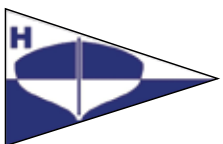


Ankertovskrogen



Årsskrift for Hjarbæk Sjægtelaug 2014

Koordinatorens beretning

Velkommen til forårsmøde 2015.

Såvidt jeg kan tælle – så var sidste års Sjægte VM vores 38.

Afviklingen forløb i det store hele tilfredsstillende – der er jo altid plads til forbedringer – men jeg syntes vi trimmer lidt for hvert år. Jeg konstaterede med stor glæde, at noget af det jeg tror vi alle sætter pris på er, at VM deltagerne i alle henseender befinder sig godt under VM. Dette er tilsyneladende er lykkedes.

Sara Deleuran havde opfordret den unge besætning fra den store 27' Aalborg sjægt EMBLA, til at berette om deres første verdensmesterskab til Træskibssammenslutningens blad – det gjorde de så i oktober nummeret. Jeg har valgt at plukke et par citater fra Andreas Mejlgaards beretning.

»Ikke alene var dette det første verdensmesterskab, vi og EMBLA skulle sejle, men den første kapsejls i det hele taget«.

Andreas fortæller levende og detaljeret om oplevelserne under Sjægte VM, han slutter således: »Vi havde hjemmefra forestillet os, at sjægtmiljøet i Hjarbæk kunne være en smule lukket, når man kommer som helt ny og uvidende, men den forestilling er i dén grad blevet gjort til skamme. Fælles for alle de mennesker vi har mødt, er venlighed, hjælpsomhed og gæstfrihed.

Sjældent er man blevet taget så godt imod. Kulturen omkring sjægtene og selve arrangementet er helt enestående, og der er ingen tvivl om at folk lægger tid og kræfter i det, fordi de virkelig har kastet deres kærlighed på de åbne små både og virkelig ønsker,

at fartøjerne og den kultur, der er omkring dem, skal bestå i mange generationer endnu.« Andreas slutter til sidst: »Kan vi få logistikken til at gå op, så er EMBLA klar ved startlinjen til næste års verdensmesterskab. Tak til Hjarbæk Sjægtelaug, og på gensyn!«

Ud fra Andreas' beretning, tillader jeg mig at konkludere, at NOGET ER lykkedes for os. De mange frivillige landtropper har – sammen med udvalgenes indsats – gjort sit til, at VM blev så vellykket – tak til alle for det! At der også blev lidt penge til overs – det vil Thorsten senere berette om.

Vores særegne organisationsform har igen været under angreb. Det var vores bank, der med »Loven om hvidvaskning af penge« i hånden, udbad sig en mængde oplysninger – faktisk hele 4 stk A4 sider! Jeres koordinator aflagde efterfølgende et besøg hos bankens direktør. Hun foreslog til min rædsel, at indkalde til generalforsamling og få stiftet en »rigtig« forening omgående! Det kunne hun sagtens foreslå – jeg svarede hende prompte: »Du er ikke klar over hvad jeg er oppe imod – det er udelukket«. Jeg gav hende tid til, at tænke over bankens krav. Hun ringede et par uger senere og måtte fastholde kravet. Nu var gode råd dyre ... eller kunne de måske findes billige? I mellemtiden fik kasseimester Thorsten endnu en rykker. De »aktive sjægte-sejlere« er en bredt sammensat kreds – også rent erhvervsmæssigt, i nødens stund gik tankerne til Skipper Sindberg på »Drapa« – han havde måske et godt juridisk råd.

Bænket med en kop kaffe i Sindbergs køkken blev jeg straks klar over, at jeg havde fundet redningsmanden. Han var hurtigt tændt – havde allerede erfaring med den der »lov om hvidvaskning af penge«.



Skipper Sindberg påtog sig opgaven, skrev til banken. Han skrev bl.a.: »Lauget passer ikke rigtigt ind i de kasser, loven forudsætter. Lauget har eksisteret i næsten 40 år. Der er ingen vedtægter og der afholdes ingen generalforsamling. Der er ikke valgt nogen formel ledelse. De forskellige opgaver i lauget varetages af dem, der har tid og interesse og alt fungerer uden de formelle rammer«. Udover dette gav Peter et par forklaringer i relation til vores CVR nr. Vi har ikke hørt noget siden. Tak for hjælpen til Peter!

Efter at vi fra sæsonstart sidste år fik startet op på de nye sikkerhedsregler og forsikringsaftaler, er der blevet sejlet en hel del mere med gæster end de tidligere år ... Som et biprodukt af sikkerhedsreglerne kan vi nu se HVOR mange, vi har sejlet med. Jeg har talt det op til 130 personer. Hvis de aflyste sejladser var blevet gennemført, havde tallet været oppe over 180 og tæt på 200 personer ... Alle sejladser med gæster blev gennemført uden uheld og til vores gæsters store fornøjelse. Jeg er klar over, at det er en næsten fast stab af skippere og bedstemænd, der bærer deres del af æren for de mange gennemførte sejladser. Tak til Jer alle og Jeres »underforståede« holdning til, at vi har en »forpligtigelse« til at delagtiggøre andre i sejladser og naturoplevelsen på Hjarbæk Fjord.

Vi har fået en mulighed for at søge fondsmidler til denne aktivitet, igennem det af Friluftsrådet nyetablerede »Aktiv af Natur«. De havde i løbet af kort tid brændt 1 mio. kroner af, til det de betegner som »særligt aktive ældre«. Aktiviteten skal være indenfor friluftsliv og natur og til gavn for andre. Ifølge Friluftsrådet er der yderligere 1 mio. kroner på vej. Der er eksempler på sejlere 60+ der har fået kr. 40.000 til sejlads med yngre. Vi afventer den nye pulje og søger efter behov.

Jeg vil gerne komme med et generelt hjertesuk til alle sjakbejdserne – mig selv inklusive – om i højere grad at inddrage de øvrige medlemmer af udvalgene i arbejdet. Nogle udvalg er gode til det – det kan vi andre så tage ved lære af.

Til sidst vil jeg lige minde om, at vi næste år kan afholde vores 40. Sjægte VM. Lad os tage en diskussion, om vi skal markere det og hvordan, når vi når til punktet eventuelt.

God sejsæson til Jer alle!

Leif Tipsmark



Fotos: Tina Rømer

En ensom ulv i en sjægt



Tekst og fotos: Henrik Kastoft.

For en sjægtesejler er Hjarbæk hele universets centrum ... og Nordsjælland er noget nær den yderste udpost. Og lige præcis der, på Furesøens vilde vover, sidder en ensom ulv og kalder på sin flok.

Det smagte bittert af lige dele tjære, saltvand og vemod.

Efter seks ugers strabadser kyssede jeg Havhingsten farvel ved nationalmuseet Collins Barracks i Dublin, hovedstaden i Irland. Jeg vidste, at jeg dagen efter

skulle på et SAS-fly hjem til Danmark. Jeg vidste, at jeg om 21 dage skulle aflevere manuskript til en bog om togtet fra Roskilde til Dublin. Men ... jeg vidste også, at min tid med Havhingsten var slut. Flere år med ugelange togter, talrige arbejdsweekender og det evindelige afsavn fyldte mit bæger til randen.

»Hvis jeg nogensinde skal sejle igen,« tænkte jeg ved mig selv, da jeg vendte ryggen til det smukke skib, »så skal det sgu være i min egen båd. Mere plads, mindre ventetid ... kort sagt frihed!«

De næste fem år havde jeg fast grund under fødderne. Anskaffede mig en ødegård og skov i Småland, købte et parcelhus i Farum og skiftede job et par gange. Det maritime islæt var forsvundet som dug for solen. Vand var noget jeg drak eller tog bad i ... havet var noget, jeg kastede smutsten efter.

Morskaben ved at sparke til sandkorn på stranden er dog til at overse. Da jeg hørte, at familien på Jegindø ville sælge sjægten »Mormor«, bød jeg straks ind og kunne stolt fortælle min hustru, at jeg netop havde brændt 12.000 kroner af på en båd ... naturligvis ubeset.

En gang sømand – altid sømand!



De hurtigste folkevogne på fjorden

»Skal vi bytte? Du kan få Caroline og så ta'r jeg Mormor!«

Tilbuddet kom på indfødt thyholmsk. Afsenderen var en af de lokale østersfiskere på havnen på Jegindø. Hans øjne glimtede som en gavtyvs. Da jeg venligt, men bestemt afviste det frække tilbud, satte han sig til rette i gravemaskinen og løftede nænsomt »Mormor« op på min bådtrailer.

Og på den måde lærte jeg, at sjægten »Mormor« ikke alene er den femte sjægte ud af en søskendeflok på seks ... hun regnes tilmed for at være en af de hurtige «folkevogne på fjorden». På Jegindø kan man godt li' at sejle om kap ... »de blå djævle«

har ry for at sejle fanden et øre af i Kås Bredning. Og pokker stå i at se en af de bedre sjægte forlade Jegindø og friste en tvivlsom tilværelse hos »æ kjøwenhavner«.

Ikke desto mindre ... dagen efter startede vi Pas-sat'en, og med »Mormor« på slæb satte vi kursen mod sydøst.



Efter et par år på land skulle der øses flittigt.

Skibsføreren fra Frederikshavn

Et gode ved at have en sjægte liggende i Furesøen er, at den vækker opsigt. I marinaen er det lutter glasfiberbåde, eneste mønsterbrydere er »Mormor« og en juniorjolle. De andre sejlere kalder sjægten for »en fryd for øjet« og »sejlkubbens stolthed«. Og gæster på havnen standser op og lader et pænt ord eller to falde. De mest dristige spørger til, hvad det der »jeg-i-en-ø« egentlig betyder? Og jeg må så præcisere, at sjægten oprindeligt var hjemmehørende på Jegindø, som ligger i Limfjorden nord for Struer.

