

Historien gennem 30 år om Mellerup Bådelaug og havnen for fritidsbåde i Mellerup.

I dag (2005) er der en velbygget havn med gode faciliteter, smukt beliggende ved Randers fjord omgivet af kilometervis af absolut flade engarealer og inddæmmede agre.

For 30 år siden lå der her mellem tagrørene nogle enkelt fladbundede småbåde. Jorden indenfor var frijord, dvs. jord som ikke nødvendigvis hører til et landbrug, men dog er matrikuleret.

I et par år havde en ung mand, Bent Lund gået og spekuleret på, om ikke der var mulighed for at indrette området, så der kunne ligge flere og større både der.

Bent Lund fik snakket med nogle personer, der var interesseret i det samme.

At det på forhånd var en fuldstændig umulig opgave, vidste de ikke. Opgaven var umulig fordi området var udlagt som Ramsar-område for mange år siden, dvs. en slags fredning med henblik på at skaffe gode betingelser for vilde fugle, dyr og planter.

Projektet med havnen var aldrig blevet gennemført, hvis ikke de besluttende myndigheder i Voer-området på østsiden af fjorden i sin tid havde glemt at underskrive ramsar-aftalen. Det var heller ikke blevet til noget, hvis ikke der for mange år tilbage havde været et landgangssted for rutebåden mellem Randers og Mellerup. Falkens Bro hed landgangsstedet, som var etableret ved den nuværende sydlige mole. En dækmole for Falkens Bro har der også været, dér hvor den øst-vest vendte bådebro midt ud i havnen nu ligger. Brokker af sten og cement fra den nedbrudte dækmole ligger stadig tæt under vandoverfladen. Sådan et nedlagt landgangssted var i myndighedernes opfattelse med til at legitimere havnens placering.

Projektet var heller ikke blevet til noget, hvis ikke det kunne bevises, at Falkens Bro faktisk havde ligget der. Beviset blev fundet på Støvringgård Kloster, hvor der fandtes nogle kæmperuller med gamle kort over området, og hvor Falkens Bro var indtegnet. Protektetet var nok heller ikke blevet til noget, hvis ikke formanden for teknisk udvalg i Nørhald kommune K. Kjær Mathiasen fra Mejlby havde udført et stort og dygtigt arbejde med at åbne dørene til de 7 forskellige ministerier, der efterhånden blev involveret. Kjær Mathiasen blev senere æresmedlem i bådelaugets medlemsråd som havnefoged.

Det hele blev til noget. Begyndelsen blev gjort ved at interesserede bådfolk lejede sig ind på nabogrunden hos Gertsen i 1975. Og året efter i 1976 var der så stiftende generalforsamling i Mellerup Bådelaug, hvor man etablerede sig omkring den nuværende, men dengang mindre sydmole samt lidt op i den sydfor liggende kanal.

Så langt, så godt! Men her vil det være på sin plads at filosofere lidt over, hvordan mennesker mødes og arbejder sammen i sådan et pionér-projekt:

Mens havnen udbygges skal der arbejdes sammen ledet af mennesker, der ikke er vant til at lede netop den type arbejde, og som måske heller ikke er vant til at lede og fordele arbejde i det hele taget.

Undervejs mens arbejdet foregår skal der diskuteres indbyrdes eller med detail- eksperter, som ved –eller måske ikke ved- noget om det, de udtaler sig om.

Ved et sådan frivilligt arbejde opstår der let forhold, som minder om stemningen i frikvarterene i en skolegård. Der lades hånt om sikkerhedsforanstaltninger. Det man med godt humør vover på bådebroen, ville man aldrig finde sig i på arbejdspladsen.

Kammeraterne brøler af grin, hvis en falder i vandet en novemberdag, når broerne bjærges for vinteren. Den der praler trækkes rundt ved næsen. Den der udtaler sig uden omtanke ties til tavshed. Men glæden ved godt samarbejde er klar nok.

I dette frivillige arbejde kommer det til at gå sådan, at nogle yder langt mere end man kunne forvente, andre langt mindre.

Begrundelsen for i en historisk oversigt at filosofere lidt over pionértiden må være, at hele denne proces i sig har nogle værdier (på moderne sprog – livskvaliteter), der kan være vanskelige at møde i et moderne industrialiseret samfund. Det har simpelthen været et godt sted at mødes for ligemænd.

Noget der har været med til at holde bådelauget åbent for alle størrelser af trækprcenter, er det store frivillige arbejde der er udført af laugsmedlemmerne i årenes løb, - og endvidere den tøvende måde de økonomiske beslutninger er taget på. Det har holdt udgifterne nede på en trediedel af, hvad det ellers ville have kostet. At der så mangler lidt i kvaliteten af det udførte arbejde hist og her, er der ikke mange der har klaget over.

