkede. Siden det blev dag, var det ligemeget, hvordan de bar sig ad, om de

roede eller sejlede, så kom de helskindet ind. Det så Søren Bertelsen og mange med ham som et svar på bønnerne fra de mange, som bad, da de fik at vide, hvor galt det så ud.

I Harboøre sogn druknede på denne nat 26 mænd. De efterlod sig 20 enker og 70 børn. Én af enkerne var Sine Paakjær; hun var 24 år gammel med tre børn og gravid med den fjerde. Sammen med de andre kvinder, som stod på stranden denne forfærdelige nat, var hun gået op i klitterne for at bede til Gud om at skåne de sidste, for nu kunne de ikke tåle mere. Siden fortalte hun sin svigersøn om, hvordan der aftenen før ulykkesnatten havde været bedemøde i missionshuset, hvor hun og hendes mand havde været med. Her havde én af de gamle bedt om vækkelse, om at "Gud ville ryste træet endnu en gang, så det kan blive hørt". Gud hørte kvindernes bøn, ligesom han havde hørt bønnerne om vækkelse. "Guds veje er ikke vore veje", fastslog Sine Paakjærs svigersøn, Jens Chr. Mikkelsen, da han 97 år gammel deltog i 100 års mindedagen for "Den store Ulykke".

De druknede blev begravet ved en stor fælles højtidelighed, hvor sognets tidligere præst, pastor Moe, talte om frelse og fortabelse på en måde, som føltes hjemmevant for både tilhængere og modstandere i Harboøre Sogn, men som vakte opstandelse hos de fremmødte journalister fra aviser som Politiken.

100 års mindedagen blev markeret ved en stor mindehøjtidelighed med gudstjeneste i Harboøre Kirke, kransenedlæggelse ved mindestenen med navnene på de 26 druknede fiskere og med kaffebord i den stopfyldte Harboørehal. Her sang de mange hundrede fremmødte sangen "Din Røst, o Herre", som en lokal gårdmand, Bertel Houe, havde skrevet til mindesammenkomsten i Harboøre Missionshus kort efter ulykken. Sangens dybt alvorlige tekst taler om døden, frelsen og fortabelsen, mens melodien bølger lidt synkoperede rytme gav de syngende fornemmelsen af selv at befinde sig på havets dønninger. For forsamlingen i Harboørehallen den 21. november 1993 var Bertel Hoes sang ikke noget fra gamle dage, men udtryk for et skæbnefællesskab.

"Den store Ulykke" er en del af en stor fortælling om livsvilkår og livssyn i Vestjylland. En mangefacetteret fortælling, der også rummer strid og kamp, fordømmelse og uenighed om fortolkninger. Den handler om kampen med og ydmygheden over for en overmægtig natur, om modstridende religiøse overbevisninger og om forskelle mellem et vestjysk fiskersamfund og storbyens medier og myndigheder.

Lilleøre Redningsbåds forlis 1897

På Harboøre gik der kun fire år før den næste store ulykke, Lilleøre Redningsbåds forlis den 25. januar 1897. Redningsbåden var gået ud i skumringen for at assistere et par fiskerbåde på det oprørte hav. Man vidste, at der var to både ude, og nogle mente at se et lys på havet. Det er stærkt omdiskuteret, hvad der egentlig skete. Gik redningsbåden ud uden at afvente opsynsmandens ordre? Bølgerne var hushøje, og jagttagelsen af et lys usikker. Kunne man på forhånd med rette sige sig selv, at aktionen var nytteløs – eller var det de missionske medlemmer af bådmandskabet, der hidsede en stemning op ved at rejse tvivl om "de vantro"s mod til at dø og møde den store dommer? Var opsynsmanden forsømmelig og sparede på strandingslyset, som kunne have vejledt redningsmandskabet om, hvor de kunne lande? I opsynsmandens protokol blev den nøgterne beskrivelse af det tragiske forløb skrevet ind. Men lige hvordan ordene faldt, og hvordan tingene udviklede sig den aften på stranden, det var der mange versioner af. Redningsbåden gik ud og drev senere på aftenen ind på kysten med kølen i vejret; alle tolv mand omkom. Besætningerne på de to både havde ankret op længere nordpå og blev siden reddet af redningsdamperen Vestkysten.

