

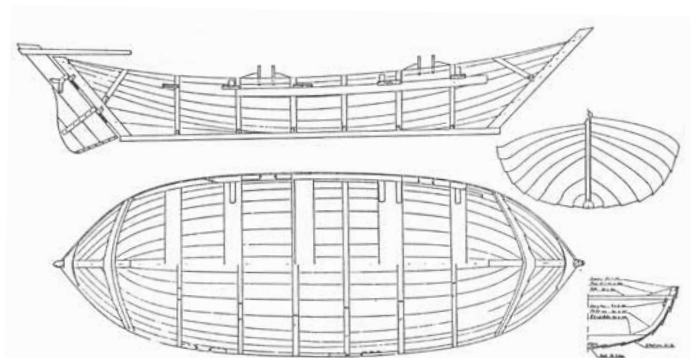
# Havbåde og fjordjoller er vestjysk verdensarv

– De nordiske klinkbyggede både kom på UNESCO's verdensarvsliste i 2021

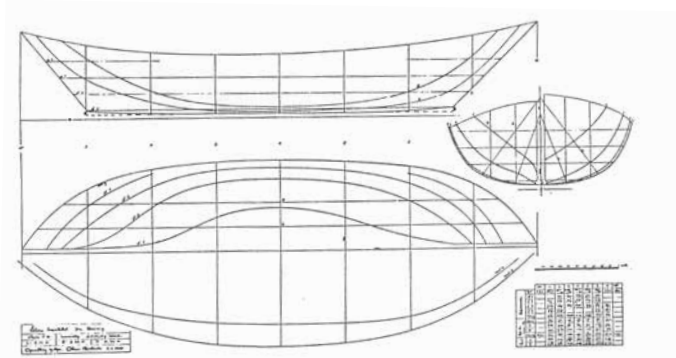
*Af Annette Holm, Ringkøbing Lokalhistoriske Arkiv*



*De tre hovedpersoner i projekt Åben Havbåd var tidligere havbådsfisker Iver Dam, bådebygger Olav Martinsen og museumsinspektør Jens Aarup Jensen.*



Havbåden fra Houvig blev målt op, og her er Olav Martinsens linjetegning.



Det blev slået så stort op, at det nok er de fleste danskere, der ved, at de fem ringborge fra vikingetiden i september 2023 blev optaget på UNESCO's liste over verdensarv. Men kun et fåtal er klar over, at de nordiske klinkbyggede både – herunder de åbne havbåde og de egnstypiske joller i Ringkøbing Fjord – kom på listen allerede i 2021. De er de eneste repræsentanter på FN's fornemme liste i Ringkøbing-Skjern og Varde kommuner.

Den egnstypiske Klegod-jolle kan ses i kopi i Ringkøbing Havn, hvor der i 1990'erne blev bygget 16 både af medlemmer fra Ringkøbing Smakkelaug. Da de skulle have en betegnelse, som kunne bruges i avisen, sagde bådebygger Olav Martinsen, der stod for projektet, at de kunne kaldes for smækker, vel vidende, at smækker er de egnstypiske både på Fyn. Og faktisk begyndte det slet ikke med smækker, men med en åben havbåd, der blev søsat i 1986.

Ringkøbing Ungdomsskole havde nemlig i samarbejde med Ringkøbing Museum planlagt et projekt, hvor unge mennesker i løbet af tre år skulle rekonstruere en gammel bådtype af passende størrelse. Tanken var, at det skulle være et vikingskib, men Ringkøbing Museums daværende leder Jens Aarup Jensen mente, at det var bedre med den egnstypiske åbne havbåd. Og sådan blev det.

### Havbåd i Houvig

Der var nemlig i 1966 fundet og udgravet en gammel havbåd i Houvig. Allan Hjorth Rasmussen fra Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg fortæller i heftet "Havbåde i Houvig" om fundet, at museet i juni 1966 fik en henvendelse fra inkassator Jeppe Aa, Esbjerg, der fortalte, at gamle mennesker i hans barndom havde talt om, at der lå nogle "havskibe" på bunden af en sø i strandfoged Christian Hansens eng i Søndervig. De gamle sagde, at børnene skulle holde sig væk fra hullet med "æ havskiver", hvor der var særlig dybt. Skibene skulle udfylde et hul i en dæmning, som blev gennembrudt ved en stormflod i 1865.

Et par mand fra museet tog til Houvig, og med hjælp fra Esbjerg Gummibådsfabrik blev en gammel båd fundet i søen.

Det gik hurtigt med at få den op, for 28. juni pumpe de Falck-Zonen i Ringkøbing 700.000 liter vand af søen, og vandstanden blev sænket så meget, at den bageste ende af havbåden kunne afdækkes for mudder, sand og vand. Båden lå stejlt på en skråning med forstavnen nedad. Ved siden af båden, men langt dybere, var der spor af en anden båd.