Mange var interesserede i at have båd liggende omkring sydmolen, Og allerede i 1977 blev pladsen for trang. For østenden af sydmolen blev der derfor etableret en ca. 50 m lang bådebro mod øst ud i fjorden. Nu blev der plads også for lidt større både og med større dybgang, for enkelte bådes vedkommende lidt for stor dybgang, så de kun kunne sejle frit ud i fjorden ved højvande. En sådan begrænsning i en families fritidsplaner er ikke acceptabel i vor moderne tid. Problemet søgtes løst på to måder, idet 2 bådejere etablerede en pirat-fortøjnings-plattform så langt ude i fjorden, så der var rigeligt med vand under kølen, - ganske ulovligt, men det gik godt et års tid, indtil den lange øst-vest bro var bygget så langt ud, at der nu var vand nok under kølen dér.

Et andet forsøg på løsning af for lidt dybde blev, at en fiskekutter fra Udbyhøj fik hyre til med sin skrue at skylle en rende langs bådebroen ud på dybt vand, men, men ved siden af den skyllede rende blev der desværre en ophobning af det bortskyllede bundmateriale, så mange både fik endnu sværere ved at komme væk fra bådebroen – og især ved lavvande.

Inden øst-vestbroen blev udbygget skete der i vinteren 1976-77 det at Kong Vinter lagde et 20 cm tyk lag is hen over fjorden. Og i juleugen 1976 kom der en storm fra NNØ og bragte isen i drift henover de dengang etablerede bådpladser. Det skete om natten, og bådpladsernes fortøjningspæle knækkede som tændstikker. Heldigvis var de fleste både taget på land, men enkelte både blev totalt massekrerede. En enkelt fiskerbåd blev skruet op i 3 meters højde oven på skrueisen, og lå der i lang tid ganske uskadet. Det må have været voldsomt at overvære, men ingen så det ske, for det var jo nat.

Vist nok i 1978 dannes nordmolen af mudder fra havnebassinets uddybning. En uddybning, som var blevet besluttet allerede året før til værn mod Kong Vinters hærgen. Der blev uddybet til forskellig dybde rundt om i havnebassinet passende til de både, man forventede ville komme til at ligge der.

Inden da var der nedbanket en pælerække i hele den planlagte nordmoles længde samt anbragt betonplader bag pælene, så det opgravede mudder ikke løb ud i bassinet igen.

En mærkværdighed ved pælenes anbringelse i fjordbunden bør nævnes: Ved nedbankningen anvendtes en rambuk anbragt på en pram. Når rambukkens hammerhoved anbragtes ovenpå en lodretstående 5-6 meter lang pæl, så sank pælen straks af sig selv de første 2 meter ned i fjordbundens mudder. Derefter var der fra en halv til en hel meters bevægelse nedad, hvor der måske skulle hundrede slag til med rambukhammeren for at

komme igennem et lag af ukendt materiale. Derefter gled pælen igen ret let videre ned. Det tog i øvrigt lang tid før nordmolens mudder var så udtørret, at molen var egnet til at færdes på.

Senere begyndte man på at gøre havnebassinet lukket ved at sætte to molehoveder på tværs mod øst, kun med en havne-indsejling på en halv snes meters bredde.

Når lejlighed og pristilbud var gunstige blev der købt rigtig mange pæle på en 5-6 meters længde. De blev så stablet op på havneterrænet til senere brug ved fornyelse eller udbygning af havnen.

Nu er der det problem ved havneterrænet, at det oversvømmes ved kraftigt højvande. Det giver normalt ingen store besværligheder, men på et tidspunkt da der var brugt en del af pælene, og resten lå i ét eller to lag, og der samtidig kom meget kraftig højvande, så sejlede en del af pælene lige så stille ud på fjorden. Det opdagede en af bådelaugets medlemmer. Han fik fat i en del tøjsnor og en motorbåd, hvorefter han sejlede rundt til de yderste pæle, der lå og drev rundt i fjorden og forbandt en halv snes stykker af dem ved hjælp af tøjsnoren. Derefter blev den ca. 60 m lange sammenbundne pælerække ved motorbådens hjælp trukket rundt om de resterende pæle på fjorden. Og til sidst blev pælerækkens to ender fastgjort til land. Senere på dagen blev alle pælene bjærget og anbragt grundigt ovenpå hinanden.

Nordmolens molehoved blev etableret ved hjælp af en udrangeret træpram, der blev købt i Udbyhøj. Først var prisen for prammen 30.000 kr., hentet i Udbyhøj. Efter gentagne forhandlinger blev prisen for prammen 5.000 kr., leveret i Mellerup. Prammen blev sejlet på plads, bundproppen trukket ud og prammen satte sig, hvor den står den dag i dag, dog hegnet grundigt inde af solide metalspunsvægge.