Ligesom "Den store Ulykke" har denne tragiske begivenhed indskrevet sig i den lokale historie. Endnu 100 år efter kunne den give anledning til avispolemik omkring fortolkningen af, hvilke kræfter der havde raset den aften – ud over naturens. Det skete i forbindelsen med filmen og tv-serien "Guds Børn", som TV/MidtVest fik lavet med udgangspunkt i historien om Lilleøre Redningsbåds forlis. Men én ting er der enighed om – det hører med til livsvilkårene på Vestkysten, at et menneske engang imellem kan være den yderste hånd imellem liv og død.

Det hører også med, at man ofte set fra Vestjylland oplever en forståelseskluft mellem sig selv og centrale myndigheder. Efter de to ulykker i 1893 og 1897 skrev fisker Peder Mollerup et indlæg i Dansk Fiskeriforenings medlemsblad. Harbøre blev nu kaldt "Enkernes Land", og de efterladte oplevede en deltagelse og offervillighed fra hele landet i form af penge og gaver, der kunne fjerne den materielle nød. Det var man taknemmelige for, skrev Peder Mollerup, men fiskerne syntes, at samfundet snart måtte indse, at det havde andre forpligtelser end at give en almisse, når havet først havde taget liv eller helbred. Den bedste forholdsregel ville være den at bygge en havn på Vestkysten. Også flere redningsdampere end den ene, der var blevet bygget efter ulykken i 1893, ville efter Peder Mollerups mening kunne gøre nytte.

Her hører det med til historien, at diverse statslige kommissioner allerede i 1870'erne og 1880'erne havde forslået en havn ved Harbøretangen. Karakteristisk nok forholdt man sig her ikke til fiskerbefolkningens vilkår, men udelukkende til eksport af landbrugsprodukter. Set fra København var fiskerne usynlige, når deres ulykker og særprægede missionske præster da ikke gav anledning til avisoverskrifter. Peder Mollerups appel var imidlertid ikke nytteløs, selv om der typisk nok gik adskillige år, før der kom en ekstra redningsdamper, Vesterhavet i 1904, og Thyborøn Havn stod færdig i sommeren 1917.

Lilleøre Redningsbåds forlis blev mindet år efter år, med større markeringer ved 50 års og 100 års dagen. Ved mindedagen i 1997 ophængte man i Harbøre Kirke en model af redningsbåden som kirkeskib – et stærkt symbol i et vestjysk samfund.

Hvide Sande redningsbåds forlis 1951

Den 9. december 1951 forliste Hvide Sande Redningsbåd og fem mand omkom. De øvrige tre redningsfolk ombord reddede livet. Ved mindesammenkomsten i 2001 sagde Chr. Mose Enevoldsen, der havde mistet sin storebror ved ulykken: "I dag kan vi spørge os, om turen var forgæves. Som forhenværende redningsmand mener jeg nej. Frygten for ikke at gøre deres yderste sidder i alle redningsfolk. De gjorde deres". Ved mindestenen på Lyngvig kirkegård talte redningsinspektør Mogens Hansen: "De stod for nogle holdninger og værdier. Dem holder vi i hævd ved at samles her. Redningsfolkene udviste et ansvar for livet og fællesskabet. Deres indsats fratager os andre retten til at være os selv nok". I sin tale nævnte Chr. Mose Enevoldsen, at mandskabet vidste, at båden var god til at gå ud i svær sø, men at den var meget dårlig i medløbende sø. Alligevel var de ikke i tvivl om, at de skulle gå ud. Ulykken skete på vej ind. Bådslæbet sprang, og båden kæntrede. Ulykken indskrives sig i Vestkystens historie på linje med de tragiske begivenheder fra 1890'erne, og ligesom ved disse mindes nutidens mennesker om naturens overmagt og om den skrøbelige skal imellem liv og død. Og hver gang rejser sig de samme spørgsmål: Var det nødvendigt at gå ud – var stormen ikke for voldsom? Og var redningsbåden god nok? Det første spørgsmål kan enhver redningsmand uden tøven besvare – er der folk i havsnød, så går man ud. Men det andet spørgsmål bliver ofte hængende i luften.