Allan Hjorth Rasmussen fortæller videre, at der derefter begyndte et større detektivarbejde i gamle skrifter og aviser. Det lykkedes at finde nogle oplysninger fra afdøde strandfoged Chr. Fjord Sørensen, der var født i Houvig i 1857. Han fortalte om inddæmningen af Holmslands Sande og om den gamle dæmning, der var blevet gennembrudt i 1865:

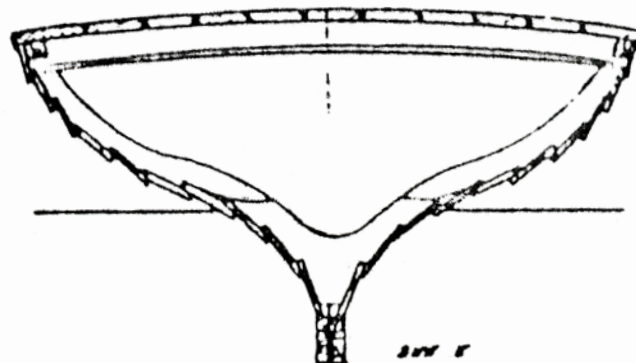
”Kort efter, at Lodbjerg-dæmningen var fuldført, skete her et gennembrud. Man indkøbte nogle gamle fiskebåde, fyldte dem med sandsække og sænkede dem ned i det fremkomne hul, men da det viste sig at være 15-20 alen dybt, lod det sig ikke gøre at stoppe det, hvorefter man måtte bygge en ny dæmning ca. 2-300 alen syd for den gennembrudte”.

Her var forklaringen på, at den gamle havbåd var endt i søen, og da den var blevet gravet op, blev den transporteret til museet i Esbjerg, hvor den blev renoveret og udstillet som en af de største attraktioner. Bådebygger Olav Martinsen, der var blevet ansat af ungdomsskolen som lærer for de unge bådebyggere, målte båden op sammen med de elleve unge, der havde meldt sig. Med forhenværende havbådsfisker Iver Dam fra Houvig som konsulent blev båden bygget fra efteråret 1984 til sommeren 1986 med søsætning og prøvesejlads den 4. august 1986.

### Klinkbygning

De gamle åbne havbåde, som gik af brug for cirka 150 år siden, var klinkbyggede. Det vil sige, at man begynder med at strække en køl og rejse stævne på den i begge ender. Hertil fæstnes alle plankerne, som kaldes bord. De er bådens ydre skal. Derefter kommer den tværbords afstivning i form af krumme træstykker kaldet bundstokke og spanter.

Klinkbygning af både er en ældgammel teknik eller metode. I Danmarks oldtid byggede man både ved at udhule træstammer, og for at gøre dem højere blev der sat en planke på hver side af båden, og det var begyndelsen til klinkbygningen. Allerede i sen jernalder og vikingetid



På Olav Martinsens tegning af Klegod-jollen ses teknikken i klinkbygning.

var den klinkbyggede båd fuldt udviklet, og især vikingerne forstod at bygge store skibe.

Havbåde eller ”havskiver” blev brugt til fiskeri fra den åbne vestkyst. Det er ikke meget, man ved om havbådene. Oplysningerne stammer hovedsagelig fra gamle folks beretninger om fiskeriet og enkelte modeller, men Allan Hjorth Rasmussen har i ”Havbåde i Houvig” beskrevet havbådene, fiskeriet og kystkulturen. Karakteristisk for havbåden var de udfaldende stævne, altså bådender. Det gav dem blandt fiskerne tilnavnet hwongjæver (hornfisk).

Ligesom med andre bådtyper skete der i tidens løb en del forandringer. Den ældste type var med rette stævne og bygget på plank. Det vil sige, at den var bygget over en bred planke, der sad vandret. Den egnede sig bedre til landing på åben kyst, fordi den kunne trækkes op på strandbredden uden at skære sig ned i sandet. Senere blev havbådene kølbyggede, så kølen stod på højkant.

Houvig-båden var plankbygget og således af den ældste type. Omkring 1850 slog kølbygningen igennem, men det var ikke den, der blev den største konkurrent for havbådene. Det var de nye dæksbåde, hvoraf den første kom til Hjerting i 1872. Uden for Esbjerg slog de først

igennem i Thorsminde og Nymindegab, men fiskerne syd for Limfjorden begyndte at lave deres både om til en slags dæksbåde ved at danne et dæk af sejldug eller løse lemme, der ikke var større, end at en mand, som sad og roede, omtrent udfyldte det hul, der fremkom ved at fjerne en af lemmene.