»Det er en fin båd, du har... mine forældre havde en mage til«. På broen over mig står en ældre mand med hvidt fuldskæg. Han er pensioneret skibsfører fra Frederikshavn. Nu kommer han jævnligt her på marinaen og ser lidt til bådene og søen. Inden vi skilles, har jeg tilbudt ham en sejltur, næste gang han kommer forbi. Jeg har ikke set ham siden, men jeg håber, at han en dag vil stå på broen med sin redningsvest og friskbrygget kaffe på termokanden.

Al den venlige opmærksomhed ændrer ikke ved, at når man er en sjægte, så er Hjarbæk selve universets centrum og Jegindø en pulserende metropol. Og Nordsjælland er noget nær den yderste udpost i sjægtens territorium. På en gråvejrsdag eller to har den tanke ramt mig, at jeg er lidt for langt væk fra det gode selskab. Jeg kan ikke bare trisse ned på havnen og tale med en af de gamle rotter om, hvorvidt den ideelle temperatur for blandingen af linolie og tjære er 35 eller 40 graders celcius. Og hvem kan hjælpe med at udpege den mest optimale placering af varnagler til storsejlsskødet?

Når jeg lægger sandpapiret rundt om slibeklodsen, er de andre Furesø-sejlere for længst taget hjem, for de sejler i glasfiberjoller og vinterklargøringen er hurtigt klar med en højtryksrenser og et par strint.

Fra lak til linolie

Sjægten kom på land i slutningen af oktober. Godt hjulpet af den milde vinter 2014/15 har jeg kunnet arbejde på den stort set hver weekend.

I disse uger breder der sig en tung sødlig duft af linolie. Ude i carporten har »Mormor« fået de første tynde lag kogt, koldpresset rå linolie strøget på med stive svinebørstepensler. De lave temperaturer og den begrænsede mængde sollys gør, at der skal arbejdes med lige dele varsomhed og tålmodighed, men som de kloge siger, kan man sagtens nå op på 5-10 strygninger, før træet er mættet og klar til 2-3 lag linoliemaling.

Formålet med at skifte over på linolie, linolie/tjære og linoliemaling er at være tro mod traditionen. Og når jeg nu ikke er nabo til havnen i Hjarbæk og ikke i tide og utide kan stille mine dumme spørgsmål, har jeg allieret mig med nogle af de gamle kolleger fra Vikingeskibsmuseet, herunder den bådebygger, som



Før jul glødede varmepistolen og skrabejernnet fjernede møjsommeligt al lak indenbords og maling udenbords.



Sidenhen er der slebet i hånden med sandpapir korn 80 og 120.

stod bag »Gitte«, der er Vikingeskibsmuseets tro kopi af en historisk Fur-sjægte. Tibberup Høkeren i Helsingør bidrager med linolie, maling og pensler af nakkebørster fra sorte svin i Kina. Og så har jeg fundet masser af viden om linolie hos Simon Bordal Hansen, der har udgivet bogen »Et linoliesystem til træbåde«. Han holdt for nylig et glimrende foredrag om emnet hos »de fæle« (Dansk Forening For Ældre Lystfartøjer) i København.

Og ja, så har en mail i ny og næ fundet vej fra Farum til Hjarbæk Sjægtelaug ... og er altid blevet venligt returneret med kompetente svar, der oser af, at i sjægtenes verden fører alle veje til Limfjorden. For eksempel vil jeg gerne på et tidspunkt bygge min egen mast, men hvor skaffer man sig nu om stunder viden om, hvad der er vigtigt at holde sig for øje, når man går i sin skov i Småland og skal udvælge det helt rigtige træ? Det er vist noget med på en nordvendt skråning at finde et træ, som har stået i skygge af andre og højere træer ...

En del af flokken

Furesøen er med sine 37,7 meter landets dybeste sø. Tilmed er den omgivet af høje bakker, slugter og majestætiske løvskove. Sejladsmæssigt betyder det udfordringer: Furesøen er notorisk berygtet for sine vindspring og kastevinde. Sammen med sønnike har jeg oplevet vinden springe fra bidevind til plat læns på de få sekunder, det tager at gennemføre en stagvending, som så endte med ikke at blive til noget. Andre gange har vi inde under kysten fået voldsom bakvind i forsejl, hvilket ifølge de gamle fiskere var det, der kunne lægge den ellers så velsejlende sjægte ned. Og vi har sejlet vand ind over ringdækket i læ side, når vinden presses sammen over trækroneerne og i slugterne rundt søen for i næste sekund at slippe kræfterne løs i de karakteristiske vindstød, hvor søen er plan som et stuegulv og mørke skyer af »kattepoter« jager hen over vandspejlet.



Om end hun langt fra er på hjemmebane, må »Mormor« tage sig godt ud. Både fra andre sejlere på søen og fra folk inde på land har jeg hørt fremmede råbe et begejstret: »Det ser sgu godt ud ... !« Så ja, jeg er en ensom ulv og jeg savner min flok, for det er trods alt sjovest at hyle i kor, men jeg er en ulv budt hjerteligt velkommen i det fremmede ...

... og en sjægte er nu engang en sjægte: Når først skødet hales tot og den friske forårvind fylder sejlene, når først vandet klukker langs siden og det knager gemytligt i mast og rig, når først majsolen slår gnister i søen ... ja, så er det sgu næsten, som om jeg kan skimte jeres sejl bryde frem bag pynten. Der kommer I, som et koppel af ulve, der jager i flok. Min flok.

Et par ord om sjægten »Mormor« (L 110)

Bygget i 2003 af Anker B. Sørensen på Jegindø. Sjægten er 17,5 fod lang, lærk på eg. »Mormor« er den femte sjægte i en søskendeflok på seks, som Anker har bygget efter tegninger fra en bådebygger i Struer.

De fire første blev opkaldt efter Ankers fire børnebørn. Da den femte sjægte skulle navngives, spurgte han børnebørnene, hvad de syntes, nybygningen skulle hedde og børnebørnene svarede: »Du skal da opkalde den efter mormor«.

Og således blev det.

Anker B. Sørensen har bygget seks sjægte i alt. Køberne kunne erhverve jollerne til materiale-kostpris på to betingelser:

- 1) Anker skulle navngive sjægten og
- 2) sjægten måtte aldrig forlade Jegindø.

Regel nummer 2 blev brudt med »Mormor«.



Et par ord om Henrik Kastoft

47 år og kommunikationschef i GSK (GlaxoSmithKline) en britisk medicinalvirksomhed. Uddannet journalist og med en fortid på Jyllands-Posten, Røde Kors, SF på Christiansborg, Vikingskibsmuseet og de Forende Nationer.

Forfatter til bogen »På vikingetogt med Havhingsten – et krigsskib vender hjem«. Lærte at sejle på »Kraka« – en rekonstruktion af det mindste af de fem vikingeskibe, som blev fundet og udgravet i Roskilde Fjord. Tidligere gast på Havhingsten, verdens største rekonstruktion af et vikingeskib. Sejlede med Havhingsten i 2006 (Kattegat, Skagerrak og Nordsøen) og i 2007

fra Roskilde til Dublin, Irland. Skrev på begge togter dagbøger, som blev offentliggjort på Vikingskibsmuseets hjemmeside.

Foruden »Mormor« ejer han også motorjollen »Tøsen« med fungerende 1.000 kubik en-cylindret norsk FM-motor fra 1928.

Vikingskibsmuseets hjemmeside om Gitte:
<http://www.vikingskibsmuseet.dk/baadevaerft/byggeliste/baadbeskrivelse/boat/gitte/>

Sjægt på Furesøen

Som det fremgår af Henrik Kastofts indlæg, så føler Mormor sig ensom på Furesøen.

Det er der ikke noget at sige til, for sjægte har det ligesom kanariefugle. Det er jo en kendt sag, at hvis man kun har en kanariefugl i sit bur, så synger den ikke, men er der to, så kvadres der, og er der flere så bliver det rigtig sjovt.

Der er mange eksempler på, at hvis man som den eneste i havnen har en sjægt, så kan man godt komme til at føle sig lidt isoleret. Blot der kommer en mere bliver det straks meget sjovere og kommer der flere bliver det rigtig sjovt.

Men ved at rode lidt i hukommelsen dukkede der noget op – var der ikke en gang alligevel noget med en sjægt på Furesøen?

Jo, det var der da. Da vi i Sjægtelaugets første år kørte rundt og ledte efter gamle fartøjer, blev der

fundet et eksemplar på Fur. På det tidspunkt var der også en pige – Anni Rønnow – der en gang imellem kom og sejlede med i nogle aftenkapsejladser, så vidt jeg husker sammen med Thorsten Bjerring i »Håbet«. Og for at gøre en lang historie kort, så købte Anni sjægten på Fur – lige for næsen af en elsker fra Hjarbæk, og rygtet ville vide, at den fremover skulle sejle på Furesøen.

Men er den der endnu? Det skulle i den givne situation selvfølgelig undersøges. Nu viste det sig, at Finn Jensen – nybagt sjægteejer i Hjarbæk – godt vidste hvem Anni er, for han har arbejdet sammen med hendes mand, Søren Vadstrup. Så Finn blev sat på sagen.

Men ak! Anni har stadigvæk sjægten, men nu bor den på Fyn!

Ærgerligt Mormor – prøv en kontaktannonce.

Henrik Hvass



Foto: Henrik Kastoft

Et skibsnavn springer fra vikingetid og tidlig middelalder frem til vore dage i »Projekt Snekken«.

På grundlag af en artikel af Garry Keyes – Ørslevkloster.

Snekkebjergget i Kvindsnapskoven ved Ørslev Kloster

Huset i skoven

Det er ikke hver dag, at Sjægtelaugget har fingrene i et nyt husbyggeri midt ud i en skov! Med donationen af et gammelt sejl (fra den hedengange sjægt »Misseri Mø«) er laugget med til at fuldende et lille rekreativt projekt til fri offentlig benyttelse i Kvindsnapskoven ved Ørslev Kloster.

