

Anmeldelse af bogen:

100 års vadehavssejlad. Everten Rebekka af Fanø

Udgivelsen af jubilæumsbogen om everten Rebekka af Fanø er på flere måder særdeles velkommen. Alle fanøboere og stort set alle Fanøs gæster kender eller har set Rebekka ligge i havnen i Nordby, men næppe mange kender hendes 100-årige historie, og endnu færre har haft den fornøjelse at sejle med hende.

Bogen er skrevet af den kyndige maritimhistoriker Mette Guldborg, tidligere knyttet til Fiskeri- og Søfartsmuseet, i dag leder af Ribe Byhistoriske Arkiv.

Ud over naturligvis at være historien om Rebekkas hund-redårige historie er bogen også historien om Vadehavets »lastbil«, everten eller lægteren, som den også kaldes på Fanø, og dens betydning for Vadehavets infrastruktur.

Rebekka blev bygget i Nordby i 1921, hvorefter den gennem de følgende 15 år sejlede Vadehavet tyndt med gods især fra Esbjerg til Fanø, men også enkelte gange træ fra Rørborg, mursten fra teglværket i Måde og tækkerør fra Tjæreborg!

Et levende billede af Fanøs behov for import af varer udefra giver den kolonnebog, som Rebekkas skipper førte gennem de 15 år. Heraf fremgår det, at de store kunder var Nordby Trælasthandel, Nordby Brugsforening, en brændselshandler og Nordby Kommune, som modtog store mængder grus, kul og koks og anden form for brændsel, herunder klyne (mosetørv). Dertil desuden tømmer, jernbjælker, mur og tagsten, glaserede rør, vinduer, saltsyre, ler, kalk, mergel og kridt, foruden til andre modtagere store mængder kartofler og gulerødder. Ja, sågar 5.000 kg kål(!) alene i november 1924 og som noget nyt også kunstgødning.

De moderne færger og lastbiler udkonkurrerede imidlertid Rebekka, hvorfor fragtraterne ebbede ud. Derfor så skipper ikke anden udvej, end at skille sig af med Rebekka, der i 1938 blev solgt til brug som stenfiskerfartøj i København. Ad omveje endte Rebekka som vrak i skudehavnen i København. Men ved et lykketræf greb en række engagerede og vedholdende entusiaster på Fanø chancen for at lade Rebekka få nyt liv. Efter et langt sejt træk i en blanding af slidsomt arbejde og fundraising gennem fem år kunne Rebekka i 1996 søsættes og genindvies i året for hendes 75 års fødselsdag.

Ud over historien om Rebekka har Mette Guldborg i kapitlet Everter og evertsejlad øst af sit indgående kendskab til kilder om tidligere tiders søfart. Her bliver sejladsen i Vadehavet sat i perspektiv, så læseren får et fint overblik over evertens storhedstid i den nordlige del af Vadehavet, som varede fra midten af 1700-tallet og til begyndelsen af 1900-tallet. Vi bliver gjort bekendt med skibstypen med den flade bund og de to sidesværd, og at der i Holland findes mere end 50 forskellige brugsfartøjer under alle de vidunderlige betegnelser, som vi landkrabber ikke kan skelne fra hinanden: Kuf, tjalk, smakke og mange andre. Vidste du i øvrigt, at betegnelsen evert er af frisisk oprindelse, der betyder et skib, der kan sejles af én mand – enfarer. Men everten er ikke et fartøj, som regnes blandt de meget typiske nederlandske fartøjer, heller ikke i ældre tid.

Ud over at everten både har været anvendt til fiskeri og til fragt, får vi også gjort rede for dens udbredelse, dens varierende størrelse og udseende. Sejlede Rebekka primært med gods i det snævre farvand mellem Nordby og Esbjerg, så det i tidligere tider anderledes ud, hvor everterne kom betydeligt længere omkring med mursten til Ribe, fisk fra Ribe og jøde-

Anders læg Anlægsgartner

– ingen opgaver er for små

Navigationssvej 14

6720 Fanø · Tlf: 20 91 15 63

Belægninger · Ny anlæg · Vedligehold

potter fra Varde til Elben. Everten var således ikke en enlig svale i Vadehavet. Af toldregnskaber fra Varde fremgår det, at der i perioden 1769 til 1896 blev bygget over 200 everter i såvel Sønderho som i Nordby!

Den livlige trafik varede naturligvis ikke ved. Konjunkturerne gik op og ned. Esbjerg havn åbnedes i 1874, og der skabtes derved en helt ny infrastruktur med bedre transportmuligheder, men også store udfordringer for evertsejladsen. Springer vi i historien, kendte man omkring 1980 kun tre danske vadehavseverter i form af to originaler og en kopi: Ane Cathrine, der i dag ligger på land ved Fiskeri- og Søfartsmuseet, Karen af Mandø, der restaureres i disse år og endelig Johanne Dan, der ligger ved Skibbroen i Ribe.

Med Rebekka fik Fanø i 1996 ikke bare et museumsskib og et væsentligt element til Fanøs identitet og Vadehavets maritime kulturarv, men også et skib til formidling, som når det og mandskabet bidrager til uddannelsen af unge mennesker i maritime færdigheder, herunder med et maritimt valgfag for 7.-10. klasses elever på Fanø Skole.

Godt at de »tossede« entusiaster holdt fast, da de blev spurgt, om ikke det bare havde været nemmere at bygge en ny kopi af Rebekka, men nej: Rebekka var ikke bare en evert, det var dén evert, på dét sted, på dén måde! Eller som en af de frivillige udtrykte det: Du kan lave replikaer, du kan gøre ditten, du kan gøre datten. Hvis der ikke var sådan nogle tosser, der gider rende rundt og passe på gamle huse og gamle skibe, så var hele verden af plastik.

Bogen, der er på 90 sider og rigt illustreret, kan købes i Nordby i Fanø Boghandel og Fanø Skibsfarts- & Dragtsamling, og i Sønderho i Museumsbutikken Lorenzens og hos Uldsnedkeren.

Tillykke med jubilæet, tillykke med bogen.

Per Hofman Hansen



Med Rebekka og Niels Brink som skipper Fanø rundt i høj sø.
Privatfoto.