### Kystkulturen

Ved Vestkysten ernærede ingen sig i ældre tid udelukkende ved fiskeri. Folk var fiskere og bønder. Syd for Nymindegab kaldte befolkningen sig bønder, der også var fiskere, mens det på Holmsland Klit var omvendt. Her var det fiskere, der også drev landbrug. På Klitten var det



På dette foto fra 1885 ses Hans Aas bådelaug ved eseboderne i Søndervig. Personerne er stående Morten Fyn (Jensen), Søren Mose (Sørensen), Andreas Skelmose og siddende Andreas Kleve og Hans Aa.

almindeligt, at de fæstede karle gik med i gårdmændenes havbåde, mens havfiskeriet stod på. Besætningen var derfor noget blandet med få erfarne fiskere og resten bønderkarle. Omkring 1830 var der i Vedersø Sogn to havbåde med 12 mand, på Husby Klit syv både med 48 mand og på Holmsland Klit 15 både med besætninger på tilsammen 118. De store både kaldtes skibe og havde en besætning på seks mand, nogle gange syv eller otte, især på Holmsland og sydpå, hvor en mand fra hver besætning skulle være med til at røgte de ruser, der var udlagt i Ringkøbing Fjord til at sikre madding.

Hver båds mandskab var samlet i et både- eller fiske-laug. De behøvede ikke selv at eje den båd, de brugte til fiskeriet, for bådene var dyre og som regel betalt af en velhavende gårdmand, strandfoged eller købmand, som fik bådens lod af det samlede udbytte. Ellers fik fiskerne hver deres lod, men skulle de låne redskaber hos andre, fik de kun halvdelen af deres part.

Fiskeriet var ikke godt om sommeren, så det foregik forår og efterår. Om sommeren passede man landbruget, og de unge drog sydpå som medhjælpere ved høstet og høst hos marskbønderne. Omkring sankthans var der folke- eller tyendemarkeder i Ribe, hvor bønderne mødte op, takserede og bød på arbejdskraften. De unge piger og karle, der havde tjent ved landbruget om sommeren, vendte tilbage til fiskeriet omkring mikkelsdag, altså 29. september. Så begyndte fiskeriet på havet igen, og hvis vejret tillod det, varede det til juleaften.

Til madding blev der i Ringkøbing Fjord fanget småsild i ruser eller vod, mens der andre steder, hvor der var adgang til at grave orm, blev brugt sandorm. Fiskerne lejede esepiger til at sætte madding på krogene og klare krogene op, når fiskerne kom tilbage fra havet. De lavede også mad, for flere steder blev fiskeriet drevet fra fiskeboder. Det var nogle små hytter, hvor fiskerne og esepigerne boede sammen. Hvert bådelaug havde i reglen tre boder til bolig, hver med plads til fire, og en til redskaber. Til at begynde med blev fiskeboderne opført i april, når

fiskeriet begyndte, og revet ned om vinteren, når sæsonen var slut. Senere blev det almindeligt, at boderne stod vinteren over og blev sat i stand om foråret.

### Fiskeriet

Havbådene gik gerne ud på fiskeri ved 4-5-tiden om morgenen, men var vejret rigtig godt, tog man af sted om eftermiddagen og overnattede på havet. At sætte bådene

i vandet var et krævende og ofte farefuldt arbejde. Båden blev skubbet baglæns ned på forstranden, hvor redskaber og proviant blev losset ind. Så stillede fiskerne sig med ryggen mod bådens side og svingede langsomt båden omkring, så forstavnen vendte ud mod havet. To fiskere stillede sig foran ved båden, mens de øvrige tog plads bagved og under opsang skubbende båden tag for tag ned i havstokken. Når vandet nåede de to første til livet,



På J. Chr. Fjords maleri fra 1924 ses en havbåd hjemvendt fra fiskeri. Fisken er sorteret og lagt op på stranden, og en bonde i hestevogn er på vej for at købe fisk.

sprang de op i båden, og de andre fulgte siden efter. Nogle af fiskerne måtte smide træsko, strømper og underbenklæder, når båden skulle sættes i vandet, for olietøj og vandstøvler kom først i brug i 1870'erne.

Inden båden blev sat ud, knælede fiskerne ned ved den og bad en bøn. Det havde ikke noget med Indre Mission at gøre, for det gjorde de længe før. Om fiskerne på Husbykanten fortælles i 1768, at "før de drager på havet, falder de samtlig på knæ ved havstranden og gør deres bøn til Gud om hans velsignelse og beskyrmelse, siden gør de bøn igen på havet, før de kaster deres garn ud, ligesom de gør bøn igen, når de har indtaget deres garn af havet".

Når båden var kommet gennem brændingen og ud over revlerne, tog man sejlene til hjælp eller roede, hvis det ikke var muligt at sætte sejl. Når krogene skulle kastes i vandet eller tages op, roede man altid. Antallet af kroge og liner var afhængig af bådens størrelse og forskellig fra egn til egn. Til de lange liner var fortinnede kroge, som fiskerne selv lavede, gjort fast med kortere liner. Hver af de lange liner blev ordnet for sig og lagt i en træbakke, som man bar på hovedet til og fra båden. Mellem hver krog var der 32 tommer (1 tomme = 2,54 cm) og med for eksempel 600 kroge bliver det 800 alen (1 alen = 62,81 cm). Hvert lod bestod af 10 bakker, men for det meste var kun 3-4 i brug ad gangen. Et fisketogts redskab rakte således 1 ½-2 mil i længden (1 mil=7.532,48 m). Ofte begyndte man først at sætte redskaber, når man var fem mil fra land, og da redskaberne blev sat indefra og udad, kunne fiskerne være over 50 km fra land.