Udgangspunktet for byggeriet var et ønske fra lokalsamfundet om et overdækket areal og shelter i skoven til glæde for borgere, skole, børnehave, dagplejen samt gæster til skoven. Vores håb er at skabe en ressource og samtidig udfordre normen for hvordan, hvorfor og hvad, vi bygger i fredede natur områder.

Vi valgte navnet Snekken til huset på grund af det ældste navn på søen i skoven. Det optræder i markbøger og matrikel kort fra 1791 – Snedker Bieres Eng Dam Fald. Et mærkeligt navn som ikke blot hentyder til en af vikingetidens foretrukne skibstyper, men som også dækker over et meget gammelt stednavn – Snekke bjerg.

Ved opdagelsen af snekkestednavnet i skoven fik vi øje på en glemt maritim ressource på Nordfjends. Det blev idegrundlaget for vores Snekkehus, som genknytter båndet mellem fjord og land, perspektiverer skovens brug som en ressource i nutid og fortid og siger lidt om den maritime kulturhistorie, vores Limfjordsegn rummer på land og vand.

Vi har bygget så vidt muligt med lokale ressourcer: Egefuldtømmer og tagspån, trænegler, trætjære og lærkebrædder til dæk og tag. Materialerne kommer fra Ørslev Kloster skov og Højriis på Mors. Bænke og bord er sitkagran fra Ørslev Kloster plantet i 1880 og savet op på Hjerl Hede. Huset er i bund og grund en sulekonstruktion, som er typisk for Vikingetidens huse, med en gennemgående ås som bærer taget. Grundmålene og dækket er groft baseret på en rigtig snekke – et mindre krigsskib. I dette tilfælde Skuldelev 5, som blev udgravet i Rosilde fjord i 1960'erne og kan ses på Vikingeskibsmuseet den dag i dag. Snekkehuset har 13 par spær, svarende til de 13 årepar, krigsskibet rummede.



Formen er på afstand et skibsskrog med kølen i vejret og dækket er skåret ud, så den ender i en markering af stævnen. Der er en shelter bagerst med overdækket madpakkehus og åbent scene forrest ud mod stævnen. Sejlet fra sjægtelaugget fuldender huset på smukkeste vis til glæde for rigtige mange.

Konstruktionen blev tildannet og tilpasset fag for fag på vores tømmerafbindingsplads ved klosteret. Hvorefter vi 'afbandt' eller skilte det fra hinanden igen for at samle og rejse bygningen på pladsen i skoven. Snekken er bygget på en lav skråning ned mod søen, derfor er husets bund nærmest bygget som tre trappetrin med shelterdelen højest, og to lavere større dækarealer foran. Selve dækket har en grundform inspireret af målene fra en rigtig snekke – et mindre krigsskib.

En snekke

Skuldelev 5 er et mindre krigsskib, formentlig af snekketypen. Skibet er bygget af dansk eg, ask og fyr, til dels af genbrugstræ fra andre skibe. Med 13 årepar og en bemanning på ca. 30 krigere har det hørt til blandt 13-sesserne – de mindste langskibe i lednings- eller krigsflåden. Langs den øverste bord-

gang ses endnu dele af skjoldremmen, hvor skjoldene var anbragt, og på 6. planke agter i bagbord side ses en indskåret dekoration. Skibet var ideelt til sejlads i de danske farvande og i de korte, krappe bølger på Limfjorden og Østersøen. Gennemsnitsfarten på længere ture har været 6-7 knob i gunstigt vind, og topfarten formentlig det dobbelte. Helge Ask, Vikingeskibsmuseets rekonstruktion af Skuldelev 5, kan ses i Museumshavnen.

På billedet herunder ses en anden rekonstruktion af Skuldelev 5 nemlig *Lindheim Sunds*, der har tilknytning til lærerskolen i Ollerup.



Snekke stednavnet

Der findes indtil videre cirka 140 kendte Snekke-lokaliteter i hele Danmark og Norden. Selv om de oftest kan lokaliseres omkring 2 km. fra fjord eller åbent hav, er de ikke jævnt fordelt, men findes med klare koncentrationer på steder som Samsø eller Lolland f.eks. med et forsvarsbehov. Udgravningen af en snekke lokalitet ved Fribrødre Å på Lolland og i Eskelund ved Viby ved Århus, har givet et enestående indblik i disse særlige steders alder og funktion.

De kan dateres til vikingetiden og frem til slutning af 1100-tallet, hvor både snekke stednavnet og mange af lokaliteterne gik ud af brug.



Placering af et snekkested havde en klar strategisk betydning og kunne rumme både skibsopbygning, reparation og ophugning. De var sæsonpladser med god adgang til ressourcer som skibstømmer eller lindebast til reb osv. Disse skibshåndteringssteder har været en del af kronens egne godser som kongeleve eller har været krævet som en del af den forpligtelse til krigstjeneste (leding), der medførte at landet blev delt op i herred, skibener og bol.

Senest i 1100-tallet skulle hvert herred yde et antal fuldt udrustede skibe. Et skibener skulle stille et skib med styringsmand, og en bol skulle yde et udrustet besætningsmedlem til det lokale skib. Magtfulde lokale grupper kunne også selv finansiere skibe til deltagelse i kongens ledningsflåde eller deres egne aktiviteter ud i verden.

Vi ved ikke ved med sikkerhed, hvornår en dansk kongelig administration først havde autoritet til at opbygge og kræve en ledningsflåde, eller hvor stor den kan have været – måske 600-800 skibe. Hvis vi blot ser på Limfjorden kan centralmagtens indflydelse ses allerede fra byggeriet af ringborgene ved slutning af 900-tallet og et veludviklet strategisk net af bævne og varslingsystemer. Ved at se på marknavnene på vores ældste kort, har vi mulighed for at opdage endnu flere. Det var i Limfjorden, man samlede flåden, inden man skulle på togt til f.eks. de britiske øer.

I Limfjordsområdet kan udbredelsen af snekke lokaliteter forekomme både spredte og få i forhold til den betydning Limfjorden havde i vikingetiden som en vigtig handelsrute mellem Nordsøen, Skagerrak og Kattegat. Dengang var der stadig var en sejlbare åbning mod vest. I 2012 lokaliserede man snekkedalen i hjertet af Rold skov langs Lindenberg å. Fra vores område er der kun kendskab til en ved Skals å og en ved Tjele Langsø. Det var de skibeteknologier og sejltraditioner man havde på disse små lokale bebyggelser, som gjorde det muligt for vikingerne at bygge bro via vandvejene og spille en afgørende rolle i Europas historie.

Hovedparten af befolkningen levede mest af landbrug, fiskeri og handel, men i hælene på togter og handel mod nord, syd, øst og vest fulgte en strøm af sølv, varer og ideer. Den fandt vej ud til alle Limfjordens vige og landsbyer. Den økonomiske og strategisk betydning Limfjorden og dens mange åløb besad kan aflæses i de rige jernalder og vikingetidsbebyggelser og handelspladser i fjordlandet.

Arkæologerne finder spor af dette i mulden også her omkring Ørslev Kloster. Inden for de sidste år, er der gjort flere spændende fund i klosterets omgivelser med opdagelsen af en rig sen jernalder handelsplads, som sammen fund af gravhøje med rideudstyr, spor af udbredt jernudvindingen i markerne, bævnehøjen i Hald og nu en snekke lokalitet gør, at det måske ikke er så mærkeligt, at der kom en rig vikingetidsbebyggelse ved Ørslev, som testamenteredes til stiftelsen af et nonnekloster senest i 1216.

Natur- og kulturprojektet ved Ørslev Kloster

Opførslen af skovhuset Snekken, sker som en deletape i vores genaktivering af de kultur- og naturværdier, som findes i de 40 tdr. skov og eng, som omgiver Ørslev Klosters. Hele området er totalfredet, men naturplejen og en nødvendig løbende genplantning af områdets træer har været nedprioriteret og forsømt i mange år. Det er vores håb, at området igen kan være et aktiv rekreativ ressource for egnens borgere, besøgende samt foreninger og institutioner.

Takket være fondsbevillinger fra Hedeselskabet, Friluftsrådet, LAG Skive, Landsbyudvalget, Skive Kommune samt Foreningen Ørslev Kloster er det lykkedes at finansiere en 6 års arbejdsplan for hele området, omfattende alt fra nye stisystemer, broer, genplantninger, dræningsarbejder, opførslen af nye rekreative muligheder, en opgradering af parkeringsforhold og nye formidlingstiltag.

(Læs mere på hjemmesiden: www.oerslev-kloster.dk)



Der kom et snekkenavn ...

Snekken var sandsynligvis grundfartøjet i det ledningssystem (pligt til søkrigsdeltagelse), der udviklede sig til fuld udfoldelse i 1100-tallet. Det var et lille langskib (altså hurtig sejler) med ca. 30 mands besætning og 13 par årer. Iblandt de udgravede vikingetidsskibe ved Skuldelev i Roskilde Fjord var vrage 5 formodentlig en snekke. Længden er godt 17 m. og bredden 2,5 m. Dybgangen er blot 60 cm.

I begyndelsen af 80'erne fandt man de første tegn på et skibsreparationssted fra 1000- og 1100-tallet ved Fribrødre Å på Nordfalster.

Her ved åen kunne man finde navnene Nørre Snekkebjerg, Sønder Snekkebjerg og Snekketofter. Siden er også Snekkeengen ved Viby og Snekkensdal i Rold skov dukket op med betydelige mængder især kasserede skibsdele fra reparationer.