Arven fra C.B. Claudi

I 1963 tiltrådte G. Aaskov Petersen som redningsbestyrer, det vil sige som øverste leder af Det danske Redningsvæsen. Ti år senere blev redningsvæsenet lagt sammen med

lodsvæsenet, søkortarkivet og fyrvæsenet under en fælles leder, direktør for Farvandsvæsenet Otto Gredal. Aaskov Petersen fortsatte som daglig leder af afdelingen for redningsvæsenet indtil sin afgang i 1978. Aaskov Petersen var højt respekteret af redningsfolkene på Vestkysten – og vel i hele landet, og han omtales stadig efter sin død med stor veneration som "den sidste rigtige redningsbestyrer". På mange måder løftede han arven fra C.B. Claudi, den mand der fra sin bopæl på Lemvigegnen tog initiativ til og gennemførte etableringen af Det Nørrejydske Redningsvæsen i 1852. Claudi kendte livsbetingelserne langs kysten og forstod betydningen af at have det rette materiel. Efter en ulykkelig stranding på Harboørækysten i 1847 skrev han denne appel til amtmanden i Ringkøbing: "Gid denne sørgelige Begivenhed nu maatte tjene til at tilskynde Regjeringen saasart som muligt at oprette Stationer for Redningsapparater her paa Kysten uden at see paa den usle og lumpne Bekostning derved, saa ville jeg dog erkjende det gode Forsyns Styrelse heri; og slutteligen vil jeg (for den gode Sags Fremmes Skyld) ønske at ingen andres Stemmer i saa vigtig en Sag tillægges nogen Vægt end de som nøie kjende Havet her, og have overværet eller deltaget i lignende Redningsforsøg". Claudi's tanker om vigtigheden af et nært kendskab til de faktiske forhold på kysten er et gennemgående tema i redningsvæsenets historie. Indtil 1909 lå redningsvæsenets hovedkontor i Lemvig, siden flyttede det til Skagen og i 1928 til København. De vanskeligheder, som denne placering har afstedkommet, lyser ud af det festskrift, som Farvandsvæsenet udgav i 2002 ved redningsvæsenets 150 års jubilæum. Bogen, "Hverken for ros eller løn", er ærligt nok fuld af omtaler af fejlslagne eller forhastede forsøg, opståede på grund af spareiver eller manglende viden om forholdene til søs, selv om det værste af dem, RF 2, får påfaldende lidt spalteplass.

Vestkystens stolthed – motorredningsbådene 34 og 35

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

MRB 34 blev færdig i 1969 og udstationeret i Hvide Sande. Stationsleder Chr. Mose Enevoldsen fra Hvide Sande Redningsstation fortalte således om modtagelsen af den nye båd: "Da vi kort efter var på prøvesejlads i hårdt vejr, var bådføreren fra 1951 med på turen. Mens vi lå derude i brændingen og gennemprøvede båden, stod han ved siden af mig ved roret. Bevæget udbrød han: "Så var det alligevel ikke forgæves". Begge havde været tæt på redningsbådsulykken i Hvide Sande i 1951. Bådformanden Jens S. Christensen reddede livet ved forliset, mens Chr. Mose Enevoldsens bror omkom. Båden beviste sin manøvreedygtighed på talrige aktioner fra Hvide Sande, indtil den i 1989 blev flyttet til Thorsminde. Under en voldsom vinterstorm 27. februar 1990 fik Thorsmindemandskabet lejlighed til at prøve deres nyhvervelse af. Det blæste 38 meter i sekundet og hele indsejlingen var et stort bråd. Alarmen kom noget over midnat, og ti minutter efter var alle samlet i havnevagten. Ingen var nogen sinde sejlet ud fra Thorsminde i sådant et vejr. Den seks mand store besætning gik ud, mens stationslederen holdt udgik fra havnekontoret. Gang på gang forsvandt båden i de høje bølger, så ikke engang toplanternen kunne ses. Målet var en Esbjergkutter i havsnød omkring 1½ mil fra land med smadret styrehus og alt ankergrej i brug. MRB 34 lå standby ved kutteren i flere timer, mens man ventede på redningsskibet Vestkysten fra Thyborøn. Da den ankom, ventede der 34'erenes besætning en 40 minutter lang tur hjem med søen agten ind, noget

der stiller store krav til båden og kræver den allerhøjeste grad af kunnen og agtpågivenhed fra bådførerens side. Klokkeren 7.40 var båden tilbage i havnen. Stationslederen sagde bagefter: "Havde vi vidst, hvor slemt det var, var vi nok ikke gået ud, men folk var i nød, det var dem, vi tænkte mest på. En ting er også helt sikker. Vi havde aldrig klaret det, hvis ikke vi havde fået MRB 34. Med vores gamle båd ville det have været udelukket. Den ville være blevet knust til pindebrænde... Men 34'eren holdt til det hele. Det er skibe af den slags vi har brug for på Vestkysten. For min skyld kan de folk, der kun tænker på fart, beholde deres både for sig selv".