Mens linerne var i vandet, lå båden for anker. Mandskabet måtte vente på, hvad fangsten ville give, men hver havkarl havde ret til at fiske med sit såkaldte huklod. Det var en almindelig bundsnøre med et blylod og tre kroge, som han altid havde med sig på havet. Det gav ekstra indtægter, som havkarlene benyttede dels til at tiltuske sig drikkevarer hos besætningerne på de skibe, de mødte på havet, dels at udveksle med pandekager og brændevin, som bønderne, der kom for at købe fisk, ifølge

en gammel skik havde med sig til forfriskning for havkarle og esepiger, der ikke havde den slags i deres boder.

### Afsætning

Hvordan vidste så bønderne, at der var fisk til salg. Jo, det var sådan, at bådelaug på steder med et fiskeri af større format ansatte en løber, der løb rundt i sognene, ofte 5-6 mil inde i landet, og meddelte bønderne, hvornår der var fisk. Det var op til løberens talegaver og lokalkendskab, om fisken blev omsat. Det var et job, der krævede sin mand, for løberen skulle fra dag til dag følge med i, hvad fiskerne indbragte på stranden samtidig med, at han skulle skaffe kunder inde i landet.

Bønderne kom til stranden og fik deres vogne fyldt med fisk, for de havde brug for fisk til en hel vinter. Betalingen var ofte rug og flæsk i stedet for rede penge. De havde desuden brændevin, brød og kage med til fiskerne, og det fik de en portion "brændevinsfisk" for.

Nogle af vestkystsognenes beboere købte også fisk ved stranden, men ikke til sig selv. De tjente nemlig til en del af deres egen husholdning ved at køre til Fredericia, Kolding, Viborg, Randers, Holstebro og Ringkøbing og sælge den der. En del af fisken blev bearbejdet, tørret med eller uden salt og solgt i de nævnte købstæder, men mest i Ribe ved folke- og tyendemarkederne.

Ved slutningen af fiskesæsonen blev udbyttet delt mellem fiskerne efter, at de fælles udgifter til proviant, aflønning af løber med mere var trukket fra. Så kom de folk, der havde penge til gode hos fiskerne, til kysten, og der opstod et helt lille gilde på den ellers øde strandbred. Hver af de små boder blev i huj og hast omdannet til krosted, og især, når der havde været et godt fiskeri, gik det løs med kaffepunchen. Lystigheden varede til hen på aftenen, og så blev fiskeboden lukket for vinteren.

Efter endt fisketid blev havbåden lagt i et dertil indrettet skur i klitten, og herefter var det kun mindre både, der blev benyttet af de mænd, der havde fast bolig på klitten, til at fange småhajer, makrel og andre småfisk.

## Havn i Hvide Sande

Kystfiskerne havde altså meget barske vilkår med fiskeri fra deres åbne havbåde, og i 1890'erne blev der fra mange sider argumenteret for at få en havn ved Vestkysten nord for Horns Rev. Mere sikre bådtyper og et mere effektivt fiskeri var ikke nok til at udvikle fiskeriet på Holmsland Klit, så det kunne fastholde og brødføde de unge fiskere. De søgte i stor stil til den nye havn i Esbjerg og var med til at opbygge Esbjergs fiskeri. Blandt ansøgerne til et nyt havneanlæg var også Ringkøbing Byråd, der i 1893 fremsatte planer om bygning af en havn ved Hvide Sande, og denne ansøgning indeholdt en beskrivelse af kystfiskernes farefulde liv:

”De forhold, hvorunder kystfiskere her må arbejde, er ikke langt fra at være fortvivlede. De er henvist til at bruge fartøjer, der for en hver tur må hales fra og til land, ofte gennem svær brænding, hvorfor fartøjerne må være små og åbne. Det er næppe overdrevet at sige, at så godt som hver fisketur er forbundet med umiddelbar livsfare, i alt fald er det ganske betydeligt, hvad fiskerne i disse fartøjer må døje af væde og kulde. Det er derfor så vidt mærkeligt, at det overhovedet er muligt at drive fiskeri under sådanne forhold, og den ihærdighed, der vises af vore fiskere, borger for, at fiskeriet, såfremt der rækkes det en hjælpende hånd ved anlægget af en havn, vil blive en rig indtægtskilde.”

Der blev bygget havn i Hvide Sande, men først i 1931. Da var det stort set slut med fiskeri fra kysten med havbådene. De sidste blev brugt til sejlads på Ringkøbing Fjord, så for tiltællerne af ungdomsskolens bådprojekt var det oplagt, at det var en åben havbåd, der skulle bygges. Da Iver Dam fra Houvig havde sejlet med en havbåd, blev han tilknyttet projektet som konsulent. I hans nekrolog i Ringkøbing Amts Dagblad stod, at han gerne gav sine erfaringer videre til de yngre kræfter på projektet.