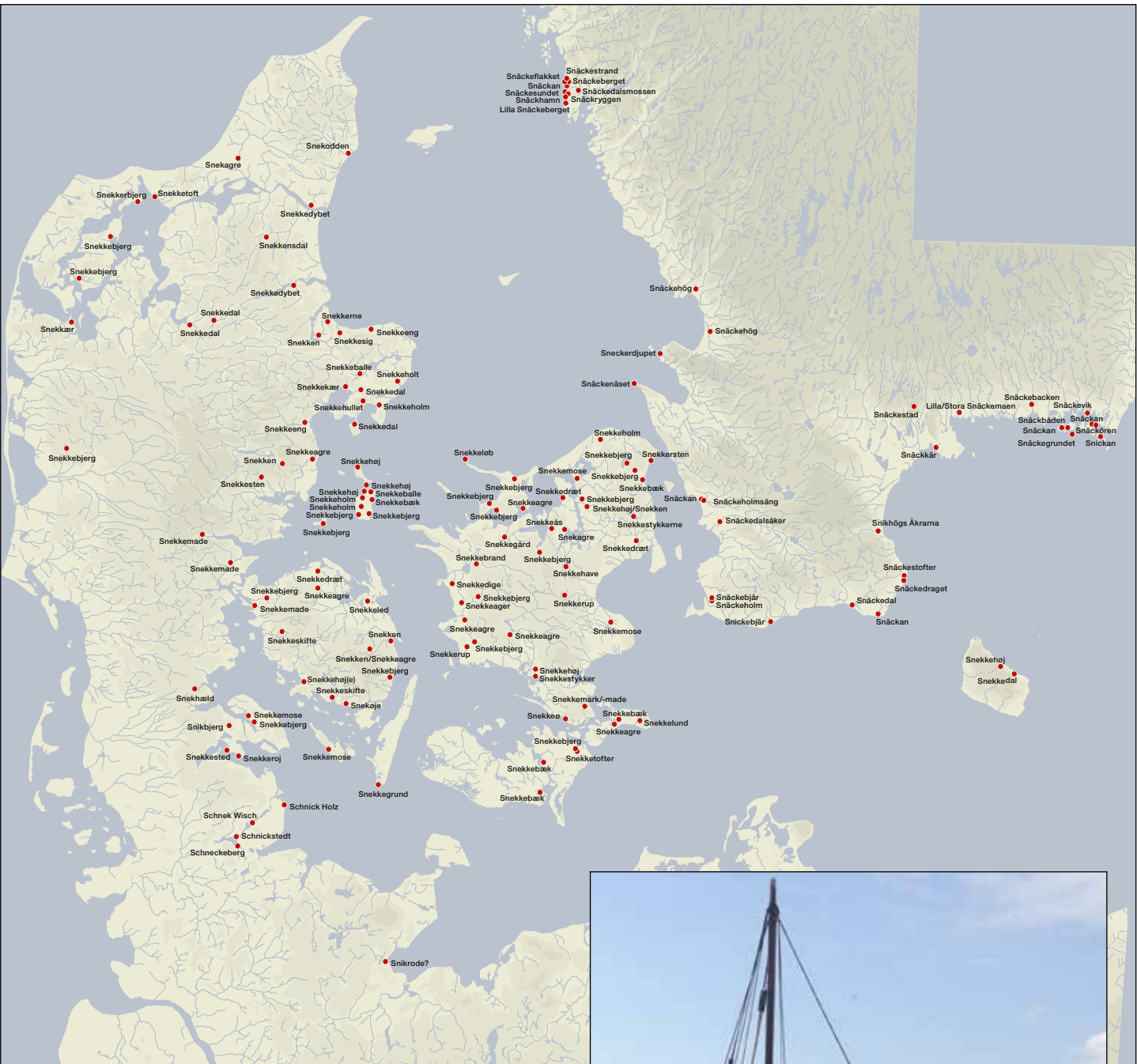
Snekkensnavnet (og skibstypen?) gik af brug i løbet af 1100-tallet. Stednavnene har derfor levet deres eget efterliv op gennem århundrederne som mark- og stednavne. Da jorden blev udskiftet og fællesdriften ophørte i 1800-tallet forsvandt mange af den slags navne, fordi der ikke længere var brug for at fælles stedbetegnelser, når jorden skulle dyrkes. Snekkensnavnene kan derfor først og fremmest findes i de gamle markbøger og matrikelkort fra 1680'erne og frem til 1800-tallet. Her har navnene haft deres egen udvikling, hvor snekke ofte er blevet til snedker – som ved Snedker Bieres Eng Dam Fald på Ørslev Kloster.

Foruden Ørslev Kloster stedet er der en Snekkedal i Pederstrup Sogn – nordvest for Dalsgårde – og en Snekkedal mellem Kølsen og Løvel, måske ved Kistrup.

Snekkensnavne kan hentyde til andet end skibsreparationssteder. Det kan være skibssætninger (grave), og det kan være landskabsformer, der minder om skibe. Mange snekkesteder er formodentlig udtryk for at stedets skovbevoksning var reserveret til skibsbygning. Næsten alle snekkesteder ligger, hvor der var sejlbart tæt på. Det gælder også stedet på Ørslev Kloster, hvor der kun er få hundrede meter hen til, hvor landet sænker sig ned mod Lovns bredning.

Omkring år 1000 var havniveauet som i dag, men da Limfjordslandet lå lavere, var vandstanden dengang ca. 1 m. højere end i dag. (Landet vipper om en linje fra Nisum Fjord til Stevns, så land nord for linjen hæver sig og land syd for sænker sig). Fra omkring 1150 til 1250 toppede vandstanden med et havniveau på 1 m. over nutidens. Kombinationen af vandstigning og landstigning betyder, at vi skal lede efter 1100-tallets kyster ved ca. kote 2,1 m. i Limfjordslandet.

Den højere vandstand betød også, at afledningen fra åerne var meget dårligere, og at vandet blev i åerne meget længere end i dag, så vandstanden har været betydelig højere og strømmen svagere. Det har gjort åerne meget sejlbare.



Der er fundet omkring 140 skibsrelaterede snekkenavne i det gamle danske område. Kortet herover giver et overblik. Kortet er givet med tilladelse fra Moesgaard museum.

På billedet ses Lindheim Sunds på lavt vand – den kan bogstaveligt sejle helt op på standen, næsten som vore sjægte.



Naturgenopretning i Skals Å dalen



Af Leif Nielsen

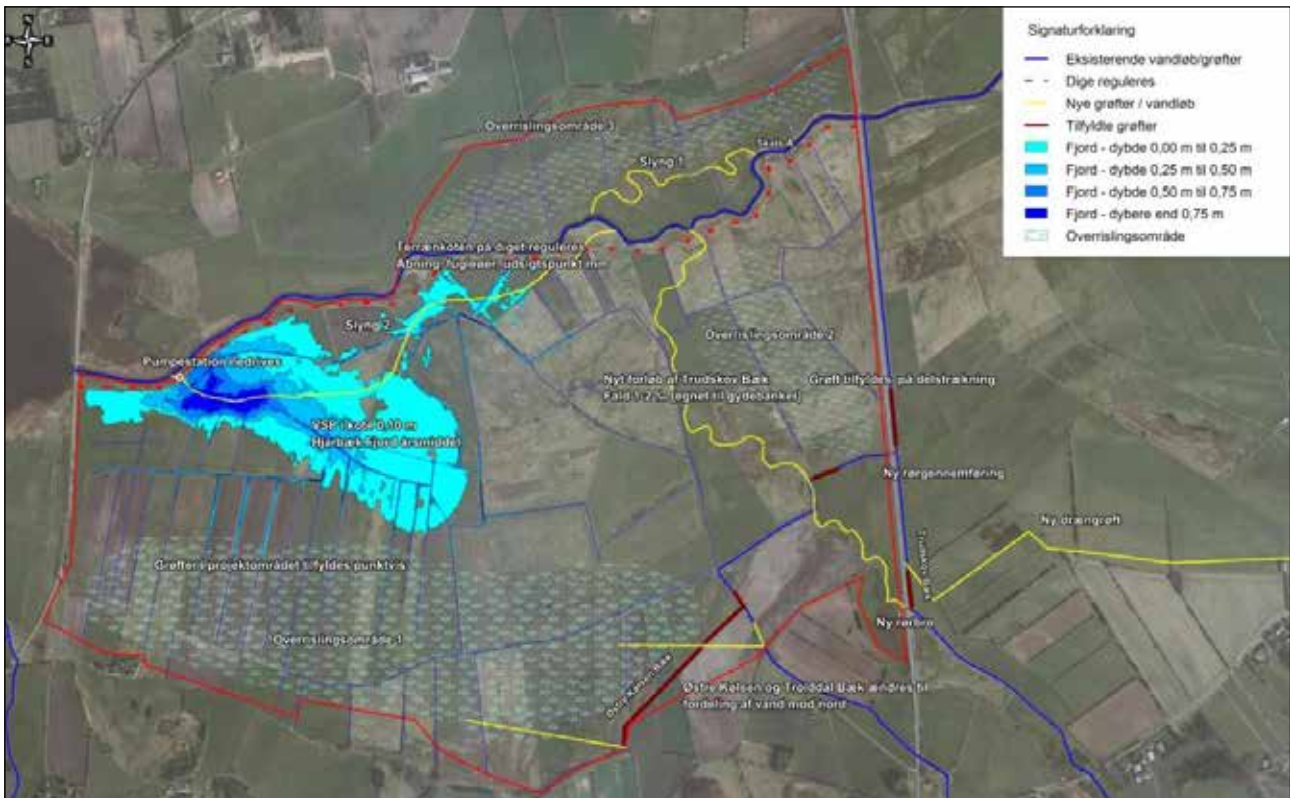
Følg Himmerlandsstien ud til jernbanebroen hvor Skals Å har sit udløb. Herfra kan man stadig gå på digerne ind i området. Men det er snart slut. For efter 115 år bag digerne vender åen tilbage til noget der ligner det oprindelige delta.

Kort før jul, den 16. dec. 2014, gav Viborg Kommune nemlig den endelige tilladelse til at Naturstyrelsen kan iværksætte naturgenopretning af den nedre del af Skals Å, nærmere bestemt den del, der løber fra Løgstørvejen og til udløbet i Hjarbæk Fjord.

Selve åen genslynges i noget, der ligner det oprindelige løb fra før 1901, hvor det reguleringsprojekt som har gjort Skals Å til det vi kender i dag, blev iværksat.