Det var i 1980 planerne med de to molehoveder kom på plads. Alene beslutningen om etableringen af dem indvolverede bådelaugets bestyrelse, Nørhald kommune, fredningsnævn, havnemyndigheder og lodser. I 1981 kom der en stigning i bådpladslejen på i gennemsnit 67%. Medlems kontingentet forblev det samme, nemlig 75 kr. To meter pladserne kom til at koste 155 kr. om året, 2½ meter pladserne 370 kr., 3 meter pladserne 455 kr. og 4 meter pladserne 605 kr. om året. Stigningerne begrundedes med det forestående molebyggeri.

I 1982 stoppede amtet alt arbejde på havnen, midlertidigt, pga. manglende tilladelser.

Det var på det tidspunkt en ældre mand stoppede fingrene i ærmegabene, spyttede fedt ud til siden og forkyndte den almindelige mening i Mellerup: "Den havn bliver aldrig til noget".

Den ældste båd der indtil nu har ligget i Mellerup bådelaugs havn er bygget på orlogsvæftet i 1912.

Den blev søsat i Mellerup i 1981 og lagt ved den lange øst-vest bro. Det er en klinkbygget træbåd på knap 9 meters længde og knap 3 meters bredde. En tolvårers travalje med 2-smakke-rig, en halv meters dybgang og med fine messingbeslag. Den er blevet brugt som øvelsesbåd i marinen. Under Mellerup Efterskoles ejerskab er den anvendt både som øvelsesbåd og turbåd.

En beretning om brugen af den 12 årers travalje kan som et eksempel anvendes til at illustrere, hvordan dygtiggørelse, livsglæde og spændende oplevelser kan gå hånd i hånd og give fin livskvalitet for en bådejer (om mange andre både kunne der fortælles lige så gode oplevelser):

Om travaljen, hvis navn er Mjølner, kan siges at den fra Mellerup har været op ad Gudenåen mange gange. Den har været ned langs Djurslands nordkyst og ind i bunden af

Mariager fjord. Med kun 50 cm fribord giver den en god fornemmelse af himmel og hav. Den fremdrives ved årer, sejl eller motor og kan klare sig på fjorden i op til 20 m vindhastighed pr sekund. Den kan med sin ringe dybgang gå så tæt til land, at de ombordværende kan vade ind. Den kan ad smalle kanaler gå ind til små laguner mellem rørene ved Randers fjord. Den har været anvendt til at øve fastholdelse af beholden kurs, øve "mand over bord" osv., osv. Den har efter sig i et tov trukket op til fem efterskoleelever, galende af fryd ved at skylle gennem vandet. Den har også ved glæmsomhed og manglende kommunikation været ved at tvinge en coaster på grund på kanaløen.

I 1983 var diverse tilladelser på plads. Men nu var myndighederne for alvor begyndt at kunne se mulighederne for servicering af borgerne ved at komme med planer om havneanlæg for fritidsbåde i Randers fjord: Der blev af myndighederne foreslået en regionsplan med 280 bådepladser og senere fremlagdes en plan med 600 pladser for fritidsbåde ved Mellerup.

De planer var Mellerup Bådelaug modstander af, så det endte med en bevilling på 125 bådpladser. Der kom i øvrigt også protest fra ornitologer, som var bekymret for fuglelivet med så mange både i Randers fjord.

Det kunne måske have været interessant med ansøgning om plads også til joller og surferer. Det undlod man dog, fordi det ville have forsinket de afsluttende godkendelser en hel del.

Der var nu for længst vedtaget love og regler i Mellerup Bådelaug, bla. valgtes et bestyrelsesmedlem for 2 år af gangen. Og bestyrelsen konstituerede sig selv.

I 1984 fremkom et ændringsforslag om, at formand og kasserer valgtes direkte på generalforsamlingen, hvorefter øvrige bestyrelsesposter fordeltes af bestyrelsen selv. Forslaget vandt ikke tilslutning på generalforsamlingen.

Fra Told og Skat i Randers kom der krav om, at der skulle betales moms af arbejdet på havnen udført af bådelaugets medlemmer. Kravet kom fordi forskelligt arbejde blev sidestillet med lønarbejde, selvom det kun blev pålagt medlemmerne som sideløbende med betalingen af bådpladserne. Det må dog nævnes, at der var indført en mulkt på 300 kr. hvis pålagt arbejde ikke blev udført. For at undgå at kravet fra Told og Skat blev gennemført, måtte alt arbejde gøres absolut frivilligt, hvilket bevirkede at der var nogle medlemmer, der slap lettere om ved havnearbejdet end andre.

