

ULF

– om åledrivkvasen ULF fra Ringkøbing Fjord

Af Olav Martinsen

Det hele tog sin begyndelse i 1986, da vi på det daværende Skjern-Egvad Museum ønskede at formidle historien om den epoke, hvor man fiskede med drivvod, eller som det hedder på godt vestjysk "slæbte ål", i Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Amts Dagblad hjalp med at gøre omverdenen opmærksom på, at vi indsamlede viden, og forfatteren bag denne artikel kørte rundt til fjordhavnene og talte med ældre fiskere og bådebyggere.

Arbejdet førte til, at vi opsporede drivkvasen ULF fra 1925, som herefter blev målt op og beskrevet i samarbejde med bl.a. bådebyggerens søn, Marinus Graversen, som også selv var blevet bådebygger.



Det færdige skrog som det så ud da det forlod værkstedet i Bork.

På museet startede vi bygning af en kopi af ULF, og i 1996 var båden endelig "klædt op", så der kunne holdes "lukkegilde". Selvom der endnu manglede en del, var selve skroget færdigt.

Herefter ændrede museets fokusområde sig til fordel for vikingetiden. Bork Vikingehavn begyndte at tage form og ULF blev kørt til langtidsopbevaring i en gammel lade nord for Skjern.

I mangel af en original, kan en god kopi være bevaringsværdig

23 år senere, i foråret 2018, deltog jeg i et årsmøde i Træskibs Sammenslutningen hvor Tom Rasmussen og Thomas Højrup fra Skibsbevaringsfonden fremlagde nye regler og holdninger om bevaringsværdige fartøjer. Da det lød: "...i mangel af en original, kan en god kopi være bevaringsværdig..." tænkte jeg, at der måske nu var håb for ULF.

Efterfølgende kom Tom Rasmussen fra Skibsbevaringsfonden på besigtigelse i lade nord for Skjern og kunne, ligesom os, se, at der her var tale om et helt unikt stykke vestjysk historie. Der findes nemlig ikke andre åledrivkvaser fra Ringkøbing Fjord. ULF er den absolut sidste. Af samme årsag modtog vi en støtteerklæring fra Skibsbevaringsfonden den 20. juni 2018.

Med støtteerklæringen i hånden søgte museet i efteråret 2019 Nordea-fondens kystpulje om et tilskud på 850.000 kr. til færdigbygning af ULF. Vi fik glædeligvis tildelt pengene og indgik herefter en aftale med Hvide Sande Shipyard om at færdiggøre båden.



Skibstømrer Anker Mogensen i gang med ruf.

ULF kommer på værft

Værftets hovedområde er efterhånden meget præget af vindmølle- og olieindustri, men har også en stor del vedligeholdelse af træskibsflåden i Danmark og udlandet. Det er dog som oftest større skibe, så en lille klinkbygget båd som ULF var vist en kærkommen opgave, både for de ældre skibstømrere og lærlinge indenfor faget.

Og da vi nåede slutningen af sommeren 2020, var skot, dæk, ruf og montering af maskinen færdigt!



Skibstørelærling Malte Sjørvad Johnsen i gang med skot.



Besøg af
Hjarbæk Sjøgtelaug
under byggeriet



Klaus M....under malerarbejdet.



Ole Nielsen maler bunden.



Ikke særlig komfortabelt at male i maskinrummet...



Ole Nielsen maler bunden anden gang.

I samarbejde med 8-10 meget arbejdsomme frivillige blev båden malet, tilrigget og klargjort...



De sidste strøg linolie-maling. Gerda Wesh maler fenderlisten Marstalgrøn.



Stolte malere porserer....



Sejlet prøveopsættes under oprigingen i Hvide Sande.



Tø åledrivkvaser på vej ud af Mamrelund havn i Hvide Sande i 1925, den bagerste er efter al sansynlighed ULF.



Afgang fra Mamrelund havn 7. oktober 2020.

...således at vi onsdag den 7. oktober kunne sejle ULF (vel at mærke for motor) fra Hvide Sande til Ringkøbing.

