

BÅDEBYGGERIET PÅ FEJØ OG DE DANSKE ÅLEDRIKVASER

Af

CHR. NIELSEN

Handels- og Søfartsmuseets konservator skildrer det gamle bådebyggeri, som hans bedstefar Niels Christian Nielsen begyndte på Fejø 1878, og som stadig er i familieeje. Han giver en biografisk skitse af sin bedstefar og sin far og fortæller om de af bedstefaderen byggede Fejø åledrivråser. Med indfletning af mange kulturhistoriske træk beretter han om arbejdsgangen under bådebygningen med de håndværksmæssige traditioner og skikke, samt lidt om ålevådsfiskeriet og „tyskekråserne“s indflydelse på dette.

MIN bedstefar, bådebygger *Niels Christian Nielsen*, er født på Fejø den 30. januar 1851 som søn af Niels og Karen Andersen. Faderen, Niels Andersen, der var skrædder og møllersvend, er født i Branderslev ved Nakskov. Han havde gået i privat skole i Nakskov og var kommet til Fejø som møllersvend hos gårdejer Mads Poulsen i Østerby. Her lærte han sin kone, Karen Henriksdatter, der var fra Fejø, at kende. De blev gift og bosatte sig i Østerby, hvor han virkede som skrædder. I ægteskabet var der fire børn: Dorteia, Hans Henrik, Rasmus og Niels Christian (der blev kaldet Christian). Børnene tilbragte deres barndom på Fejø og måtte til de blev konfirmerede hjælpe til på gårdene for at tjene med til udkommet i hjemmet.

I skibstømrelære.

Bedstefar kom, da han var blevet konfirmeret, i skibstømrelære i Karrebæk ved Karrebæksminde. Hans forældre havde af nogle

skippere fået at vide, at der var en læreplads der. Mellem Fejø og Karrebæksminde var der en ret livlig forbindelse, idet en del skippere om sommeren sejlede med varer mellem de to steder; der var nogen handel med kreaturer og hvad øen ellers kunne eksportere, samt indførsel af teglsten og andre grove varer.

Christians mor sørgede for, at hans tøj og andre fornødenheder var i orden, og formanede ham til ærlighed, god opførsel, renlighed og høflighed og lagde ham tillige på sinde, at hvis der satte sig en huggespån på hans økse, skulle han endelig stryge den af, da han ellers kunne hugge sig slemt. Med disse formaninger drog han så afsted med en af de både, som skulle til Karrebæksminde. Det var i sommeren 1865.

Hans mester var skibsbygmester L. Hansen, og skibsbyggeriet lå mellem Karrebæk og Karrebæksminde. Til dette var der foruden pladsen også lidt landbrug med en jordlod, nogle svin og køer og en hest. Hesten blev også brugt uden for landbruget, når de havde ærinde ind til Næstved efter materialer til skibsbyggeriet. På en af sine første ture, hvor bedstefar skulle hente brædder i „Trælasten“ i Næstved, var han ude for et lille uheld. Da han skulle hjem, forskubbede læsset sig langsomt, uden at han lagde mærke til det, før det var for sent. Da var nogle enkelte brædder gledet frem og havde ramt hesten, så den blev bange og løb løbsk. Brædderne begyndte at styne ud til alle sider, og inden han fik hest og vogn standset, var alle brædderne gledet af vognen på et par stykker nær, som tilsammen dannede en vejrmølle. Han måtte se at få samlet alle brædderne op og få vognen læsset igen, og det blev sent, inden han kom hjem. Men det er jo de uheld, der skal til for at give ungdommen erfaring.