I 1985 lånte bådelaug 150.000 kr. + pengene til moms af beløbet. Det var Nørhald kommune, der stillede beløbet til rådighed i en årrække. Samme år bliver der så bygget et klubhus med toiletter

Det var i øvrigt også det år, hvor borgmesteren i Nørhald Jens K. Kristensen viede et brudepar fra Mejlbj by i lystbådehavnen i Mellerup. Parret Ann Rasmussen og John Hinge Knudsen blev på festlig vis viet nede i deres egen båd.

Samme år begyndte Mellerup Efterskoles lærere at ro i den ovennævnte travalje Mjølner. Lærerne blev samme år og følgende år inviteret til kaproning mod et travaljerolaug i Randers.

I 1987 blev der i bådelaugets regi stiftet en ungdomsklub for jollesejlere. Det blev hovedsagelig optimistjoller, man sejlede i. Der blev lavet et særskilt ophalersted, samt landplads til jollerne. Jolleplads, ophalersted samt joller er nu for længst forsvundet, skønt behovet for en sådan jolleklub sikkert stadig er til stede.

I 1990 blev der taget initiativ til et voksent rohold for mænd i efterskolens båd Mjølner. Et par år senere etablerede Mjølners mænd sig med egen splinterny travalje i Travaljen-Nørhald-Rolaug. Det blev til en mangeårig succes med i øjeblikket 45 medlemmer. Nørhald Rolaug har vist sig god til at vise respekt for de enkelte medlemmer, f.eks. da tømrrmester Erik Damgård døde i 1994, sad roholdet i travaljen Sleipner på tofterne med rejste årer og iagttog 2 minutters stilhed, mens Sleipner langsomt drev af sted med strømmen midt ude på fjorden.

I 1995 blev det isvinter. Isen lukker sig om de enkelte pæle i øst-vest-broen, der skræver over ruinerne fra dækmolen ved den gamle Falkens Bro. Når isen er blevet så tyk, at den ikke knækker ved tidevandets stigen og falden, og isen har så godt fat om en pæl at den ikke glider på pælen, så løfter isen pælen ved tidevandets hjælp, mens vandet stiger. Når vandet falder slipper isen pælen, fordi den tynde ende på pælen vender nedad. På den måde bliver pælen ved flere højvandes hjælp løftet højt i vejret.

Det er dog ikke alle pæle der løftes lige højt, så bådbroen midt i havnebassinet kommer til at se fantastisk ud, når noget af broen er løftet 1 m, noget 2 m og andet 3 m. Det mærkelige syn er dog ikke det værste, for det er en vanskelig proces at gøre broen brugbar igen. Der rådes bod på isens løft af pæle ved at sænke pumper ned, der får vandet til at strømme langs pælene og holde dem isfri, mens isen lægger til andre steder i havnebassinet. I andre havne er der om pælene sat plastikrør, som isen frit kan glide op og ned på, når tidevandet arbejder.

I 1999 påbegyndes renovering af molerne med nye pæle og ny gangbro med lys på. Der bliver etableret grillplads og brusekabine til glæde for gæstesejlerne.

I år 2000 forlader Bent Lund bestyrelsen efter at have været formand i 24 år. Og Arne Pedersen vælges til formand.

I 2002 renoveres jollebroen og ophalerstedet. Klubhuset males i en smuk rød farve, der også klæder landskabet. I det hele taget er der ved at være så velholdt og smukt, så det er en fornøjelse at komme der, også for udenforstående.

I 2003 slås der metalspunsvægge ned indvendig ved nogle af molerne. Udvendig på molerne lægges store sten til beskyttelse mod bølgeslag og drift af is, hvis den skulle komme igen som i 1976.

Op gennem årene har bestyrelsen hele tiden haft i baghovedet: "Er molerne stærke nok. Har vi konstrueret dem rigtigt. Hvis et molehoved bryder sammen, hvad så?"

I 2005 fremhæves den smukke indkørsel ved at blive asfalteret. Så der er gode forhold for bådene og deres brugere nu. Havnen i Møllerup er den eneste havn i Randers fjord området, der er godkendt som vinterhavn, dvs. den er den bedst beskyttede havn. Men muligheden for den enkelte til at indrette sig som han har lyst til, er der ikke længere. Den selvhævdende er spændt fast i love, regler og sædvane, og den tålsomme har fået albueplads ved de samme regler: Pionértiden er forlængst forbi!! Men fra flagstangen ved klubhuset vajer en stander med bådelaugets bomærke - en hvid frit flyvende måge på blå bund.- Bomærket er tegnet af kunstneren Karl Heintz Boserup.

Peer Andersen