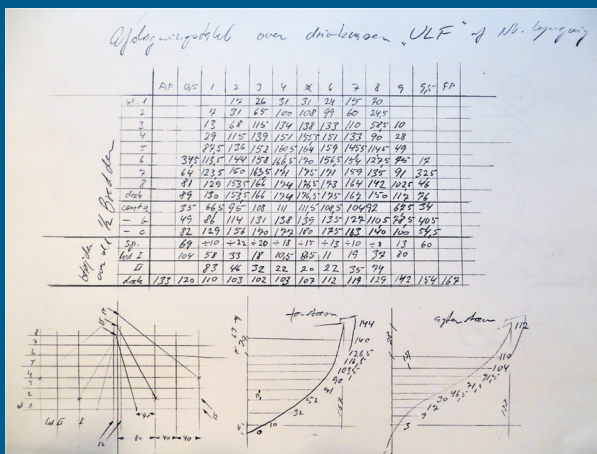
Fjorden viste sig fra sin smukkeste side da ULF gik over til Ringkøbing.



Opmålt og genskab

At omtale en nybygget træbåd som en "kopi" er misvisende. En glasfiberbåd som er støbt i en form, er en kopi af den første osv. Men det er noget helt andet med en træbåd.

Under opmåling af ULF i 1987 blev registreret 339 målepunkter. Disse punkter blev omsat til en linjetegning i skala 1:15, hvor alt blev justeret og tilpasset på øjemål efter en trækstok/bøjelig lineal. Når alle linjetegningens planer passede sammen, blev målepunkterne omsat til en "afslagningstabel" med i alt 189 mål. Alle disse mål skulle anvendes for at fremstille byggeskabeloner til ULF i fuld skala, og i det arbejde er det igen øjemålet på en trækstok som er det afgørende. Mål er ikke endegyldige – de er vejledende.



Afslagningstabel for målene på ULF.

En åledrivrivkase vender hjem

I Ringkøbing havn, på den plads som ULF har fået tildelt, lå åledrivrivkaserne og lossede deres last af ål for 100 år siden. På gamle fotografier ses adskillige både liggende med drivvoddet hængt til tørre i masterne. Men de ligger der ikke længere, og deres historie var på vej i glemmebøgerne.

Der er nu gået 34 år siden vi på Skjern-Egvad Museum tog den beslutning at åledrivrivkaserne i Ringkøbing Fjord repræsenterede en så vigtig epoke i fiskerihistorien, at vi måtte beskrive og bevare den. Det kunne vi gøre ved at bygge en ny. Og det har vi nu gjort.

Hvordan vi så fremover kan formidle drivvodsfiskeriet, må fremtiden vise. Men i første omgang skal båden ud på fjorden for sejl og motor.

Skroget på ULF er klinkbygget og består af 14 bord/planker i hver side, som er dampet og spændt op over byggeskabelonerne, så de får den facon, som er påkrævet. Men det er ikke lige/parallelle planker. Hver enkelt planke har sin egen form, og tilsammen danner de bådens planketræk, springkurve, og i sidste ende også sejleegenskaberne. Plankernes form tages efter en ri-planke (model med kridtstreger og tal), som bådebyggeren laver hver gang han skal overføre målene til en ny planke. Det endelige planketræk vurderes igen på øjemål ved hjælp af en trækstok/lang blød træliste.

Selve bordet udskæres og høvles til inden montering. Under den del af arbejdet er få millimeter afgørende for det endelige resultat, og vil i sidste ende betyde forskellen på en smuk eller en grim båd. Sådan er det, og når man senere står og betragter linjerne, kan man godt se, hvor man måske lige burde have høvlet lidt mere eller mindre. Ser man det ikke selv, ja så skal de bådkyndige på kajen nok gøre én opmærksom derpå!

De samme vilkår havde Niels Chr. Graversen da han i 1925 sammen med sine medhjælpere byggede ULF. Han benyttede også byggeskabeloner, trækstok og øjemål. Men derudover havde han også sin erfaring fra de forrige både, som fiskerne i øvrigt var svært godt tilfredse med.

Tilfredsheden og traditionen har skabt disse egnstypiske både, som helt præcist egnede sig til Ringkøbing Fjord med de mange lavvandede grunde.

ULF, som nu endelig er blevet færdiggjort, er en rekonstruktion af Niels Chr. Graversens nybygning fra 1925, baseret på 339 målepunkter, øjemål og samtaler med folk på Holmsland Klit som huskede drivkvaserne.

Olav Martinsen kan kontaktes på om@levendehistorie.dk

*Åledrivkvaser ligger i
Ringkøbing havn
"i gamle dage".*



Nu ligger der igen en åledrivkvaser i Ringkøbing havn.