Iver Dam var født i Houvig nord for Søndervig 28. marts 1903 på en lille ejendom med landbrug og fiskeri. Han giftede sig med Inger Marie, og parret fik mange gode

år på ejendommen, som de under Anden Verdenskrig overtog efter hans far. Iver Dam gik meget op i sit arbejde, og især fiskeriet og alt, hvad der vedrørte det, havde hans store interesse. Han fiskede fra kysten, og der kunne være barske ture på havet. Iver Dam var også tilknyttet redningsvæsnet, hvor han deltog som redningsmand fra stationen i Søndervig, og senere blev han opsynsmand ved redningsvæsnet. Det var et tillidshverv, og Iver Dam



*Iver Dam i havbåden, der bar hans navn, efter søsætningen i 1986.*

var en meget respekteret mand blandt sine kolleger og i lokalsamfundet. For sin indsats blev han udnævnt til Ridder af Dannebrog. Iver Dam døde på Holmbohjemmet i Kloster 18. december 1996.

### **Fra havbåd til joller**

Byggeriet af havbåden begyndte om sommeren 1984 i Ringkøbing Museums have ud mod Kongevejen, hvor mange mennesker kiggede forbi for at følge byggeriet og høre om det, og senere fortsatte arbejdet i en lade i Velling. Olav Martinsen fortæller, at mange mænd var

meget optaget af det, og det kløede i fingrene på dem for at være med, men nej, det var for elever i ungdomsskolen.

Olav Martinsen begyndte at tænke over det og holdt møde med AOF, som var positiv over for tanken om, at fædre og sønner, altså unge og voksne, sammen kunne bygge en mindre, egnstypisk jolle i et projekt, som AOF og Ungdomsskolen Ringkøbing skulle stå for i fællesskab.

Der var nemlig sket det, at Kim Clausen, der var leder af Skjern-Egvad Museum, havde læst om projektet med havbåden i avisen, og han kontaktede Olav Martinsen.

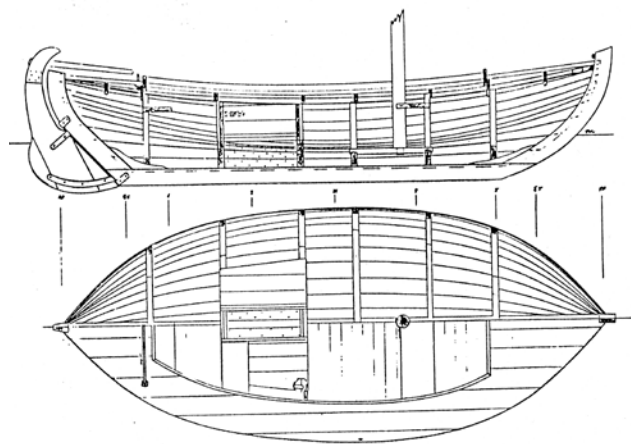
"Det er Kim Clausens fortjeneste, at jeg fik kendskab



*Havgåden blev først bygget i Ringkøbing Museums have og senere i en lade i Velling. Foto: Tommy Eriksen.*



til de egnstypiske joller i Ringkøbing Fjord. Han havde en plan om, at der i Bork skulle sættes fokus på fjordkultur, og at jeg var den rette til det, så jeg fik arbejde ved museet. Det første, jeg gjorde, var at køre rundt og snakke med folk i de lokale havne, så jeg fik tæt kontakt til fjordfiskerne og miljøet. Der hørte jeg om Jens Jørgen Hansen fra Klegod og Niels Chr. Graversen fra Nr. Lyngvig, der havde leveret en masse af de bådtyper, og jeg valgte en at bygge efter," siger Olav Martinsen.



16 fods fjordbåd fra Klegod

Den 16 fods fjordjolle, som Jens Jørgen Hansen byggede, opmålt og tegnet af Olav Martinsen.

Det var Jens Jørgen Hansens klinkbyggede Klegod-jolle, der ligesom de øvrige fjordbåde her på egnen var kendetegnet ved et lavt skrog, som var fyldigt bygget over vandlinjen, men skarpt under vandlinjen. Båden var grundtflydende, så den kunne sejle på de mange lavvandede områder af fjorden, men samtidig bæredygtig for at kunne transportere fiskegrej og fangst. Derfor var de fleste bygget med dam til transport af levende fisk.

Sejlføringen var for de mindre både almindeligt sprydsejl med storsejl, fog og topsejl. Dog var storsejlet altid skåret noget højere mod sprydstagehjørnet, end man var vant til andre steder, for bedre at kunne manøvrere i den vestjyske blæst.