På pladsen blev der bygget skonnerter og jagter samt, når der var mindre med arbejde, små joller og hækjoller. Om vinteren og i den mindre travle tid måtte bedstefar også give et nap med i landbruget, da han jo boede hos mesteren. Han fik da også indimellem tid til at lave sig lidt værktøj: høvle, trævinkler, økser, hamre; smeden smedede øksehoveder, hammerhoveder, kalfatrejern osv. til

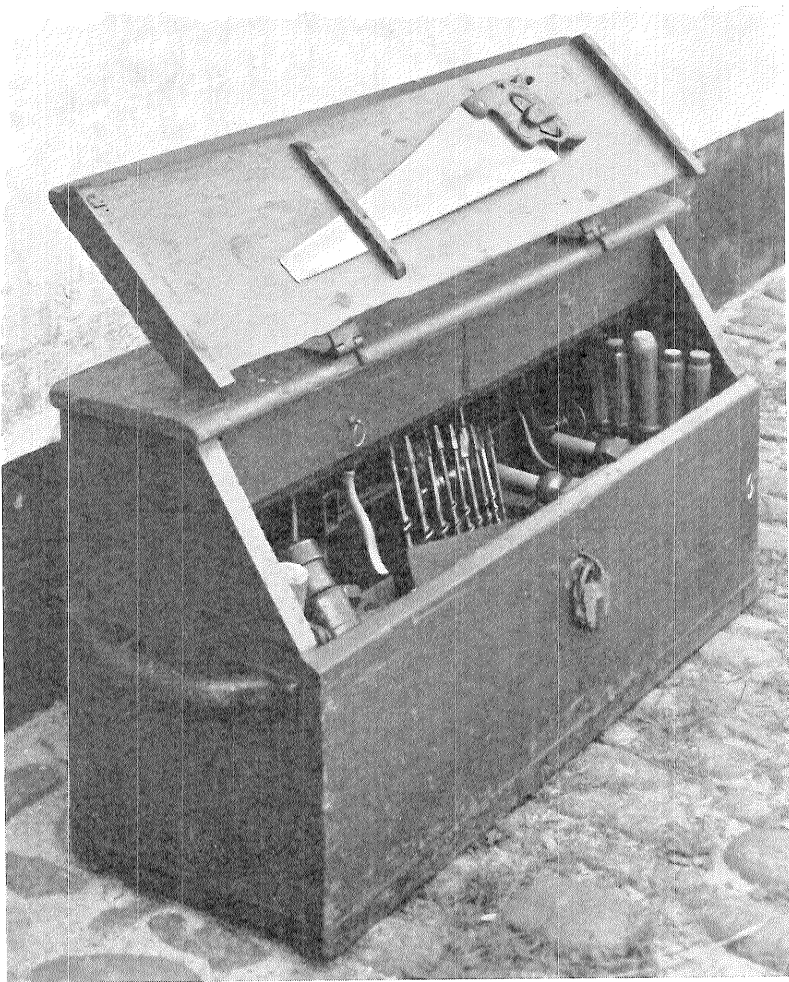
ham. Han fik også træ til en tømmerkiste og lavede sig en sådan. Det er en tradition, som har holdt sig; endnu den dag i dag får skibstømrerlærlingen træ til sin tømmerkiste. Ja selv på jernskibsværfterne var det helt op i 1930'erne skik, at lærlingene en af de sidste uger af læretiden fik træ til deres tømmerkiste, som de så måtte lave sig i arbejdstiden. Den opfattedes nærmest som en slags svendestykke, før det blev obligatorisk at aflægge svendeprove. Bedstefars tømmerkiste fulgte ham gennem hele livet, og den er endnu idag intakt og i brug. Jeg fik den 1930 af min bedstemor, da jeg var 16 år og var i lære.

Skibstømmerkisten.

Kistens mål kan variere noget. Min bedstefars kiste var kun lille. Længden ligger i reglen mellem 40 og 48 tommer, bredden mellem 12 og 15 tommer og højden mellem 20 og 25 tommer.

Kisten havde og har stadig nærmest facon som et chatol med skrå klap, men låget havde hængsler foroven på kisten, så det kunne lukkes op. Den specielle facon var nok fremkommet ved, at kisten under arbejdet ofte måtte stå ude i det fri og derfor gerne skulle være tæt, så der ikke kom regnvand til værktøjet og ødelagde det. Kisten skulle gerne kunne følge skibstømreren gennem hele livet. Den var almindeligvis lavet af 1 tomme og 1¼ tomme træ – fyr eller i enkelte tilfælde eg –, da den, når den var pakket med værktøj, var ret tung. På større pladser kunne den også godt komme ud for hård medfart, fordi der ikke altid blev taget lige stort hensyn dèr.

