

# EVERTEN

## Vadehavets århundredgamle specialfartøj

Den fladbundede evert er en meget gammel skibstype. Arkæologisk kan everten spores mere end 1000 år tilbage, mens man skal frem til 1200-årene før skibstypen nævnes i skriftlige kilder.

Naturgeografiske forhold betingede fartøjstypens store udbredelse i Vadehavs-området. Den store forskel mellem ebbe og flod samt det i forvejen ret lavvandede kystområde var den naturgivne årsag til udviklingen af en fartøjstype, hvis særkende er en ringe dybdegående i forbindelse med en stor lastevne. Den omstændighed, at everterne ved ebbe skulle kunne stå på tør bund med lasten indenbords, karakteriserer fartøjet over for andre skibstyper. Kølbyggede fartøjer ville i samme situation vælte over på siden og beskadiges. De stærktbyggede everter kunne derimod klare belastningen og var derfor velegnet til brug i et farvand, hvor deciderede havne var et særsyn.

Everterne var udstyret med såkaldte sidesværd - store kileformede træplader som kunne sænkes ned parallelt med skibssiden, således at de stak ned under evertens bund. Sidesværdene fungerede som en erstatning for en manglende køl. Uden sidesværd ville everterne have været dårligt egnede til andet end agterlige vinde, men med sidesværd kunne man mindske afdriften.

Den erfarne evert-skipper søgte altid at sejle på strømmen - altså at have strømmen med. Nåede han ikke sit bestemmelsessted, inden strømmen endte, ankrede han op og ventede, til han igen kunne sejle medstrøms. De gamle evert-skipper kendte farvandene ud og ind. De brugte aldrig søkort og kun sjældent kompas. Ved hjælp af en pejlestage fandt de frem til vanddybde og bundforhold og kunne således selv i stærk tåge finde frem til bestemmelsesstederne. I klart vejr klarede man sig med terrestisk navigation - dvs. at man navigerede efter landkendemærker såsom kirker, høje træer, gårde etc.

Everterne i Vadehavet varierede i størrelse fra ganske små fartøjer, som kun egnede sig til indenskærs trafik, til store havgående skibe, hvor man i tilfælde af sejlads i rum sø naturligvis navigerede efter de gængse principper herfor.

Det var i den lille skibstrafik - indenskærs og på Hamburg/Altona, Amsterdam og Norge -

at Fanø-boerne lagde grunden til den dominerende stilling, de kom til at indtage i dansk skibsfart i sidste halvdel af 1800-årene. Fra midten af 1700-tallet og et stykke ind i det følgende århundrede var everten den absolut dominerende skibstype i Fanø-flåden. I 1826 bestod Fanøs skibsflåde således af 22 galeaser, 6 jagter, 1 slup, 57 everter over 6 læster (12 registertons) og 40 everter og både under 6 læster. I løbet af 1830erne og 1840erne fik farten på Nord- og Østersøen dog stadig større betydning for Fanø, og i takt hermed svandt evertens dominerende stilling i øens flåde. Efter 1850 og især i løbet af 1860erne og 1870erne fik langfart en stadig stærkere position på øen, hvilket afspejledes i flådens sammensætning. I 1878 var således 2 barkskibe, 18 brigskibe, 41 skonertbrigger, 47 skonnerter og 3 tremastskonnerter hjemskrevet i Fanø-flåden, som herudover rådede over 14 galeaser, 3 jagter og 1 slup til Nord- og Østersøfart samt endelig 15 everter til mere nærtrafikale gøremål.

De store langfarere bragte velstand til øen, men de små everter mistede dog ikke deres betydning. De klarede fortsat vareforsyningen til øerne og havde fuldt op at gøre - ikke mindst efter at Esbjerg blev basishavn for varedistributionen i den øvre del af Vadehavsområdet. Både før og for den sags skyld også efter anlægget af Esbjerg Havn i årene fra 1869-1878 benyttede everterne sig af de talrige ladepladser i Vadehavsområdet. Sådanne fandtes bl.a. ved Ho, Kjelst, Tarphage, Janderu og Roborg for blot at nævne nogle få. Herfra bragtes forsyninger af brændsel som tørv og lyng ud til øerne. Et andet vigtigt arbejdsfelt var fragt af muslingeskaller fra Vadehavets mange skælbanker til Varde Kalkovn eller en af de andre kalkovne i området. I sommertiden sejlede man bl.a. foderhø fra marskengene til Fanø, men foruden disse ting fragtede everterne også tømmer, mursten, kul, korn, tagrør og kolonialvarer til og fra øerne og ladepladserne.

I årene omkring år 1900 førte øget konkurrence fra dampskibe og ændrede konjunkturer på det internationale fragtmarked til et totalt sammenbrud for Fanøs flåde af storsejlere i oceangående fragtfart. Men de små everter, hvormed Fanø-folkene oprindeligt havde startet deres maritime løbebane, sejlede fortsat helt frem til 1920erne og 1930erne. Så først gav udviklingen af den landværts trafik everterne det endelige knæk. Da jernbaner, lastbiler, asfaltveje og dæmninger for alvor vandt frem, ophørte den traditionelle vadehavssejlads. Everten - Vadehavets århundredgamle specialfartøj - gled over i historien. I dag er kun ganske få eksemplarer af denne gamle skibstype bevaret - én af dem er REBEKKA