Fjordjollerne var også uundværlige til fragt og persontransport, for vejene ved kysten var hjulspor, der var svært fremkommelige, så det var hurtigere og nemmere at sejle. Selv de døde blev sejlet til kirke, når de skulle begraves, for før 1869 var der ingen mulighed for det på Holmsland Klit. Da blev der opført kapeller i Nr. Lyngvig og Haurvig, men indtil da sejlede klitfolket de døde til Gammelsovn Kirke og bar dem på en ligbåre fra fjordkysten til kirken. Det er derfor, der i kirkediget er en bred låge ud mod fjorden.

"Iver Dam har fortalt, at fjordens joller ikke havde noget navn som andre egnstypiske joller ofte har. De blev kaldt sejljoller eller bare joller," siger Olav Martinsen og tilføjer, at i Limfjorden kaldes de sjægte og på Fyn altså smækker, som de egnstypiske joller i Ringkøbing nu også er kendt som.

### 16 smækker på 10 år

Der meldte sig en del voksne mænd til jollebyggeriet, men ingen unge, så det blev et projekt udelukkende i AOF-regi, og det første hold begyndte under ledelse af Olav Martinsen at bygge fem Klegod-joller i 1988. Der var to om hver jolle, og byggeriet varede tre vintre, så pinselørdag 1991 blev de første joller sat i jollehavnen i Ringkøbing.

"Det var vi nogle stykker, der opdagede, og vi sagde, at det skulle vi have været med til, så i efteråret indkaldte Olav Martinsen til møde, og vi var 17, der mødte op," fortæller formanden for Ringkøbing Smakkelaug, Jørn Jensen fra Hover.

De næste syv joller var klar til søsætning pinselørdag 1994. Det var 21. maj og samme dag, som den nyrenoverede Algade blev åbnet. Bytrommeslager Lau Slott-Petersen proklamerede efter gadens åbning, at



*De fem første smækker blev søsat pinselørdag 1991.*



*Flere hundrede interesserede var tilskuere, da de syv næste smakker blev søsat pinselørdag 1994. Foto: Kirsten Plesner.*



*Efter at havbåden var søsat, blev den overdraget til bådelaugene Iver Dam.*

Ringkøbing Smakkelaug holdt søsætning senere på formiddagen, så flere hundrede mennesker fulgte opfordringen til at se på. Så mange havde ingen i laugene forestillet sig, der ville komme, så de øl, der var indkøbt til eventuelle tilskuere, slog slet ikke til.

Nu var der 12 smakker i Ringkøbing, men det var ikke slut, for endnu flere havde fået lyst til at bygge og sejle i en af de gamle egnstypiske joller, så et tredje byggehold begyndte på fire smakker, som blev søsat pinselørdag 1998.

Efter at havbåden "Iver Dam" var blevet søsat og prøve-sejlet, blev bådelaugene "Iver Dam" stiftet. Det var laugene, der ejede båden, og dets medlemmer forpligtede sig til at drive og vedligeholde båden. Havbåden skulle altid være i forsvarlig og sødygtig stand, og reparationer skulle foretages med respekt for det historiske forbillede, så havbåden forblev et sødygtigt og brugbart eksemplar af den gamle bådtype.

### **Ringkøbing Smakkelaug**

Da smakkerne blev bygget, sejlede de og havbåden ofte ud sammen. Flere af bådelaugets medlemmer havde også fået en smakke, og da der var flere smakker end havbåde, blev det ret hurtigt kaldt Ringkøbing Smakkelaug. Allerede i 1993 i forbindelse med Ringkøbings 550-års købstadsjubelæum, holdt smakkelaugene sit første store arrangement, nemlig et træf. I Ringkøbing Årbog 1993 stod der:

"De gamle håndværk, der knytter sig til smakkesejlad på Ringkøbing Fjord, var også i højsædet, da Ringkøbing Smakkelaug havde budt til træf. Fra flere steder i landet kom der smakker, så det var på mange måder en historisk begivenhed, og lørdag den 26. juni havde rebslageren, maleren, knivmageren, seilmageren og fiskerøgeren taget opstilling på plænen foran rådhuset for at vise, hvordan de gamle håndværk stadig holdtes i hævd. På grund af stærk blæst kunne der dog ikke sejles så meget, som man havde håbet på."

Igen i 1997 var der stort stævne omkring rådhuset og jollehavnen. Smakkelaugene havde indbudt til "Vinden Drar", og ejere af egnstypiske brugsbåde i træ fra hele Norden var en uge samlet til flydende seminar i Ringkøbing, nogle med både, andre uden.

"Vinden Drar" er den første strofe af en ålandsk folkevise, og det var en forening på Ålandsøerne, der i 1984 første gang indbød til træffet, der stadig holdes hvert år i uge 28 på skift mellem foreninger i Norge, Sverige, Finland, Ålandsøerne og Danmark.

I 1998 tog tolv medlemmer af Ringkøbing Smakkelaug til "Vinden Drar" på Ålandsøerne, men siden har det kun været, når stævnet holdes i Danmark, at smakkefolket har deltaget og taget både med på trailer til Roskilde, Strynø, Middelfart, Fejø og Knebel.