Kisten var gerne lavet, så at overstykket gik ud over låget, sidestykkerne og bagklædningen. Låget gik ud over side- og langstykkerne. Ved enderne på låget var der revler (tværlister) for at dække for slagvand. Hængslerne var lange bladhængsler (kistehængsler); de ældre var håndsmedede. På låget midt på kisten var der et overfald til hængelås. Under kistens bund var der på for- og bagkant en revle for at holde kisten lidt oppe fra jorden, så bunden ikke skulle stå direkte på denne og tage fugtighed. På begge ende-



Skibstømrerkiste, som blev fremstillet af bådebygger Chr. Nielsen, mens han var i lære i Karrebæksminde i 1860'erne. Kisten, der stadig er i brug, vises med låget åbent, så værktøjet kan ses. – Fot. H. Hauch.

Schiffszimmermannskiste, vom Bootsbauer Chr. Nielsen während seiner Lehrzeit hergestellt.

stykker var der et håndtag, udskåret i træ, så man kunne flytte kisten.

Almindeligvis var kisten malet grøn eller brun med sorte håndtag og beslag. Bundrevlerne og bunden udvendig var kultjærede.

Under overstykket var kisten indrettet med en hyld med to skuffer til småværktøj: tommestok, blyant, kridt, kridtsnor, lod, passere, dorne, „rottehale“ (lille stiksav) og siklinger (trækkejern for at udslutte høvlstrøg). Endvidere ottekantpasser, rev (værkkrog til oprivning af gammelt værk i nåderne), optegnelsesbog, i reglen solidt indbundet, med private optegnelser inden for håndværket, høgenæb (tilstikningsinstrument), mejslers osv. I låget var der et beslag til „fukssvans“ (større stiksav), ved begge ender, i gavlene, et beslag til stemmejern, huljern og bor, på bagklædningen beslag til vinkler, malstokke, bugthøvle, skruetrækkere og enkelte kalfatrejern, samt et par bøjler til borsving. På kistens forstykke var der en bøjle til håndøkse og stikjern. Alle beslagene var gerne af træ. I bunden lå høvle, benøkse, skarøkse, knibtang, kalfatrekølle, hamre, håndmukkert, koben, kædestrop og andet groft værktøj. Fra gammel tid har det været sik og er det stadig, at en skibstømmer selv skal holde sig med alt sit værktøj. På pladsen forefindes derimod store skruetvinger, forskellige boltebor, boltetrækkere, ambolt o. lign.

Tømmerkisterne var altid noget personligt præget, hvorfor det sjældent var nødvendigt at forsyne dem med indskårne eller malede navne eller forbogstaver.

Samme kiste brugtes selvfølgelig også, hvis ejeren mønstrede som tømmermand i skibsfarten.

Iøvrigt er typen på skibstømmerkisten meget gammel. Den ses således afbildet i Åke Classon Rålbamb: Skepsbyggerij (Stockholm 1691).

På Fejø efter læretiden.

Efter endt læretid og da det hen i december skortede på arbejde på skibsbyggeriet, tog bedstefar hjem igen til Fejø. Det var i 1870. Da rejsen foregik på apostlenes heste, nåede han den første dag kun

fra Karrebæksminde til Masnedsund. Her vidste han, at krydsjagten lå for oplægning. Denne krydsjagt havde sit virkefelt i Smålandshavet og sydlige Storebælt med station i læ af Rågå. Den blev gerne oplagt hen i december, blev rigget af, rensed og tømt for ballastjernene, så folkene kunne komme hjem til jul; i marts blev den tilrigget og gjort klar, og ballastjernene mønjede og indtaget, så den kunne være på station til 1. april. Bedstefar kendte en af matroserne, der var fra Fejø, og han fik da også på krydsjagten noget mad samt natlogis. Næste dag fortsatte han så over til Gåbense, velsagtens med sejlfærgen, og hjem til Fejø.