Søsterskibet MRB 35 var færdigbygget i 1973 og blev udstationeret i Thyborøn. Også den beviste sin manøvreedygtighed i otte meter høje bølger og en vindstyrke på 41 meter i sekundet, men kom definitivt på prøve den 1. november 1988. Begivenheden blev grundigt beskrevet i Lemvig Folkeblad: Besætningen havde været ude for at bistå med en bugseringopgave i hårdt vejr, men på vej ind i Thyborøn Kanal blev redningsbåden ramt af en forkert sø, der fik den til at krænge så meget, at styrehuset kom under vand. Den rejste sig først igen, efter at den var kommet fri af den brydende sø, og kom op med sådan en fart, at den tog en tur over til den modsatte side. Inde i styrehuset klamrede besætningen sig fast, mens vandet kogte uden for ruderne og løse genstande fløj om ørene på dem. Stationsleder Robert Iversen havde overværet den dramatiske begivenhed fra sin udkigspost i lodstårnet, og da MRB 35 kom på ret køl, greb han VHF'en og råbte: "Vil I ikke sige mig, hvad er det, den laver med jer?" Bådføreren Herluf Høj havde klamret sig til rattet og nærmest ligget vandret i luften med benene plantet på et skot i bagbords side. Han fik sig stablet på benene igen, greb VHF'en og svarede: "Åh, vi fik en slat vand!". Derefter vendte han sig mod de tre andre og spurgte, om de var kommet noget til. Det var de ikke, og så sagde han: "Jamen, hvad ligger vi så her og driver efter. Så kan vi lige så godt sejle hjem". Replikskiftet kunne han ikke selv huske. Det var de andre redningsmænd, der fortalte det.

Lemvig Folkeblad uddyber årsagen til, at redningsbåden måtte gå ud i hårdt vejr på en bugseringsopgave, som altså ikke var en redningsaktion. Journalisten Knud Jacobsen, der var en stor kender af Thyborønstoffet, skrev således: "Det var sjette gang i år, redningsbåden måtte overtage bugseringen af Thyborøn-kuttere, som er blevet slæbt hjem af kolleger, og den lille MRB 35 har nu flere gange måttet slæbe fuldt lastede industritrawlere med en samlet vægt på op til 800 tons ind over kanalen. Det er sket, mens Fiskeriministeriets nye rednings- og inspektionsskib, "Vestkysten", har ligget bundet til kaj i Thyborøn, mens skibets to besætninger holdt fri og afspadserede". Knud Jacobsen beskriver også stemningen på havnen efter episoden med 35'eren den 1. november. "Skal der virkelig omkomme folk før ansvarlige politikere indser, at de spareplaner de har med hensyn til "Vestkysten" er fuldstændig vanvittige. Vi føler virkelig, at vi står uden hjælp", lød de vrede kommentarer. Man mindes C. B. Claudi's ord i 1847.

RF 2's forlis i Hirtshals 1981

Natten til den 1. December 1981 forliste redningsbåden RF 2 i Hirtshals.

Redningsmandskabet på seks mand og tre fiskere omkom. Båden kom til Hirtshals i december 1980. Den var nummer to af en planlagt helt ny type redningsfartøjer, bygget så den kunne gå med en højere fart end de traditionelle dybtstikkende redningsbåde som MRB 34 og 35.

