

Årsberetning

Han Herred Havbåde

2009

Da vi tog hul på 2009 var det i den dybeste uvished om Han Herred Havbådes skæbne. De tre store fondes bestyrelser havde fået vores fornyede ansøgning om at træde til efter ebh-fondens forlis. Arkitekt Knud Johansen var blevet bedt om at lægge byggeprojektet underdrejet og havde undladt at sende regningen på det allerede udførte arbejde. Peter og Freddy havde travlt med at ombygge Nordsøen for fiskeskipper Richard Kristensen fra Thorupstrand, så de kunne få løn indtil april. Pipsen klaprede tænder ved tastatur og PC-skærm iført termodrags og varme støvler i det interimistiske strandkontor. Og kommunen demonstrerede sin tro på projektet ved at udbetale årets tilskud, så hun kunne fortsætte arbejdet, selvom den nye finansiering endnu ikke var i havn. Foreningens medlemmer mødte solidarisk op og tog del i vore overvejelser og forberedelser til det, der måske, måske ikke ville lykkes i dette det dybeste kriseår, vi endnu har oplevet. På de afgørende datoer for svaret fra fondenes bestyrelsesmøder den. 20. februar, den 5. marts og 10. marts fik vi at vide, at først Almenfonden, så Nordea-fonden og derpå Realdania besluttede, at bevilge hver 10 mio. kr., så de sammen med Vækstforum nåede op på det samlede beløb, der skulle til for at trække de strandede planer fri af grunden.

Med de nye fondes opbakning blev der sat fokus på det egentlige formål med at udvikle et initiativ som Han Herred Havbåde. Hvor ebh-fonden var interesseret i initiativet, fordi det kunne være med til at løfte egnen ved egen kraft, så er dette vigtigt, men ikke det primære for de nationale fonde. For dem er det egnens bidrag til en udvikling af mere almennyttig art, der gør det interessant at medvirke til finansieringen. For almenfonden er det muligheden for at videreføre klinkbygningskunsten i en professionel sammenhæng, hvor et samfund siden vikingetiden har brugt og bygget klinkbyggede havskibe til fiskeri og sejlads, og fortsat gør det, så en ny generation kan blive lært op i den ægte vare, der er afgørende. Her er det oplæringen af lærlinge, der begrundet interessen i at medvirke til finansiering af bådebyggeri og nybyggede havbåde på en landingsplads for havgående træskibe, der bidrager til kystfiskeriets levende erhvervskultur ved at holde klinkbygningskunsten i hævd.

For Realdania er det muligheden for at medvirke til realiseringen af et kulturbevidst byggeri af udsøgt kvalitet i et af Danmarks mest sårbare fysiske miljøer, fredklitten langs det åbne hav, og som danner ramme om et hæderkronet håndværks udøvelse, der er af helt særlig interesse som model og

inspiration for kvalitetsbyggeri i bevaringsværdige kystmiljøer. For Nordea er det muligheden for at udvikle et originalt bidrag til et kulturhistorisk forankret friluftsliv med appel til befolkningsgrupper og gæster, hvoraf mange gerne rejser langt for at opleve den aktive brug af havet, som kun havbådene og landingspladsen på den åbne strand kan tilbyde. De tre vinkler på havbådeprojektet kan ikke skilles ad og overlapper hinanden i en sådan grad, at fondene besluttede at "løfte i flok". Men det er værd at lægge mærke til, at det er Han Herred Havbådes særlige formål af mere almennyttig art, der gør, at vort fælles initiativ nu kan realiseres med de nationale fondes bidrag som forudsætning.

Fra medio marts kunne vi således se fremad igen og fyre op under kedlerne – og jeg skal indrømme, at den første, der blev orienteret, var arkitekt Knud Johansen, som endelig kunne sende sin første regning, få pengene udbetalt og igen sætte gang i arbejdet med at tegne, projektere og forberede byggeriet. En vinter var gået, uden at vi var kommet i gang med det, og for hver dag det nye bådebyggeri blev udsat, rykkede fristen for brug af EU-midlerne nærmere, uden at bådebyggerne kunne gå i gang med de store og tidskrævende både i planen: Nordvest, Skarreklit og den såkaldte formidlingsbåd. Så vi havde travlt, og det var med både værftshal og havbådehus på én og samme gang, da det ville blive for dyrt at opsplutte byggeriet af de to huse i to adskilte projekter. Vi regnede med Knuds tidsplan, ifølge hvilken rydning af huse, silderampe og havbakke samt støbning af grund kunne gå i gang før sommerferien, så ikke industriferien ville føre til byggeriets yderligere forsinkelse. Nordsøen af Thorupstrand blev færdig og havde reddet bådebyggerlønningerne indtil ultimo marts, så hele vor besætning var intakt. Nu kunne Peter og Freddy igen sætte fart på bygningen af Jammerbugt i redningsstationen, så den kunne blive færdig, til den nye bådehal stod klar.