Han boede nu hos sine forældre og havde i den følgende tid forskelligt reparationsarbejde, ligesom han byggede et par joller og nogle små pramme. Da dette byggeri skete uden tegninger og efter øjemål, havde han lidt uheld med sin første pram. Da han nemlig havde lavet bunden og sat de to første range på, kunne han se, at den ikke havde den rigtige facon til at blive en god pram. Han satte så resolut en ny bund i prammen højere oppe og fik den så, som han havde ønsket den. Den første bund brugte han til en anden pram, og det lykkedes ham da også at give denne den ønskede facon, så begge pramme blev gode. Der var jo ikke råd til at kassere noget, da prisen for en pram på 10 à 12 fod var 18 à 20 rigsdaler.

Bedstefar foretog også adskillige reparationer på de forskellige fartøjer i oplandet. Blandt andet fik en ældre jolle på Rågå ny klædning. Her var han også nær kommet ud for et uheld, som han dog fik afværget i tide. Fiskeren havde købt klædningsbrædder i Nakskov, og for at de skulle være lettere at bøje i facon på jollen, skulle de lægges i vand en halv dags tid. Da der ved arbejdspladsen var en mose, smed man brædderne ud i denne, men det var med det resultat, at de hurtigt krummede sig og blev hule, da de kun blev våde på den ene side. Bedstefar så det heldigvis, da han om aftenen kom ned for at kigge til dem. Han fik så fat på nogle sten, som han lagde på brædderne, så de kunne synke og blive våde over det hele. De rettede sig da også, så de blev brugbare, og arbejdet på jollen blev pænt og tilfredsstillende.

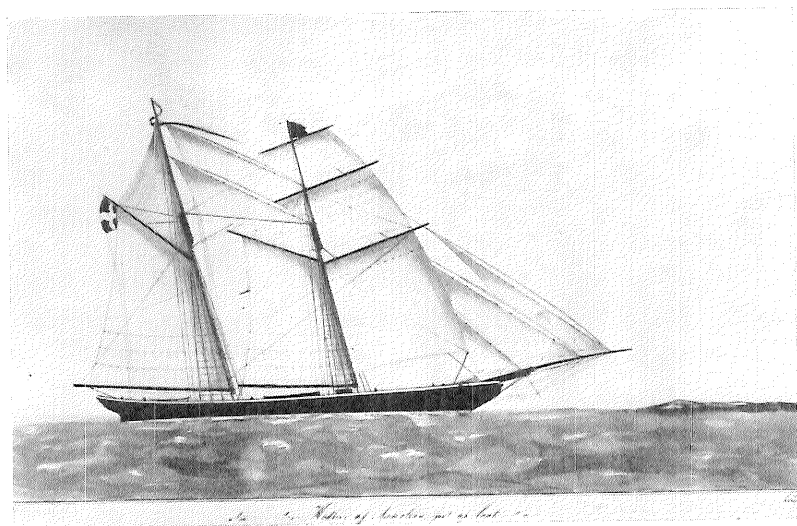
En anden større reparation var istandsættelsen af en mindre båd i Urne (Horslunde sogn, Nordvestlolland). Den var blevet meget forsømt og trængte til at blive kalfatret overalt udvendig. Da den var klinkbygget, var det lidt besværligt at komme til i „landene“ (mellem klædningsplankerne), og bedstefar og fiskeren gravede da resolut et hul i sandet under bådens ene side og væltede den, så den fik bunden i vejret. Derved blev det nemmere at komme til at kalfatre og bege den, og beget løb nu også bedre ned i nåderne.