Efter forliset udtalte stationsleder i Thyborøn Robert Iversen til Lemvig Folkeblad:

"Ulykken berørte os naturligvis dybt. Det var alle mand på stationen i Hirtshals på nær én, der på en gang mistede livet. Vi føler med de efterladte, og her fra Thyborøn var vi også med til begravelsen i Hirtshals. ... Vi har naturligvis snakket meget om, hvordan forliset i

Hirtshals kan være sket. Det kan være en menneskelig fejl, og det kan være en konstruktionsfejl. Vi ved det ikke, men forhåbentlig giver undersøgelsen svaret. Vi ved dog, at båden i Hirtshals var af en helt anden type, end vores store båd. Den var bygget af aluminium og var flad i bunden fra midten og agter ud. Af samme grund kunne den sejle meget stærkere end vores. Den kunne gå 18 mil, hvor vores, der er bygget i den gammeldags redningsbåd-facon, kun kan gå 10 mil. Men jeg vil understrege, at vi ikke kender årsagen til forliset”.

Senere i samme avisinterview udtalte Robert Iversen om Thyborøns redningsbåd MRB 35, der havde været i brug siden 1973: ”Ja, vi har en god båd. Der er hele vejen igennem lagt vægt på sikkerheden, og det er også grunden til, at en båd med så stor motorkraft ikke kan gå mere end 10 mil. Skal man sejle sikkert, gælder det om at have så meget under vandet som muligt, og når vi sejler med den store båd, sætter den sig så dybt i vandet, at der står vand på agterdækket. Det gør den meget stabil. Når vi sejler med søerne agter ind, kører den ikke med agterstavnen ligesom de fleste andre”.

RF 2-ulykken satte dybe kløfter mellem Farvandsvæsenet og redningsfolkene. Bygningen af de nye typer hurtige redningsbåde blev stoppet, og redningsmændene forlangte at få indflydelse på bygningen af en ny serie, baseret på de velafprøvede typer som MRB 34 og 35. ”Vi har ønsket, at der skulle bygges videre på 34/35-typen”, sagde Robert Iversen i 1984. ”Vi synes bare det går alt for langsomt. Nu er det snart 2½ år siden RF 2 forliste, og vi har kun fået tegnet en nordsøtype. Da RF 2 var forlist anmodede vi om, at der straks blev bygget en ny til station Hirtshals af typen 34/35. Det gad de slet ikke svare os på hos Farvandsdirektoratet. Vi føler, at vi er blevet ”lillebror” i det store apparat, der hedder Farvandsdirektoratet, og vi kunne ønske at få det gamle system igen med en bestyrer, en inspektør og en værkfører”. Det gjorde ikke forholdet mellem Farvandsvæsenet og redningsmændene bedre, at Farvandsvæsenet fastholdt at ulykken skyldtes menneskelige fejl hos redningsmandskabet på trods af, at den undersøgelseskommission, der var nedsat af Industriministeriet, endte med at afgive en betænkning, der påpegede konstruktionsfejl, utilstrækkelige beregninger og tilsyn samt ukorrekt udførte praktiske stabilitetsprøver som årsager til forliset. Sagen medførte, at Farvandsvæsenets direktør, Otto Gredal, i 1987 blev presset til at forlade sin post. Blandt redningsfolkene var der ingen tvivl om, at det grundlæggende problem med RF 2 havde været forsøget på at forene uforenelige krav – høj fart på den ene side og stabilitet under ekstreme vejrforhold på den anden. Det var et mislykket forsøg på at udvikle et fartøj, der kunne løse flere forskellige typer opgaver – et kompromis begrundet i ønsket om besparelser.

Emile Robin og Martha Lerche

1982 nedsatte Direktoratet for Statens Skibstilsyn en arbejdsgruppe, bestående af folk fra Farvandsdirektoratets tekniske afdeling, Skibstilsynet samt fra Foreningen af danske Redningsmænd, nemlig stationslederne Robert Iversen, Thyborøn, og Martin Sørensen, Hirtshals. Senere kom også Chr. Mose Enevoldsen fra Hvide Sande med. Gruppens opgave var at vurdere de forslag til forbedringer i fremtidige redningsfartøjer, som var indeholdt i rapporten fra undersøgelseskommissionen vedrørende RF 2's forlis, og omsætte dem til virkelighed. Allerede på Foreningen af danske Redningsmænds årsmøde i 1983 fik de fremmødte præsenteret projekterne til en ny og større redningsbåd, baseret på erfaringerne med de velkendte modeller MRB 34 og 35. Foreningens medlemmer var enige om, at det ville være et velegnet fartøj at bygge videre på. Arbejdet med de nye fartøjer var dog en langvarig proces. I lederen i Tidsskrift for Redningsvæsen i januar-februar 1989 skrev Robert Iversen således: ”Vi formodede dengang, at bådene kunne sejle i løbet af to år. Nu skriver vi 1989, og de nye både, som vi har så stort behov for, er kun lige ved

at blive afleveret og er endnu ikke indsat i tjenesten. Det har været en lang og trang vej – alt for lang, mener vi. Det må kunne gøres hurtigere i fremtiden”.