Knuds tegnestue og ingeniørerne kom virkelig på arbejde, for især bådehallen er et byggeri, der kræver kreativitet og teknologisk indsigt for at udnytte pladsen optimalt til ventilation, opvarmning, udsug, maskiner, trykluft, kraner, spånsug, materialelager, smedje osv. inden for de snævre rammer, der sættes af de tilladte mål på bygningens ydre og de kommende skibes pladsbehov i selve hallen. Ingeniørerne fik deres sag for, idet miljøcenteret af gode grunde hverken kunne godkende de store afkast- og indsugningsrør, som man ville sætte på tagryggen af et konventionelt industribyggeri eller de geniale rytterlys i hele tagryggens længde, som Knud gerne ville berige værftshallens lysforhold med. Rytterlysene ville rage 10 cm over tagryggen, og det tog lang tid for vor arkitekt at overgive sig til Velux tagvinduer i stedet. Miljøcenterets folk måtte afvise de store afkastrør, men viste sig på meget fornuftig vis fleksible, både når det gjaldt om at flytte dem ned på den østre tagflade og med hensyn til at finde plads til ventilationsanlægget, som vi ikke kunne få plads til i hallen. Løsningen blev det udskud i husets østside, der nu er bygget til, og som faktisk har beriget bygningens udseende i overensstemmelse med egnens byggestil. Så efterfølgende må alle parter vist indrømme, at vi her har et eksempel på, at skrap myndighedsudøvelse parret med lyttende, kreativ og imødekommende fleksibilitet i embedsværket faktisk har ført til et mere vakkert hus at se på, end deltagerne i processen kunne forestille sig, mens de besværlige forhandlinger stod på. Samtidig fik vi selv stillet alle de usædvanlige krav til materialernes holdbarhed i det havnære saltmiljø (rustfrit A4 stål, linoljebehandlet træ, tjæret værk, cementfri kalkmørtel, silikatbehandlede murflader mv.) og de stiltræk i husene, der bygger på egnens byggeskik, og som ikke er almindelige i konventionelt

byggeri. Alt dette betød imidlertid, at vi nåede frem til den 17. juni, før vor fortravlede arkitekt som totalrådgiver kunne holde licitation over rydning af eksisterende grund og klit. Så kom den synlige del af byggeforberedelserne endelig i gang, og den 3. juli kunne vi holde licitation over selve byggeriet.

Næste udfordring var, at priserne på håndværkernes tilbud generelt oversteg det budget, der lå til grund for byggeprojektet. Det betød, at vi nu havde de billigste tilbud og håndværkerne på hånden, men måtte den tunge gang igennem en sparerunde, hvor vi med lys og lygte opsporede de elementer i udbudsmaterialet, der ikke var nødvendige i det ønskede byggeri – og som kunne trækkes ud af tilbudsmaterialet uden at der blev gået på kompromis med kvaliteten. Dermed var sommerferiens opgaver defineret, og byggeriet igen udskudt til engang efter industriferien. Vi gik på med krum hals, nærlæste alle beregninger og støvsugede alle detaljer i det omfattende tegningsmateriale med tilhørende materiale- og konstruktionsbeskrivelser. Samtidig hermed foregik komplicerede forhandlinger om varmesystemet, hvor vi gerne ville være på forkant af den udvikling inden for udnyttelse af jordvarme, som er i fuld gang. Det viste sig at både juli og august fik ben at gå på, før samtlige besparelser var fundet og forhandlet på plads med håndværkerne. Midt i september kom støberne i gang, efter at Henriksen og Madsen havde haft deres containere og maskiner stående, fjernet igen og atter bragt tilbage for at stå klar, til arkitekten blev færdig.