Det var almindeligt, at unge bådebyggere den første tid tog ud til fiskerne og bådejerne og foretog reparationsarbejderne på stedet. Mange gange byggede de endda små fiskerbåde hos fiskerne, som selv købte materialerne ind. Bådebyggerne boede imens hos fiskeren og fik en passende betaling for deres arbejde. Ofte sad de så om aftenen og snittede pinde til klædning og spanter for at spare på spigre og klinker. Dette hjemmebådebyggeri blev forøvrigt brugt helt op til århundredskiftet ved Nordenhuse på Fyn. På den måde blev bådebyggerne også kendt på egnen og kunne senere nedsætte sig med eget værksted og hjem, når de stiftede familie.

På langfart.

Det skortede på ingen måde på arbejde for bedstefar, men da han i foråret 1872 fik tilbud om at få hyre som tømmermand på klipper-skonnerten „Hother“ af Nakskov, slog han til og tog med. Skonnerten målte 82 læster (142 74/100 tons) og tilhørte firmaet Puggaard & Hage i Nakskov. Den førtes af skipper J. P. C. Hansen (kaldet „Hother-Hansen“). Styrmanden var fra Fejø; det var ham, der havde skaffet bedstefar hyren. Der var fem mands besætning på skonnerten: skipper, styrmand, tømmermand, en matros og en dreng. Hyren var for tømmermanden 22 rdlr. om måneden, og rejsen varede fra 18. marts til 22. juni.

Inden afrejsen anskaffede bedstefar sig træskostøvler, olietøj m. m., ialt for 22 rdlr., som han fik i forskud. Rejsen gik til Brasilien efter sukker, og det var hans første tur over Nordsøen. Dér fik de da også



Skonnert „Hother“ af Nakskov (Puggaard & Hage), ført af kapt. J. P. C. Hansen. Den var bygget i Nakskov 1856 af skibsbygmester P. Riddersborg og målte 82 commercelæster. – Farvelagt tegning, signeret Lund, på Lolland-Falsters Stiftsmuseum, Maribo.

Schooner „Hother“ von Nakskov, 1856 in Nakskov gebaut.

deres første storm, så skonnerten flere gange bordfyldtes. Bedstefars træskostøvler blev fyldt med vand, og hver gang tog han dem af og hældte vandet ud. Da styrmanden havde set dette nogle gange, sagde han: „Christian, du tror da vel ikke, du kan varme hele Nordsøen op? Behold du hellere det vand, du har i støvlerne, og nøjes med at varme dét op!“ Det var jo et godt råd, og det blev også fulgt resten af den tid, bedstefar sejlede.

På turen ud anløb skonnerten Antwerpen, hvor bedstefar supplede sit værktøj for en udgift af 20 francs. Han sendte endvidere to breve hjem, hvad der kostede 80 centimer i porto. Det var de eneste breve han fik lejlighed til at skrive undervejs. De samlede udgifter i Antwerpen beløb sig i dansk valuta til 7 rdlr. 34 skill., og pengene fik han i forskud.

Rejsen gik uden uheld til Brasilien, men navigationen havde dog

snydt dem noget, for da de kom på bredden af anløbspladsen, var de imod beregningen endnu $2\frac{1}{2}$ døgn til søs og måtte så sejle stik vester i. Men dette var en almindelig forseelse dengang, da man jo ikke havde så gode ure, at man kunne regne længden nøjagtigt ud. Skonnerten måtte nu løbe langt op ad en flod til en lille plads, hvor sukkeret var billigt, fordi kun få skibe kunne komme derop. Sukkeret var pakket i trækister, og for at få lasten stuvet fuld, måtte mange af kisterne skæres over og have indsat nye gavle. Dette gav meget arbejde til tømmermanden, og det var også en af årsagerne til at skonnerten havde en sådan med. Lastningen gik pænt, og de sejlede afsted igen.

På hjemturen anløb de Newcastle, hvor bedstefar atter købte værktøj, ialt for 10 shilling (= 4 rdlr. 50 skill. dansk). Derfra afsejlede de til Malmø, hvor sukkerlasten blev losset, og herfra afsendte bedstefar det tredie brev hjem. Ved ankomsten til Nakskov havde turen varet 3 måneder og 4 dage. Den var forløbet uden uheld og havde indbragt bedstefar 68 rdl. 90 skill. Ved afregningen var der en rest på 24 rdl. 88 skill., når forskuddene til tøj og porto samt til køb af værktøj var trukket fra. Hans afregningsbog eksisterer endnu.