Det har ifølge Jørn Jensen hver gang været nogle rigtig gode ture med sejlads i fremmede farvande.

Ikke kun i det nordiske samarbejde er smakkelaugets medlemmer aktive. Siden 2006 har Ringkøbing Smakkelaug og Hjarbæk Sjægtelaug holdt fælles ture i uge 28, når der ikke har været holdt "Vinden Drar" i Danmark.

Jørn Jensen fortæller, at det var to af smakkelaugets medlemmer, der havde fundet ud af, at sjægtelaugene planlagde en tur Mors rundt, og en del af de andre medlemmer syntes, det kunne være sjovt at sejle andre steder end i Ringkøbing Fjord. De forhørte derfor, om de måtte hægte sig på turen, og tre joller med forskellig besætning fik en minderig oplevelse.

Indtil 2022 har det været en tradition, at de to bådelaug tog på tur sammen, og to gange har det været på Ringkøbing Fjord. Første gang med sejlads fra havn til havn, anden gang med Skaven som udgangspunkt, men på grund af dårligt vejr kun med lidt sejlads.

Smakkesejlerne begynder sæsonen til maj, og da skal bådene være sat i vandet og rigget til. Det betyder, at bådejerne i slutningen af februar eller begyndelsen af marts tager fat på at gøre bådene klar. De skal slibes

og males, og der skal laves mindre reparationer, inden bådene bliver sat i vandet og rigget til. De større arbejder kræver mere tid, men det er ikke hvert år, det er nødvendigt.

Hver torsdag sejler smakkerne ud på fjorden først på aftenen, og når de vender tilbage, er der hygge omkring



*Smakkesejlerne fra Ringkøbing har haft mange gode sejlture på Ringkøbing Fjord og i fremmede farvande.*

grillen ved laugets hus på Fiskerstræde 28. Det købte man af Ringkøbing Museum i midten af 1990'erne og byggede om indvendigt, så det passede bedre til smakkelaugets aktiviteter. Sejlersæsonen slutter hen i september, og inden 1. november bliver bådene taget op og kørt i vinterhi forskellige steder.

### Færre træbåde i havnen

Nu er det kun smakker, der er tilbage, for i en snes år var der en besætning, der sejlede med havbåden og passede den. Efterhånden faldt flere og flere fra, og i nogle år blev båden kun sat i vandet og ikke rigget til, så den var overhovedet ikke ude at sejle. Jørn Jensen fortæller, at omkring 2010 blev det besluttet at sætte havbåden i stand og få den rigget til, så han og et andet medlem fra smakkelaugets sejlede båden til Nymindegab.

Her havde Olav Martinsen fået gang i byggeri af pramme sammen med nogle interesserede, og de sejlede lidt i båden, indtil de blev ældre og ikke længere havde lyst til at passe og sejle med den. Herefter blev havbåden



*Smakkelaugets forhandlere fik ret i, at dette foto burde i pengeskabet, for efter forhøjelse af pladslejen blev jollehavnen halvtom.*

”Iver Dam” overdraget til Ringkøbing-Skjern Museum, nu Ringkøbing Fjord Museer, for der stod i bådelaugets vedtægter, at ved ophør skulle havbåden ”Iver Dam” tilfalde Ringkøbing Museum, der i 2007 blev fusioneret med Skjern-Egvad Museum til Ringkøbing-Skjern Museum.

Og der er heller ikke længere 16 smakkejoller i Ringkøbing. Efter kommunalreformen i 2007 ønskede Ringkøbing-Skjern Kommune efter et par år at harmonisere priserne i de kommunale havne. Det ville ifølge Jørn Jensen betyde en stor stigning i pladslejen for smakker, og smakkelaugets forsøgte at forhandle sig til en lavere leje.

”Men ingen ville høre på os, selv om en af vores forhandlere præsenterede kommunens folk for et foto med hele rækken af smakker og bad om, at det blev lagt i kommunens pengeskab, for sådan ville det ikke se ud fremover. Det resulterede i, at mange smakker forsvandt, og jollehavnen blev halvtom. Vi fik ret, og der blev lavet en aftale om lavere pris for klinkbyggede træbåde med sprydstragsrigning,” siger Jørn Jensen.

Han tilføjer, at der er andre årsager til, at så mange af smakkerne er forsvundet fra Ringkøbing. Nogle er rejst fra byen og har taget deres joller med, andre joller er solgt på grund af dødsfald, og enkelte har solgt, fordi de ikke har haft lyst til at sejle i jolle mere.

Smakkelaugets har i dag godt 40 medlemmer, og det er halvdelen af de 85, der var medlemmer omkring 2010, da der var flest. Gennemsnitsalderen er høj, og det, mener Jørn Jensen, er laugets største problem.

”Skal vi have ny tilgang, bliver det af mennesker i slut-halvtredserne, for det kræver noget at holde en træbåd. Der er en del arbejde ved det, for hvert år er der noget, der skal slibes og males, og så må man ikke være blind for, at Ringkøbing er så lille et område, at der ikke ligesom i de store byer er mulighed for at råde over en stor båd, man kan overnatte i og taget på familietur med,” siger Jørn Jensen.