Desuden genskabes Tudskov Bæk og Trolddal Bæk. Pumpelauget nedlægges og digerne gennembrydes, så der skabes en 60 hektar stor fladvandet »sø« bag jernbanedæmningen.

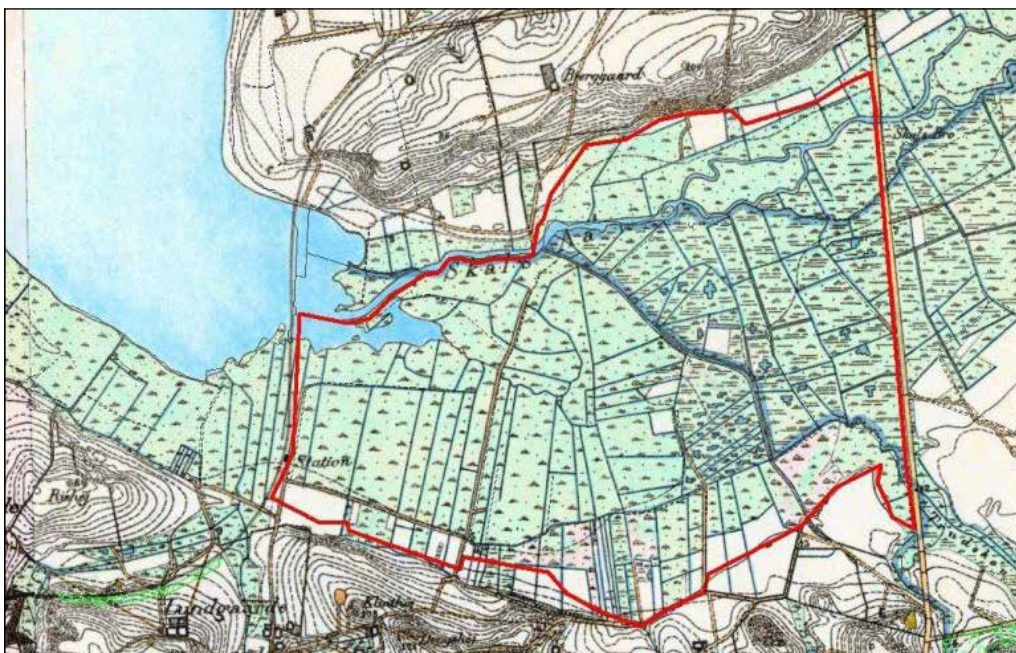
Hele projektet vil påvirke ialt 215 hektar eng bag digerne og med tiden vil de naturtyper med vandhuller og rørskove, der tidligere var fremherskende i hele Skalsådalen, genopstå vest for Løgstørvejen.



Samlet oversigt over projektets tiltag.

At den regulering, der blev indledt i 1901 medførte store forandringer i ådalen fremgår bl.a. af Pederstrup Lokalhistorisk Forenings hjemmeside hvor Chr. Dalsgaard, Kistrup fortæller: *For at få hele dette store område gjort anvendelig til opdyrkning, blev der i årene mellem 1901 og 1904 sat en grave-maskine igang med at regulere åløbet til det, vi kender i dag. Det foregik før jeg blev født, men har fået fortalt, at den begyndte helt ude ved fjorden og sejlede på det vand, den selv frembragte ved at*

grave sig fremad. De store jorddynger blev læsset af på begge sider af åen, hvor lodsejerne selv brugte det til opfyldning af alle de små bække, der efterhånden tørrede ud. Der var dog huller, der var så dybe, at man måtte opgive at fylde dem op, der var to meget dybe i nærheden af bakkerne i Pederstrup, umiddelbart øst for kroen. Der var i min tid masser af fisk, mest gedder og karusser. Hele systemet af større og mindre åer, bliver stadig kaldt »den gamle å«.



Situationen i 2. halvdel af 1800-tallet.

Samtidig var Løgstørbanen i forvejen etableret og den pramfart der i århundreder havde foregået på Skals Å blev indstillet.

Ifølge et dokument på Pederstrup Lokalhistroies Hjemmeside: *En af de mest kendte kaagmænd og vist ogsaa den sidste der sejlede paa Skalsaa var Jørgen Tammesen – ogsaa kaldet Jørgen Lynegal eller Jørgen Smed, hans kendingsnavn var Pram Jørgen, han var fra Skals, hvor faderen, der hed Thomas var smed. Pram Jørgen boede i Pram huset paa, Løvel Rimmer hans kone kaldtes An Tammester, hun sejlede meget med ham, hans kaag var ret stor, den var som andre kaage forsynet med ror og mast, i forstavn var der indrettet en kahyt køjerne var fæstet til kaagens sider og ved enden af dem i kaagenens stævn var der et trekantet skab, hvori An Tammester havde sine madvarer og andet husgeraad, der var kakkelovn i kahytten hvori de lavede mad. Kahytten var forsynet med køjer af svært glas, udgangen fra den var af en stige og gennem en lem i loftet Pram Jørgen havde tit to pramkarle med, det var haardt arbejde at faa træet ombord især naar det var kævler, engang de baksede med nogle egekævler fra Sødal derned og spurgte hvordan kævlen skulde vende og til deres store forbavelse tog han ene mand og lagde kævlen paa plads. Fra fjorden og til*

skoven var der en trækstil hvor pramkarlene gik og trak kaagen, naar den skulde op imod strømmen. Var der god vind sejlede Pram Jørgen og An tit selv kaagen. Jørgen gik paa stien og trak, og An stod til rors med rorpinden imellem benene og styrede og støtte samtidig fra land med en stage, men naar de ved broerne maatte tage sejlet ind kneb det med at slæbe kaagen under broen. Johan Herold i Øris født i Grønhøj 1848 tjente 1864 hos Jens Smed i Bjerregrav, fortalte at Pram Jørgen, da kom op i gaarden og ønskede en mand til at hjælpe ham med at slæbe kaagen under Løvelbro, saa gik Jørgen paa den ene side af aen Johan paa den anden. An stod til rors, men da kaagen kom ind i høllerne maatte baade Johan og Jørgen kravle paa knæene og holde i græsset med hænderne ellers tog kaagen magten fra dem ...

Projektet vil forbedre vandmiljøet i Hjarbæk Fjord og naturen i en stor del af Skalsådalen. Det er beregnet, at det nye vådområde vil kunne tilbageholde ca. 23 tons kvælstof årligt og projektet forventes afsluttet inden udgangen af 2017.

Digerne vil delvist blive stående i søen, og der vil måske blive mulighed for etablering af stier, fugletårne, trækfærger m.m. og områdets udvikling vil blive rigtig spændende at følge.



Pumpen stoppes og de lavtliggende områder bag pumpehuset oversvømmes.

Hvad ådalen afslører

Hvad mon det indebærer? Bliver det ligesom Skjern å projektet, væk med digerne, afvandingspumperne stoppes og åen tilbage i de gamle slyngninger?

Hvis det bliver sådan, og det kunne man måske ønske sig, så vil det rumme en overraskelse af de helt store for de folk, der skal forestå projektet og ikke mindst for den myndighed, der skal betale gildet.

I en af åens oprindelige slyngninger ligger der nemlig et fartøj af stor kulturhistorisk værdi. Et fartøj som, når/hvis det bliver bjerget og dokumenteret, vil give værdifuld ny viden om Limfjordens maritime kulturhistorie.

Det drejer sig om en krejlerkaag!

Selv om fartøjet ikke er voldsomt gammelt – ca. 150 år – så er det en fartøjstype vi ved forbløffende lidt

om, specielt om konstruktionen af undervandsskroget. Denne kaag vil derfor udfylde et hul i vor viden om denne for Limfjorden så specielle fartøjstype.

Det drejer sig med al sandsynlighed om Pram-Jørgen og An Tammerster's store kaag.

Pram-Jørgen og An var kendte pramfolk på åen og fjorden.

Jørgen har været en farverig person, som måske også har været lidt ilter. I hvert fald var et af hans øgenavne »Jørgen Lynegal«. Heller ikke An var som folk er flest, hun var nemlig »Klog kone« samtidig med at hun var et kompetent besætningsmedlem på kaagen, det var ofte hende, der styrede den, sommetider med rorpinden mellem benene, mens hun holdt kaagen fri af åbredden med en lang stage. Der har gået mange historier om parret, nogle af



Krejlerkaag i Østerå.

dem dog med et skær af myte over sig. Men i begyndelsen af 1890-erne var det slut, konkurrencen fra især jernbanerne gjorde pramfarten urentabel, men da havde de også gjort det godt, de startede sejladsen omkring 1840.

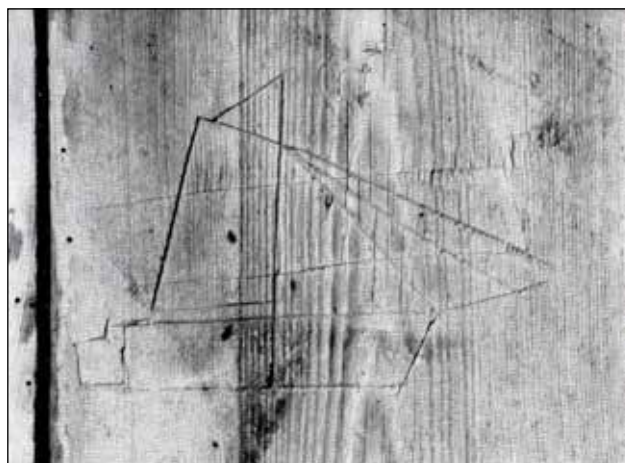
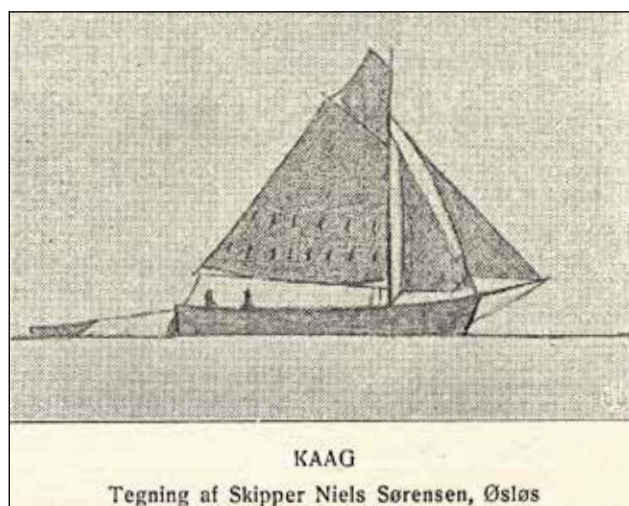
Vistnok i 1892 gik de simpelthen i land og efterlod kaagen i en åslyngning, og her har den så ligget siden. Til sidst og især efter reguleringen af Skals å i 1902 fuldstændig tilgroet og nærmest forsvundet i det der blev til et stykke engjord.