Rydningen af grund og havbakke i juli blev en oplevelse for sig. De gamle slettefiskere blev en sidste gang fotograferet i samlet trop i deres gamle fiskehus og fulgte med en vis vemod nedrivningen fra den vestre havbakke. Vi sørgede for at gemme stykker af de tørv, der gemte sig inde i ishushets tykke mure og at samle de bevaringsværdige genstande sammen, der dukkede op. Silderampen kom op og bag den gemte sig den limstens- og lerbunderede opkørselsrampe af ral, der har båret hestenes og traktorenes tunge læs af brisling og småsild. Fiskeslammet lå stadig i bunden af køregraven og kunne endnu afgive sin karakteristiske duft. Men rigtig interessant blev det, da vore dygtige og ansvarsfulde rydningsfolk gik i krig med havbakken. For den var ikke bare af sand og tagrødder som en normal klit forventes at være det. For det første var den ikke ret gammel, så sent som i 1950'erne var der endnu ikke tegn på, at sandet lagde sig over den tjæreplads og den affaldsgrube, der befandt sig mellem fiskehuset og redningsstationen på den åbne strand. For det andet var den spækket af alle de wirer, fiskeredskaber og andet godt, som havde fanget sandet på dets vej fra vest mod øst fra 1960'erne til i dag. Det var faktisk som at grave sig vej ned gennem Slettestrand landingsplads' historiske kulturlag – og det betød, at miljøfolkene måtte forlange alt sand herfra sorteret gennem et finmasket sold, før det kunne køres i hav. Langt nede stødte gravemaskinen på en lang, hul lossebom af jern. Så lang at ingen havde kunnet flytte den med almindelig kraft. Det viste sig, at Ivan kunne erindre, at den var kommet drivende med den ene ende oppe i havoverfladen. Det var lykkedes fiskerne, at få den for sejladsen farlige jernbom gjort fast i ophalerstroppen og trukket op mellem husene. Her var den åbenbart sandet til og glemt. Endnu sjovere var det, at da gravningen nåede helt ned til 1950'ernes strandniveau dybt under havbakken, så dukkede fortiden op i hel figur i form af de gamle håndspil, der stod på rad og række med deres wire på tromlerne og trækkrogene pænt hængt op, som de havde stået der, siden den sidste båd var hebet på land, før det elektriske spil blev indviet. Det meste af træværket var mørnet under den efterfølgende tilsanding, og jernet var rustent, men fedtkopperne kan drejes endnu, for fedt er der

stadig i dem, og Freddy har bedyret, at de bedst velbevarede spil nok skal blive sat i stand og komme til at virke igen!

Forudsætningen for de store fondes nye engagement var selvfølgelig, at deres tilskud ikke skulle dække gammel gæld, at der var rent bord efter ebh-fondens fald så at sige. Det eneste af omsættelig værdi i havbådeforeningens eje var den nybyggede Elbo, men afviklingsselskabet, der overtog banken, tilkendegav, at man ikke var interesseret i at spænde yderligere ben for Han Herred Havbåde og aftalen blev, at foreningens kassekredit i banken og fordring på de af fonden stillede støttegarantier blev sløjftet, så foreningen beholdt sine fysiske ejendele, men gav afkald på yderligere fordringer på konkursboet efter fonden. Elbo slap således gennem vinterkulden og trængte derpå til forårskølhaling. En kreds af havbådemedlemmerne tilkendegav deres interesse i at danne et bådela g om Elbo og begyndte sammen med Pipsen og undertegnede at skrive på udkast til vider og vedtægter for et bådela g i foreningen. Det var vigtigt at gribe dette omhyggeligt an, for sammen med vedtægterne for Nordvestlaget ville det komme til at danne grundlag for vore fremtidige bådela gs vedtægter ved at kaste praktiske erfaringer af sig med de regler og bestemmelser, som blev sat i værk. Den 7. april blev laget stiftet ved en konstituerende generalforsamling, hvor vedtægterne blev læst op og kommenteret punkt for punkt. Nu var bådela get klar til at gøre Elbo klar til den nye sæson og det blev aftalt, at de erfarne fiskere i laget skulle arrangere undervisning i brug og pasning af motor, i sejlads og ikke mindst i at gå ud fra land og lande op på stranden igen under alle tænkelige forhold på revlerne og i kilen mellem dem. Det er i løbet af året blevet til et helt kursusforløb, som virkeliggør havbådeforeningens målsætning om at udbrede kompetencerne i brugen af havbåde til navigation på kysten. Bestyrelsen i Han Herred Havbåde har derfor besluttet, at man for at blive bådfører på en af havbådene skal gennemgå et sådant kursus og bestå den praktiske prøve, der afholdes med en erfaren kystfisker som censor, ligesom man skal have taget duelighedskursus i navigation og bestået de prøver, der giver duelighedsbevis. Elbolaget skal have stor ros og tak for denne indsats i havbådeforeningen!