Men smakkerne, der sammen med de øvrige typer af nordiske klinkbyggede både er de eneste vestjyske

repræsentanter på UNESCO's Verdensarvsliste, holder stadig til i Ringkøbing Fjord, som de har gjort i århundreder. Det er Olav Martinsen, som er primus motor i arbejdet med at bevare egnstypiske træbåde, meget stolt af.

"Heldigvis har nogle af de ældste smakkejoller i den seneste tid skiftet ejere, så de igen bliver sejlet med entusiasme. De klinkbyggede træbåde er en del af vores kulturarv, og det er spændende, at vi har kunnet bevare dem, for det er både, der kun findes her i Ringkøbing Fjord. De små joller er en Ringkøbing Fjord-model, og det er helt unikt," siger Olav Martinsen.

Annette Holm kan kontaktes på [ringlokalarkiv@gmail.com](mailto:ringlokalarkiv@gmail.com)

#### Kilder:

Rasmussen, Allan Hjorth: Havbåde i Houvig, Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg 1966

Dahl, Ib Ivar: Smakkejollen og fritidslivet, Fiskeri- og Søfartsmuseet, Esbjerg 2005

Rapport: Projekt Åben Havbåd, Ringkøbing Ungdomsskole 1983-86

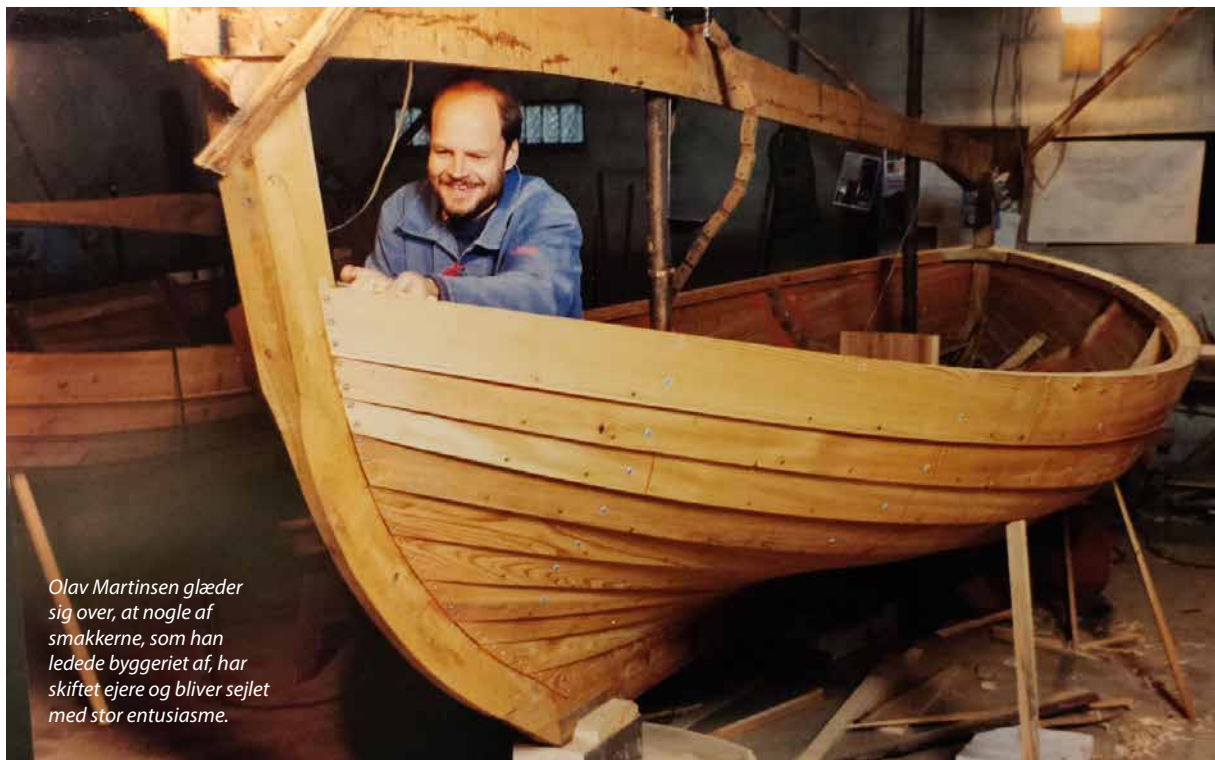
Ringkøbing Amts Dagblad

Holmslands og Klittens historie II

Interview med bådebygger og museumsmedarbejder Olav Martinsen, Velling

Interview med formanden for Ringkøbing Smakkelaug, Jørn Jensen, Hover

Hjemmesiderne for Kirkerne på Klitten og Holmsland



*Olav Martinsen glæder sig over, at nogle af smakkerne, som han ledede byggeriet af, har skiftet ejere og bliver sejlet med stor entusiasme.*