Når det før er anført, at vi ved meget lidt om krejlerkaagen, så skyldes det, at der ikke findes egentlig dokumentation i form af tegninger eller egentlige tekniske beskrivelser. Der findes dog et rigtig godt fotografi af en krejlerkaag, der ligger i Østerå i Aalborg med en last jydepotter. Det er den berømte Aalborg-fotograf Henri Tønnies, der har taget billedet, som er gengivet i mange publikationer. Men det viser kaagen liggende på vandet – hvordan har bundkonstruktionen set ud?

I Historisk Aarbog for Thisted Amt fra 1920 skriver N. Sodborg i en artikel »Krejlerliv på Limfjorden«: »En Krejlerskude var ret ejendommelig; den var nemlig aldeles fladbundet«.

Men i en novelle, »Limfjords-Krejleren og Furbo-Pigen« beskriver Johan Skjoldborg hvordan den unge krejler-skipper, Jens Dahl, i stærk nordlig vind krydser sin kaag op gennem Risgaarde Bredning for rebet storsejl.

Der er noget, der kræver en forklaring! Måske får vi forklaringen, hvis Pram-Jørgens kaag bliver hævet eller måske rettere udgravet.



Jagtkaa fra Limfjordsmuseets småskrifter nr. 9 om maritim graffiti (Skibe på en port).

Gad vide om kaagen vil falde ind under vragloven, for sådan en har vi nemlig her i landet. Denne lov siger, at vrag, der er over 100 år gamle har krav på en særlig beskyttelse, i hvert fald, hvis et anlægsarbejde kan føre til at et vrag ødelægges.

Tænk, hvad et naturgenopretningsprojekt kan medføre af godt for både naturen og for kulturhistorien. Lad os bare drømme stort, det koster i hvert fald ikke noget: Kaagen hæves, opmåles og dokumenteres på alle måder.

Så skal den selvfølgelig konserveres.

Formidles skal den også, og det vil selvfølgelig finde sted i et fugtigheds- og klimastyret udstillingshus med offentlig adgang.

Og endelig skal der på basis af opmålingen bygges en nøjagtig kopi i fuld størrelse.

Så skal der selvfølgelig gøres nogle eksperimenterende sejlads, så vi kan få et se, om en »aldeles fladbundet kaag« kan krydse op gennem Risgaarde Bredning i frisk Nordlig vind.

Henrik Hvass

Ankertovskrog

... til salg!



Denne ankertovskrog virkede som en klemme. Længde er ca. 35 cm. Næppe brugt uden for Skive-Hjarbæk området.



Ankertovskrog med sidedrejet spids. Udformet til krogning i stævn-sjæklen med højre hånd. Længde uden kvos ca. 22 cm. Brugtes overalt i sjægtens område.



Det anker, sjægten altid medførte, var stort, men forholdsvis klejnt og havde store flige. Ankertovet var en »græsende« (kokosreb), der blev fastgjort til sjægtens stævnsjækkel med en svær jernkrog med bøjet spids, som bevirkede, at kroge skulle drejes tværs for at kunne sættes på eller tages af; dermed var kroge garanteret mod afhopning. Ankertovskroge kunne dog have andre udformninger, Sjægte havde aldrig palstøtter¹ eller bedding². Således beskriver vores »bibel« »Limfjordssjægten« af H. Nørgaard Petersen ankertovskroge og dens funktion. Dermed hører det så op med at få mere information om ankertovskroge – ordet synes ganske unikt og kun anvendt i sjægteverdenen.

Den egentlige grund til skrive et par ord om ankertovskroge, var vores besøg på Herregårdsmuseet Hessel under sommertogtet forrige år. Her havde formanden for Hessels smedelaug Henning Christensen (foto) gang i essen. Direkte adspurgt: »– om ikke han også kunne smede beslag til sjægte« svarede Henning: »Jow da – hellere end gerne lave noget der kan bruges«. At han et par år senere skulle tages på ordet overraskede ham lidt. Ved nærmere eftersyn viser det sig, at der kun er et par sjægte i havnen der anvender ankertovskroge – lidt mere »avancerede« fortøjningssystemer anvendes af de fleste.

I Henrik Hvass' magasiner fandtes en ankertovskrog som han for år tilbage havde fået på Venø. Så var det bare at køre en tur til Strandby, hvor Henning bor og bede ham kopiere den. Ved julemarkedet på Hessel lavede Henning en prøvesmedning. Stålet

var ikke det rigtige – det var der råd for. Den rette kvalitet leveredes hos Henning, og det første resultat blev fremvist på forårsmødet og kan nu købes på bestilling. Prisen er kr. 300,00 – heraf går kr. 100,00 i Sjægtelaugets kasse. Indbetal til Leif Tipsmark, enten Swipp 2020 7401 eller overfør til konto 9318-0006604757.

Den specielle måde at svejse stålemner sammen i essen er ældgammel. Selve øjet på kroge svejses med flus. Som flusmiddel kan man anvende flintestøv eller Boraks. Henning er også smed på Fyrkat i Hobro. På Hessel bruger han flintestøv som flusmiddel, på Fyrkat bruger han Boraks.

Flussen påføres emnet, hvor det skal svejses, når emnet er næsten hvidvarmt – kort før det når svejsetemperatur. Her tages emnet ud af essen og flussen drysses over emnet. Flussen skal nå at smelte for at essesvejsning er muligt. Flussen virker ved, at den smelter og danner en skal på emnets overflade. Skallen modvirker at emnet oxiderer (det brænder), så emnet kan opnå svejsetemperatur uden man ødelægger materialet.

Leif Tipsmark

¹) Historisk ordbog: Pal-støtte, en. (jf. -beding, -stolpe) paa (ældre) sejskibe: lodret støtte (anbragt foran bradspillet paa en af mellemdæksbjælkerne ell. paa fartøjets bund), hvortil palemoderen (2) er boltet. Funch.

²) Mæremindet: Bedding kaldes opstanderen, der holder bordsprydets indre ende. Står den på dækket og tjener samtidig som bedding for ankerspillet, kaldes den en palstøtte, da ankerspillet tidligere var fæstet på den.

ROSALINAS første sæson i Hjarbæk Havn

Rosalina er den nye sjægt i Hjarbæk. Hun blev erhvervet i 2014, og sejles af John, Johnny og Mikael. Følgende er beretningen om den første sejlsæson:

Vi må konstatere at Rosalinas første sæson i Rederiet »Vi sejler videre« har været en blandet fornøjelse, både for hende og hendes besætning. Søsætningen trak jo noget ud, da færdiggørelsen af reoveringen ikke helt overholdt den estimerede tidsplan fra den tidligere ejer og »renovatør«. Resultatet blev dog forbilledet. Ikke mindst har vi beundret dæksarbejdet og den smukke lakering af diverse rundholter, som dog ikke alle har overlevet »jomfru-sæsonen« herom senere!

Efter en succesfuld søsætning (langt henne i sæsonen) skulle hun jo tilrigges. Nyt tovværk overalt (fedt!) der blev ikke sparet på noget! Og med ekspert rådgivning og hjælpende hænder fra Hr. Søndergaard og Knob-specialist Ole (kan I ikke splejse???) fik vi efterhånden en rig sat op – det viste sig dog at vantopsætningen med »slip-stik« ikke var optimal, dette blev senere modificeret – sammen med så meget andet! Og efterhånden fandt vi også de fleste beslag og klamper, nogle var blevet »muret inde« (i ordets bogstaveligt forstand) oppe på Henriks loft af en lidt for kreativ tømrer. Dog er navnebrædtet i skrivende stund ikke dukket op!



Tilrigningen af topstagen incl. diverse klamper og beslag, viste sig at blive en større udfordring som måtte revideres jævnligt i startfasen. På med de jomfruelige klude – 10 år gamle, men aldrig »besudlet«. Men endelig fik vi prøvesejlet »damen«. Som viste sig at være en livlig og temperamentsfuld ungmø (trods alderen). Huhej som hun gik, Hjarbæk Fjords vande blev pløjet og stagvendinger lavede hun elegant og uden dramatik. Men vi havde jo også lidt travlt for VM ventede jo om få uger, og trænes det skulle der.



Ak og Ve! Første tirsdags-sejllads, besætningen klar og spændt som fjedre. Fokuseret start, John, Mikael og rorsmand Jakobsen skulle F... nok vise at der var kommet nyt blod på fjorden. Det gjorde vi så også! Med en rutineret besætning kan det jo ikke gå helt galt – JO, det kunne det, på bagbord halse med alle klude sat, fokus på at sejle optimal højde og finde ud af hvor »kanten« er, var der et eller andet der glippede med udkigget. Der blev prajet – der kommer en på styrbordhalse. Men »afstandsvurderingen« var måske ikke optimal, eller også sejlede hun bare så helvedes meget hurtigere end vi regnede med, så da der blev prajet »fald af« var det bare for sent, så vi vædrede Jonna klokkerent i deres bagbord side! Tror faktisk at de glemte at praje »styrbord« – de var nok lige så forbløffede som os! Godt, vi har Codan! Rosalina blev kun lettere pyntet. Men en splint af Jonnas lønningsliste sidder stadig i stævntræet på Rosalina.