Elbolaget har endvidere fået syet sejl til skibet, der er betalt af det Obelske Familiefond, som havbådeforeningen havde ansøgt om støtte til sejl og redningsudstyr. Elbolaget havde valgt onsdag aften til fast mødetidspunkt for sejlads, skibsarbejde, øvelser og oplæring af kommende bådførere, hvis det er havvej r. I 2010 er dette ændret til torsdag og suppleret med tirsdag som havdag for sejlkraft, når vejret tillader det, og der er allerede ideer fremme om på at deltage i kapsejladsen Limfjorden Rundt.

Den 25. april var der medlemsudflugt til Limfjordsmuseet i Løgstør, hvor vi sejlede ad Frederik den 7.'endes Kanal ud til kanalbetjenthuse ne i Lendrup, fik hele kanalens historie fortalt undervejs, nød medbragt kaffe og sluttede af i museets nye udstillingshal neden for kystskrænten. Den 30. maj var der stiftende generalforsamling for bådela get Skarreklit i Lildstrand. Når Nordvest er færdig, er det Skarreklits tur til at blive genopbygget til fordums værdighed, som da den blev leveret til Lild som et af egnens største, vakre og mest moderne fartøjer. Nordvestlaget blev allerede dannet i 2008, og i 2009 blev båden flyttet til hallen ved skovens tidligere stakitværk i Svinkløv, hvor lagets medlemmer under Peters vejledning har gennemfotograferet, ryddet og rengjort skroget for alt det, der skal væk, før genopbygningen kan gå i gang. Så nu står Nordvest klar til at blive transporteret

ned til det nye bådebyggeri, så snart hallen er færdig. I mellemtiden har Nordvestlaget søgt Trygfonden og fået sponsoreret overlevelsesdragter til brug ombord. Desuden har de søgt og fået en fordelagtig aftale med Furuno og Fjerritslev Elektro om at levere navigationsudstyr til Han Herred Havbådes foreningsskibe.

I efteråret blev der endelig tilmelding til det første duelighedskursus i navigation, som blev afholdt i vinter. Der meldte sig 32 deltagere i kurset, som blev fordelt på to hold. Navigationslærer Per Hansen kørte tirsdag og onsdag til Vester Thorup Efterskole, hvor kurset blev afholdt i lokaler, som skolen stillede ligeså gratis til rådighed som den kaffe og hjemmebagte kage, vi nød godt af i pausen midt i de tre aftentimer, hver lektion varede. De fleste gik op til den teoretiske prøve og alle de medlemmer, der gik op, bestod den skriftlige og mundtlige eksamen. Derpå følger den praktiske del af kurset og eksamen, hvortil Limfjordsmuseet stiller motorsjægten Inga af Grætrup til rådighed. Interessen for yderligere navigationsundervisning er så stor, at der allerede er tilmeldinger nok til et nyt hold næste vinter. Desuden bliver der afholdt radiokursus. Per har vist sig som en vidende og inspirerende lærer, hvis lune og humor passer godt til Han Herreds havboer.

Samtidig med, at vi selv har gjort en indsats for at blive klogere, har mellem 40 og 60 mennesker været inde at se vores hjemmeside om dagen. Vi har haft besøg af rigtig mange gæster i værkstedet, og Pipsen har arrangeret foredrag og fremvisning af bådebyggeri og landingsplads mv. for blandt andre RUC studerende, Lions Klub Fjerritslev, Vendsyssel Historiske Museumsforening, Seniorklubben fra Fjerritslev Skole, Træf Han Herred, lærere fra Mejlbj Efterskole, Historisk Samfund for Vendsyssel, forskellige lokalhistoriske foreninger og menighedsråd samt lavet arrangementer for Turistkontoret, Midtvendsyssels lærerkreds og Tican. Hjemmesiden opdateres løbende med nyt fra bådebyggeriet, fra byggeriet af ny bådehal og havbådehus samt fra fiskeriets verden. Man kan læse Havbådenyt, følge med i de nye billedserier og se hvilke havbåde, der er til salg. Det er også muligt at gå på Facebook fra hjemmesiden og følge forskellige aktiviteter i Han Herred Havbådes medlemskreds dér.