Morten Hahn-Pedersen  
museumsdirektør  
Fiskeri- og Søfartsmuseet  
Esbjerg, juni 1993

**E**verten Rebekka er efter mange års omtumlet tilværelse tilbage i sin fødehavn, Nordby på Fanø. Den stærkt forfaldne evert blev for nogle år siden opdaget af en gruppe fanøboere, som straks besluttede sig for at redde denne på Fanø sidst byggede evert. Med redningen, restaurering og bevaring, bliver det muligt at videreføre den traditionsrige sejlads, som knytter sig til denne skibstype. Everten – en havets hestevogn – var for fanøboerne lige så vigtig og naturligt et element i lokalmiljøet som de typiske fanølængehuse, der i dag står velbevarede for eftertiden. Med købet og hjembringelsen af everten Rebekka er der opstået en enestående chance for at sikre en typisk fanøbygget evert for eftertiden.

Everten skal ikke alene fremstå som et museumsstykke, men også fungere som et levende, omsejlen- de eksempel på fortidens traditioner og kunnen.

**R**ebekka blev færdigbygget i 1921 af skibsbygmester Christoffersen i Nordby.

Ifølge skibets bilbrev har skibsbygmester Christoffersen noteret, at der er tale om en færdigbygning af en af skibsværftets tidl. ejere påbegyndt nybygning. Denne redegørelse skyldes sandsynligvis det forhold, at han ved overtagelsen af Fanø Skibsværft samme år, efter skibsbygmester Abrahamsen, Nordby, ligeledes har overtaget færdigbygningen af den påbegyndte nybygning af Rebekka.

Rebekka optages i skibsregisteret samme år og beskrives der som: Evertgalease m. hjælpemotor.

Hjemsted: Nordby på Fanø og kendingsbogstaverne bliver OWXD.

Rebekka er en stor evert i forhold til de øvrige everter som gennem tiderne har været tilknyttet Fanø, hvad enten de har været bygget på øen, eller de har været indkøbt til øen udefra. Dels er skibet oprindeligt 2-mastet, hvor størsteparten af de øvrige everter var 1-mastede, og dels er vægten – på hele 12,66 tons, til sammenligning med den gennemsnitlige vægt på everter, som lå på 8-10 tons. En længde på 48,5 fod har ligeledes medvirket til at skibet må have markeret sig blandt sine »søstre« i farvandene omkring Fanø.

**S**kibsfører Jes Nielsen Madsen, Nordby, havde bestilt everten, som blev opkaldt efter hans moder Rebekka Madsen.

Straks efter overtagelsen i 1921 startede sejladsen i Vadehavet, primært dog mellem Nordby og Esbjerg. Fragterne var de for everterne klassiske: Hø, strå, klyne, kul, koks, briketter, tømmer, mursten, grus, kalk, mergel m.v. Der blev fragtet for såvel privatpersoner, virksomheder, foreninger og kommunen. Det var enkle arbejdsprocesser, hvor såvel sejlads

som lastning og losning kunne klares af føreren sammen med skibets »bedstemand eller dreng«.

To år efter indkøbet af Rebekka tilskødedes skibet til sønnen Niels Søren Madsen. Efter hans død videreførtes sejladsen af hans enke Maren Madsen frem til 1938.

Ved skøde af 10.1.1938 overtog skibsfører Herman Heinerik Hansen, Hillerød everten og med overdragelsen af kr. 2.500 kontant forlader Rebekka Fanø for de næste 54 år.

Disse mange år byder på en sejlads som bl.a. stenfisker, dykkerskib, lystfartøj m.m.

Ombygnings- og restaureringsforsøg gennem årene resulterer blot i en langsom nedbrydning af skibet og sidst i 80'erne henligger hun træt, udslidt og meget forsømt i Københavns Sydhavn.

Skibet er i en ynkelig tilstand, da fanøboerne hjemfører den engang så stolte repræsentant for sin sejl- skibskategori.

**E**n arbejdsgruppe bestående af fanøboere foranstaltede en indsamling af midler, dels til selve købet og dels til transporten tilbage til Fanø.

Efter hjemførelsen stiftes en forening med hjemsted i Nordby: Foreningen Rebekka af Fanø, med det primære formål at restaurere everten således at dens oprindelige udseende og udstyr genskabes samt videreføre de mangeårige traditioner for evertsejlads blandt Vadehavets mange frisiske øer og fastlandet.

**R**ebekka skal fremstå som en værdig repræsentant for en nu næsten forsvunden skibstype, hvor utallige unge mænd og drenge erhvervede deres første sømandskundskaber.

Gennem bevaringen sikres et enestående stykke levende Danmarks- og specielt Fanø-historie til glæde, gavn og oplysning for nulevende og kommende slægter på Fanø og andre med interesse for eller tilknytning til det maritime miljø.

**A**rbejdsgruppen samt foreningen har i de indledende stadier mødt meget stor velvilje for projektet fra privatpersoner, firmaer, fonde samt det offentlige.

**O**plysninger om skibet eller ønske om medlemskab af foreningen kan fås ved henvendelse til:

Jørn Aagaard, formand,  
Lindevej 9, Nordby ..... Tlf. 75 16 28 44.  
Lars Groth, sekretær,  
Buegangen 1, Nordby ..... Tlf. 75 16 24 34.  
Anny Sørensen, kasserer,  
Kallesbjergvej 4, Nordby ..... Tlf. 75 16 35 45.