Udover denne dramatiske jomfrukapsejllads, er det gået hæderligt. Dog har vi kæmpet en del med topsejls-opsætning og trim. Vi måtte konstatere at den originale topstage var for kort og vi har lånt en af Knud og så har vi fået lovning på at få en af de sidste fra »råvarelageret« hos Ole. Den skal dog laves, så om det bliver denne vinter vides ikke – »pensionistholdet« (Kurt, Johnny og John) har jo travlt med Frejas nye dæk.

VM blev jo ikke den bedste oplevelse, prologen gik fint, men selve VM var jo en blæsende affære og vi kom slet ikke ud af havnehullet om formiddagen. Da eftermiddagens sejllads blev skudt i gang på den minimerede bane, var vi dog ude med 4 mands besætning til at holde balancen og fik egentlig en god start, men midt på første ben begyndte masten at slå underligt, og meget pludseligt lagde den sig og hang bare i vanterne. Det viste sig at mastefoden var flækket og vi måtte slæbes i havn. Det var så det VM.



Endelig på banen igen med ny mastefod som Ole Levring fik lavet og monteret (så fik vi også lige beslaget til forstagen sat ordenligt fast). På en af de sidste sejlladser inden sæsonslut lykkedes det så Skipper Jørgen at komme så tæt på en af de røde afmærkninger at sprydstagen satte sig fast i topafmærkningen og knækkede. Men heldigvis kan vi formentlig bruge den for korte topstang som erstatning.

Det var så Rosalinas første sæson! Der er mulighed for forbedringer! Men sejle det kan hun!

På besætningens vegne
Skipper Jørgen

Danelagen eller sivene i Lynderup



Måske sidder der sådan lidt gemt i hjernebarken en lille efterkommer af Svend Tveskægs søn, Knud, der jo i fordums tider krydsede Nordsøen, gjorde landgang på den engelske kyst og lagde, i hvert fald dele af England under sig. Drømme om store sørejser og erobringstogter ... hvad kunne vi ikke drive det til?

Nå, måske er det godt nok, at den tid er forbi ... Så vi ender med en let grundstødning i sivene lidt vest for Lynderupgård og finder madpakken og kaffekanden frem ... det var så den Englandsrejse, og vi slap dermed også for at løbe ind i Edmund Jernsides sværd og tunge kølle.

Det var også alt for bøvlet med det rejseri, og helt ufarligt har det vel heller ikke været.

Så væk med fantasierne og afsted i sjægten på jagt efter andre kyster, hvor midlertidig landgang er mulig ...eller i hvert fald mulighed for grundstødning på sandbund, tæt på land.

Det kan jo faktisk lade sig gøre mange steder, Lynderup, Lovns, Astrup Vig med gåafstand til Jenle, Eskjær Strand og flere med, når vi bevæger sig i den del af verden, jeg kender bedst, nemlig den inderste del af Limfjorden.

Skulle man få den idé, at »grundstødningen« trækker ud, så en overnatning bliver nødvendig er der faktisk også muligheder for dette. F.eks. tæt på slusen ved Virksund i det renoverede tanghus.



Tanghuset ved Virksund.

Skive kan byde ind med de 8 Sjægtehuse i Lystbådehavnen, hvor man kan sejle lige til døren – dog næsten for luksuriøse forhold, hvis talen er om primitiv overnatning.



Bedre egnet hertil er nok forholdene i den gamle havn, hvor Produktionsskolen Marienlyst har bygget små huse og en reberbane med en slags shelter, hvor der så vidt vides kan overnattes.



Sidst er der kommet muligheder til i Sundsøre. I det årelange restaureringsforløb af Pakhuset er der, i forbindelse med anlægget af jernbaneterræn med spor og tre vogne, i den ene vogn indrettet 12 sovepladser til overnatning. Dygtige elever fra Produktionsskolen i Skive har indrettet en gammel togvogn (en såkaldt Q vogn) med sovepladser, hvor man formedelst erlæggelse af kr. 25 kan få sig en herlig nats søvn.



Naturoplevelser ligger i disse år mange mennesker på sinde. I en verden, der ofte virker forrykt og svært forståelig, kan det være befriende for en stund at finde steder, hvor ro og eftertænksomhed kan nå at samle sig, før nye prøvelser venter. Blandt andet derfor sidder visionære folk i øjeblikket og maler hele paletten fuld med gode ideer og ønsker til yderligere muligheder for maritime aktiviteter i den indre Limfjord – sandsynligvis bliver noget af det ført ud i livet – ingen ved hvornår og hvor meget, men det vides, at der er mange spændende ideer på tegnebrættet ... Vi håber det bedste.

Bent Møller Nielsen

Lidt om kirkeskibe

Den 8. februar 2015 blev der hængt et kirkeskib op i Lundø kirke



Det var en model af et pennalhus, det karakteristiske fiskerfartøj på Limfjorden fra slutningen af 1920'erne og mange årtier frem.

Det var ikke noget tilfældigt valg, for dengang der blev drevet erhvervsfiskeri fra Lundø, var det netop med pennalhuse. Modellen er bygget af tidligere skolelærer Henning Kristensen, men initiativet kom fra en ældre lokal fiske, som havde fisket – ja, rigtig gættet – med et pennalhus.

Mens kirkeskibe før i tiden ofte var spektakulære fuldriggede orlogsskibe eller måske et lige så flot rigget handelsskib eller skoleskib, så er der tilsyneladende en tendens til, at de nye kirkeskibe afspejler den lokale bådtradition, altså fartøjer med tilknytning til sognet, hvilket de gamle kirkeskibe sjældent havde.



I 2001 skænkede Hjarbæk Sjøgtelaug et skib til Vorde kirke i anledning af afholdelse af det 25. sjægteverdensmesterskab – en sjægt selvfølgelig.



I september 2013 fik Jegindø kirke også et nyt kirke-skib i anledning af Jegindøfondens jubilæum – en model af en hjemmehørende moderne stål-muslingskraber.

Både i Vorde og på Jegindø hang der i forvejen flotte store sejlskibe, men begge steder supplerer det nye og det gamle kirkeskib hinanden på smukkeste vis. Da man for få år siden indviede den nye kirke i Thyborøn blev kirkeskibet en model af en moderne Thyborøn-trawler.

I Nørre Vorupør gennemgik kirken for nylig en meget stor og gennemgribende istandsættelse og ved den lejlighed erstattede man simpelthen det gamle store kirkeskib, en fuldrigger, med en lille ydmyg husflidsmodel af en kystbåd af den type som indtil for få år siden kunne ses på stranden i Nørre Vorupør.



Og hvad med kirken i Dokkedal? Der hænger en fladbundet ro-kaag som kirkeskib, sådan en som man brugte til at fiske med fra stranden ved Dokkedal.



Endelig er der »Jenny Skomager« i Helligåndskirken i Hvide Sande. En Snurrevodskutter fra Hvide Sande, som forliste i Østersøen under dramatiske omstændigheder i 1961.

En række tilsvarende eksempler findes også fra andre dele af landet. Om man på baggrund af disse relativt få eksempler kan udlede, at der er tale om en ny tendens er måske lidt dristigt, men noget tyder dog i den retning.

Personligt finder jeg, at det er en god udvikling, som viser, at et kirkeskib ikke blot har sin symbolske værdi og samtidig tjener til kirkens prydelser, men også kan vise et stykke lokal maritim kulturhistorie. Kirkeskibet får et bredere og mere lokalt perspektiv. Og så viser det også, at selv på et område som kirkeinventar kan der ske en udvikling ja måske kan man ligefrem tale om en modernisering.

Et lille problem kan der dog være omkring kirkeskibets symbolbetydning. Den mest gængse fortolkning er den, at skibet er et symbol på menneskets rejse fra vugge til grav, snart i storm og snart i stille og ofte opfatter man mennesket som kirkens menighed.

Det kan nok volde nogen vanskelighed at stuve en hel menighed i en robåd fra Dokkedal.

Henrik Hvass

Referat af Sjægtelaugets forårsmøde 14. marts 2015



Bilag:

1. *Sjægtelaugskordinator Leif Tipsmarks årsberetning 2014. Læs side 2-3.*
2. *Hjarbæk Sjægtelaug Regnskab for perioden 1. marts 2014 - 28. februar 2015, side 31.*

1. Forårsmødet blev afholdt 14. marts 2015 i sognegården, Løgstrup. Der var mødt ca. 40 deltagere op til boller, lagkage samt kaffe, øl og vand. Mødet blev åbnet på kaffeudvalgets vegne af Lillan der bød velkommen og gav ordet til Leif, der foreslog at Kurt skulle være dirigent. Han modtog rørt valget, tilkendegivet ved forsamlingens applaus.

2. Dirigentens første opgave var at udpege en referent. Valget faldt på John der også rørt takkede for valget og sin tidligere ven Henrik Hvass, der havde foreslået ham som kandidat til posten.

Herefter fik laugets koordinator Leif Tipsmark ordet. Han berettede om året der gik. Beretningen er vedlagt som bilag 1.

Dirigenten foreslog herefter at vi fælles gennemgik Sjægtelaugets underudvalg, og at disse aflagde en kort status for deres virke. Dette blev vedtaget.