Efterhånden som byggeriet tager form skal der tages stilling til de mange muligheder, der opstår, og sidst på året blev der taget initiativ til dannelsen af en brugergruppe, som kan drøfte de ideer, der kommer på banen og medvirke til at udvikle vore aktiviteter. Hvert bådelaag kan have repræsentanter i brugergruppen, ligesom bådebyggerne er med, Pipsen er mødeleder og referent og Thomas deltager som bestyrelsesformand, når det er muligt. I forbindelse med vedtægtsændringerne foreslår bestyrelsen desuden, at brugergruppen vælger et medlem til bestyrelsen, så der er direkte kontakt og forbindelse imellem de to. Ligesom det i sommer viste sig, at flere medlemmer gerne ville holde åbent hus i redningsstationen og anvende en del af deres ferie på aktiviteter her, så har brugergruppen allerede vist sig at være et rigtig godt forum for udvikling af fælles initiativer og arrangementer. Vi har forsøgt at opgøre det antal timer havbådeforeningens medlemmer lægger i det, man kunne kalde frivilligt arbejde på alle de forskellige områder, hvor vi har kompetencer til rådighed, og det tal nærmer sig en sum på omkring 3500 timer.

For at vende tilbage til byggeriet, så er havbådehuset et kapitel for sig. Det har fra starten været meningen, at vi i rummet til skibshandel, udslagsloft og udstilling vil mure indervæggen i limsten

fra egnens gamle huse, da der ikke længere saves nye limsten her. Limsten er et byggemateriale, der har været hugget og savet ud af egnens limklinter i hvert fald siden middelalderen. Vi har belæg for, at et kloster bestiller limsten i 1200-årene. De fleste gamle huse nær hav mellem Lild og Slette har limsten i deres ydervægge eller skillerum, og mange af disse sten har tydeligvis været genanvendt, da kalkrester og tildannelse viser, at de har siddet på andre måder i tidligere huse. Det er ikke så underligt, for de er gjort af et tungt og sejt materiale, som er muligt at rense af – selv for cement – med et let slag af murerhammer, skrabning med en murerske eller raspning på en elefantrist, uden at limstenen tager skade. Det er et tungt arbejde, men på grund af deres størrelse fylder de godt i en mur.

Vi har mødt en solid opbakning bag limstensindsamlingen gennem hele 2009. 15 huse har vi fået limsten fra, og fra det tidligste forår i 2009 gik de, der havde lyst til at være med i limstensgruppen i gang med at tage limstensvægge ned, rense sten og stable dem på paller, som Henrik og Maria kørte på lager i Erlings limstenslade i Klim Strand. Vi har limsten fra såvel Bulbjerg som Thorup Kløv og Klim Bjerg. Der kan være 100 sten på en euro-palle, og det blev beregnet, at der skulle samles 6-7000 limsten for at have nok til rummet i havbådehuset. Hvis hver limsten i gennemsnit vejer 5 kg, kan I se, at vi har nedtaget og rensset omkring tredive ton limsten. Nu er det murerens tur til at løfte på dem, og de har kastet sig over opgaven med al den kunstneriske sans, der gemmer sig i en murer, som normalt har til opgave at arbejde med ensartede sten og lige fuger med ens bredde – hvor man ikke skal lægge mærke til den enkelte sten. Lige det modsatte gør sig gældende her, og vi var meget spændt på, hvordan det ville gå. Men murerne tog på tur til Thorupstrand, så på limstensmur i vort bådehus ved hav og besøgte Kalle Sand på Strandfogedgården, som beskrev, hvordan man gør som limstensmurer. Og så var de klar til at mure med limsten i ren kalkmørtel og med sans for at udnytte hver enkelt stens udtryk for sin egen historie. Samtidig har der siden efteråret i Fjerritslev været arbejdet på tømmerkonstruktionen til havbådehuset, der er inspireret af højremshuse og redningsstation, og hvis tømmer er høvlet med elektrisk håndhøvl, så det kommer til at passe til limstensmuren. Hvordan, det passer sammen, er ved at blive synligt på byggepladsen netop nu.

Før byggeriet kom i gang i september, der blev støbt grund og slidsket umådelige mængder af beton i gruberne under de to nedsænkede bøjler nord og syd for bådehallen, som skal fastholde skiverne til wiren, med hvilken skibene skal sættes op i hallen og ned i hav, når de er færdige. Stålsperene kom op, de første åse lagt i og rejsegildet holdt på behørig manér med Dannebrog, havtornekrans, nedskydning af flasken (som blev ramt af fiskeskipper Jonny fra Thorupstrand), røde pølser og øl. Men efterår var det blevet, og inden bådehallens mur nåede helt til tops satte vinteren ind med sne og kulde, som satte en foreløbig stopper for alt byggeri de næste tre måneder. Nu er byggeriet i fuld gang igen, og mens bådehallen forventes færdig omkring Sankt Hans, så bliver havbådehuset færdigt i september.

Thomas Højrup

Maj 2010