Det lysnede dog snart; den 20. januar 1989 blev den første af de nye redningsbåde, ”Emile Robin”, krængningsprøvet i Esbjerg Havn. Stationsleder Chr. Mose Enevoldsen fra Hvide Sande var tilfreds med, hvad han havde set, men tilføjede belært af erfaringen, at han ville vente med at udtale sig endeligt om den, indtil de havde prøvet den under virkelig hårde forhold. Det var først her, båden skulle vise, hvad den var værd. I sommeren 1989 blev søsterskibet klar til levering; det fik navnet ”Martha Lerche” og blev udstationeret i Hirtshals. Redningsmandskabet i Hirtshals havde imidlertid besluttet sig for, at de hellere ville have en båd af den nyudviklede Kattegatttype, og da den første af disse var klar, flyttede ”Martha Lerche” til Thyborøn i december 1989. De nye redningsfartøjer blev opkaldt efter Redningsvæsenets legatstiftere – på forslag af Foreningen af danske Redningsmænd. Stationsleder Robert Iversen var tilfreds med sin nye båd. Han havde selv været med til at udvikle og afprøve den. Ved modtagelsen sagde han til avisen: ”Jeg kan ikke finde noget at udsætte på den. Den manøvrerer bedre end den gamle, og vi kan sikkert gå ud i meget hårdere vejr. Ja, hvis der er nød på færde, vil vi gå ud med den i al slags vejr. Det er nok verdens mest avancerede redningsbåd i dag. Det er i hvert fald verdens mest afprøvede!”.

34’eren og 35’eren blev ombyggede, så de kom til at ligne små udgaver af de nye Nordsøbåde. MRB 35 kom til Thorsminde i 1992. Det var den sidste danskbyggede redningsbåd af træ.

”Emile Robin” og ”Martha Lerche” bestod prøven under de hårde vejrforhold på Vestkysten – i den samme storm i 1990 som den 21 år gamle MRB 34 i Thorsminde. Stationsleder Chr. Mose Enevoldsen i Hvide Sande havde nattevagt og skrev bagefter: ”Vi er meget taknemmelig for, at ingen forulykkede i det frygtelige stormvejr. Igen har vi set alvorren med hensyn til fartøjer, og vi taler om det mand og mand imellem, at i det vejr ... spørges der ikke om hurtighed, men om sødygtighed”.

”Lær mig redningsbåde...”

De sidste hundrede års begivenheder langs den jyske vestkyst indskriver sig i en tradition med dybe rødder, nemlig generationers kamp og samliv med en overmægtig natur – havet og stormen. De er en del af et kollektivt skæbnefællesskab. Når de indtræffer, vedrører de hele lokalsamfundet. Samtidig har de en reproduktiv kraft: begivenhederne kan sammenlignes med en række forudgående. Og vigtigst af alt: de har altid et etisk budskab, sådan som det for eksempel udtrykkes af en gammel redningsmand som Robert Iversen: ”Ingen har større kærlighed end den, der giver sit liv for at redde andre. Disse ord er gang på gang blevet brugt, når hustruer, børn, mødre, fædre og kammerater har skullet taget den sidste afsked med omkomne redningsmænd. Tjenesten er farefuld, og det vil den fortsat være trods al moderne udstyr. Havet er altid den stærkeste, og det ved redningsmændene”.

Kampen med naturen og kampen med fjerne myndigheder er en del af det vestjyske særpræg. Skal man leve ude på kanten, er det nødvendigt at kende sit eget værd, at bestemme selv, at være flittig og at være ydmyg over for tilværelsens store kræfter. Disse vestjyske værdier ligger gemt i ”de store fortællinger” langs vestkysten. Derfor er synet af de tre redningsbåde, Martha Lerche i Thyborøn, MRB 35 i Thorsminde og Emile Robin i Hvide Sande altid både smukt og tankevækkende.