3. Udvalgenes beretninger:

a. Limfjordsfortællinger. Henrik Hvass fortalte, at der kommer folk til hans og Bent Møllers fortællinger. Det er i øvrigt Viborgs Kommunes eneste sted, hvor der afholdes Limfjordsfortællinger. Om end der ikke kommer mange tilhørere, så kommer der altid nogen. Overskuddet fra disse arrangementer går direkte i »Prosjægtfonden« – en del af den fælles sjægtekasse. Henrik og Bent fortsætter næste år.

b. Ankertovskrogen: Leif Nielsen lovede at der vil komme et årsskrift 2014 umiddelbart efter forårsmødet. Dette referat vil bl.a. være i årsskriftet. Ankertovskrogen udkommer kun en gang om året og det er som dette årsskrift. Tina Rømer står for opsætning af årsskriftet. Florian udtræder af udvalget, ellers fortsætter resten.

c. Dommer tirsdag / søndag. Lillan forsætter som dommer. Der var stort applaus. Reserver er Svend og Anne-Mette.

d. Følgebåd. Carl Jensen forsætter.

e. Dommere VM. Knud fortalte at der ikke var forandring af udvalgets medlemmer. Der udspandt sig derefter en diskussion af hvorledes en afblæst start skulle markeres. Reglen er grundlæggende at det er bådenes ansvar at ligge parat bag startlinjen omkring det tidspunkt, hvor starten er planlagt. Et præcist tidspunkt for start kan ikke gives, da der kan være sidste øjeblikks ændringer der kan forrykke et tidspunkt. Knud nævnte at i tilfælde at hård vind direkte ind i havneudsejlingen, burde man overveje at slæbe bådene ud af havnen. En eventuel bedre markering af en afblæsning skal drøftes på et senere tidspunkt.

f. Pionerudvalg. Knud nævnte at det igen var en vellykket bådoptagning for 2014. Kommunen vil udskifte resten af pælene med de nye jernpæle. Strøm- og vandstikstavle ved BRØDRENE vil blive renoveret.

Leif viste et eksempel på et layout for et informationsskilt, der kan anvendes til VM. Det kostede ca. 200-300 kr. at fremstille (hvilket er billigt selv i jysk optik), og det er planen at fremstille 7-9 stykker af disse. Dette blev godkendt af forsamlingen.

f. Festudvalg. Lillan oplyste at hun og Connie trækker sig ud af udvalget. I stedet for træder Erling Mortensen og Marianne Jensen ind. Lillan lovede at overdrage alt sit planlægningsmateriale til udvalget og bistå som konsulent ved fremtidige VM.

g. Cafeudvalg. Mette oplyste at hun afgang fra udvalget. Hun vil meget gerne fortsætte som konsulent, og ville hjælpe til når det var muligt. Lis Hvass, Doris Skov og Connie Schütt (var der flere?) ville gerne træde ind i udvalget, og det er op til udvalget at udpege en koordinator for dette.

Der udspandt sig en diskussion om ølprisen. Skulle denne være 20 eller 25 kr., og skulle den være differentieret som nu, med en lavere pris om formiddagen og en højere om aftenen?

h. Teltudvalg. Bent nævnte at han var ene mand i udvalget, men gerne så en anden til at hjælpe sig. Det blev Ole Levring. Teltet skal rejses 13. august

2015, og her skal han bruge 3-4 frivillige til hjælp.

i. Skurudvalg. Carl Jensen fortalte at det går fint, det står der endnu. Dog trænger døren til skuret til en reparation.

j. Økonomi. Thorsten gennemgik regnskabet der er vedlagt som bilag 2. Stort bifald for Thorstens aflæggelse af regnskabet. Thorsten fortsætter.

k. Præmieudvalg. Henrik Hvass aflagde beretning på præmieudvalgets vegne. Udvalget kunne godt bruge nye medlemmer, og Ole Juul Hansen (LYLLE) og Henrik Hvass blev valgt ind.

l. Kaffeudvalget. John nævnte, at der var pæn opbakning til de sædvanlige aktiviteter som kaffeudvalget stod for. Dog havde novemberturen nu taget et omfang, så planlægningen af denne burde ligge i regi af turudvalget. Derfor blev det bestemt at dette nu fremover var tilfældet. John og Kurt vil gerne være konsulenter til støtte for turudvalget mht. fremtidige novemberture. Ellers var der ingen ændringer i udvalgets sammensætning eller opgaver. Kaffeudvalget planlægger endagsture og vintermøder.

m. Junior- og gæstesejladsudvalget. Henrik nævnte at der har været mange aktiviteter og megen aktivitet i 2014. Der kommer mange foreninger, virksomheder, skoler og mange andre, der gerne vil ud og sejle med os. Dette er meget positivt, og der er mange af os der bidrager til at dette kan lykkes. Det blev nævnt fra salen om vi skulle tage kontakt til Løgstrup Skole for et tættere samarbejde. Dette ville Henrik tænke nærmere over.

n. Webmaster. Leif Nielsen fortalte at der har været en nedgang i antal hits på vores hjemmeside. I 2012 var der således ca. 12.200 besøg, hvor der for 2014 havde været ca. 8.000. Han arbejder i øjeblikket på at gøre hjemmesiden »mobil venlig«, og efterlyste én, der vil være behjælpelig.

o. Turudvalget. Finn Jensen viste i pausen en Power Point om uge 28 i 2014 og om året der gik. Det havde været en rigtig god tur. I år går turen til Doverodde, og turen er langt henne i planlægningen. Der vil komme et detaljeret program for turen i april 2015.

Det er planen for 2016, at turen i uge 28 skal gå

til farvandet ud for Haderslev.

p. Bibliotek. Sjoerd intet at bemærke.

q. Faneudvalg. Leif Tipsmark fortalte at fanebeholdningen er udvidet med tysk flag, og der er indkøbt bådshager til nye faner.

r. Sjægtebro. Leif Tipsmark fortalte om de nye shelters, der virker som skygge for vores master og sejl. De var meget flotte og faldt fint ind med miljøet for broerne. Redningskransene fra Trygfonden på havnen har Hjarbæk Sjægtelaug været faddere for. Vi er enedes med kommunen om, at den overtager fadderskabet, hvilket er sket. Der er planer om nye stiger langs molerne, som Trygfonden vil sponsorere – disse vil kommunen sandsynligvis også være faddere for. Der blev vist foto af disse.

s. Lokale Aktions Gruppe (LAG). Kurt kunne fortælle om det færdige forslag, som LAG havde arbejdet med. Der var mange ideer der blev lagt frem, men disse er kun på planlægningsstadiet. Der er intet der er vedtaget endnu, og der er heller ikke bevilget penge til disse forslag.

t. Kontaktpersoner. Der var intet at berette, ingen ændringer.

4. Eventuelt:

a. Sjoerd bortauktionerede et søkort (genoptryk fra 1850). Dette gik for 300 kr. til Ole Utoft. Pengene gik til sjægtekassen.

b. Sjægtelaug har 40 års jubilæum i 2016. Det var der mange, der syntes vi skulle fejre, mest fordi at vi ikke kunne være sikker på den samme persongruppe kunne tilslutte sig et 50 års jubilæum. Et jubilæumsudvalg blev nedsat. Dette bestod af Leif Tipsmark som tovholder med udvalgsformændene samt Bjarne og Finn som medlemmer. Vi kunne drøfte sagen ved vores tirsdagssejladser. Leif Tipsmark blev tovholder på projektet.

5. Herefter var mødet overstået, og ordet blev givet til Leif Tipsmark, der dels bad om et minuts stilhed for at mindes Per Ørskov og Jens Håkon, dels takkede Kurt for veludført ledelse af mødet som dirigent.

*Referent
John Brun Jensen*

Regnskab for perioden

1. marts 2014 til 28. februar 2015

VM august 2014	VM-fest udgifter	-42.056,84	
	VM-fest indtægter	60.605,00	
	Telt m.v.	-17.876,51	
	Tilskud fra Viborg Kommune	3.000,00	3.671,65
	Løbspapirer	5.700,00	
	Diverse udgift/indtægt	13.461,88	19.161,88
ANKERTOVSKROGEN	Trykning, porto m.v.		-393,60
ØVRIGE POSTER	Anskaffelser netto (note)	-20.518,13	
	Arrangementer	0,00	
	Gæstesejladser	800,00	
	Diverse udgifter – netto	-3.070,85	
	Forsikring af sjægteskur	-1.102,69	
	Bidrag (note)	15.000,00	
	SIF	-7.101,90	
	MARS	-6.308,99	-22.302,56
ÅRETS RESULTAT	Positivt		137,37
KASSEBEHOLDNING	PRIMO MARTS 2014		38.056,68
	ÅRETS RESULTAT		137,37
	ULTIMO FEBRUAR 2015		38.194,05
ProSjægtFond	Primo		7.658,00
	Tilgang (Limfjordsfortællinger)		1.350,00
	Ultimo		9.008,00
ØVRIGE AKTIVER	Sjægteskur		
	2 stk. topsejlsshelters		
	Følgebåd (»instruktionsbåd») »Mars« incl. 15HK Suzuki med fjernbetjening samt incl. redningskrans og kasteline		
	Sjægt »Freja« + Ålborgjolle »Flyvefisken«		
	Sjægt »SIF« L45		
	3 stk. store hvide + 4 stk. store røde blåsere		
	Bådvogn til MARS		
	Vindmåler		
	2 stk. nødbelysning til telt		
	1 stk. Nilfisk højtryksrenser og 1 kabeltromle		
	Fane + flagstang + 6 nationalflag		
	7 bord-bænke-sæt		
	43 redningsveste (forsk. størrelser)		
	3 Infotavler på Hjarbæk Havn		
	30 stk. skiltestandere		
	En kæmpegrill på hjul		
	4 huls hullemaskine		

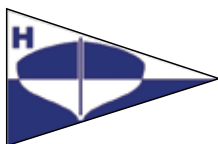
VM SJÆGTESEJLADS 2015



Hjarbæk Fjord · 14.-15.-16. august
Hjarbæk Havn · 56°31,9'N 9°19,1'E
Hjarbæk Sjægtelaug · www.sjaegt.dk



Foto: Jette Ørskov ©



Redaktionen:
Leif Nielsen, redaktør
Bent M. Niesen, udgiver
Leif Tipsmark, tryk
Henrik Hvass
Erik Valum Jensen
Lissie P. Vagner

Kontakt:
info@sjaegt.dk
Hjemmeside:
www.sjaegt.dk
Udgivet:
Juni 2015

Afsender:
ANKERTOVSKROGEN
v. Bent Nielsen
Baldersvej 20
8800 Viborg