Bedstefar sejlede så fortsat de følgende år som tømmermand, da en ung mand dengang ikke rigtig blev regnet, hvis han ikke havde sejlet på langfart. Han tog dog mest hyre på dampskibe, som dengang havde en ret stor sejlføring, og mest i nord- og østersøfarten. Han forfærdigede i den periode forskelligt værktøj: langhøvl, vinkler og mal (smigstok) og lavede også lidt sømandshusflid, blandt andet en model af en newfoundlands-konnert og et moderne klipperskib. Han blev dog først helt færdig med modellerne, efter at han kom hjem til Fejø.

1874 var bedstefar til orlogs. Han var ombord i fregatten „Jylland“ og var som befaren matros med på kong Christian IX's rejse til Island med fregatten. Efter tjenestetiden fortsatte han atter i nord- og østersøfarten, men efter at have sejlet et par år til, drog han i 1877 hjem til Fejø for at begynde sit eget bådebyggeri der. Han

havde under sin sejltid sparet lidt penge sammen til at nedsætte sig for, og det meste værktøj havde han som omtalt forlængst anskaffet sig.

Som bådebygger på Fejø.

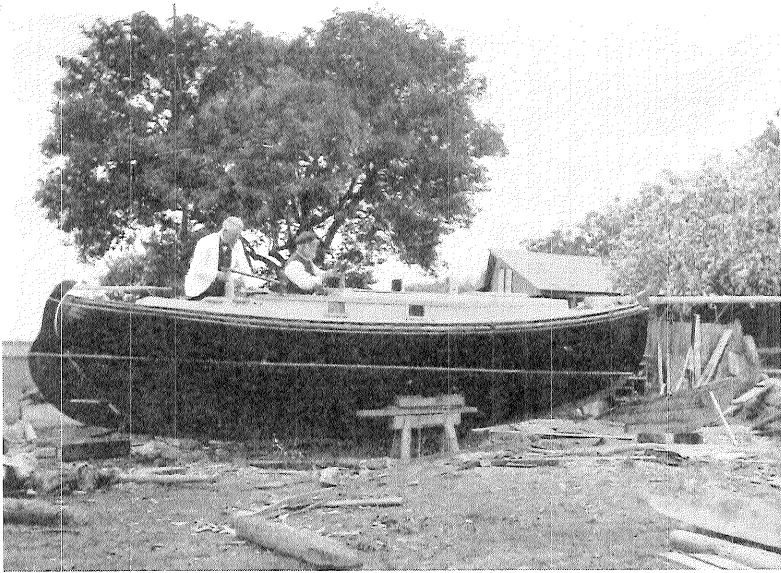
I løbet af vinteren 1877-78, hvor han boede hos sine forældre, erhvervede han et lille engstykke i Østerby nede ved Dybvig. Her byggede han sig et bindingsværkshus med tegltag, $10\frac{1}{2} \times 18$ alen stort. I den vestre ende var der værksted, $10\frac{1}{2} \times 7$ alen, med port i den søndre side. 1878 fik han borgerskab som bådebygger. Femø, Fejø og Askø udgjorde et birk, og birkedommergården, hvor borgerskabsbeviset blev udstedt, lå på Fejø. Bedstefar havde også fået lavet sig noget groft værktøj: bukke, savbukke, en høvlebænk, en filebænk med en skruestik på den højre side og på venstre side en stor skruestik af træ med en skruetvinge som spindel, et par store skruetvinger, kædestropper, et par store tænger, ligesom han havde lavet sig nogle kiler, klamper, klemmer og andet nødtørfigt værktøj. Fremdeles byggede han en svedekiste; den var anbragt inde i værkstedet, og fyranordningen var simpelthen vaskekedlen i vaskehuset ved siden af.

Bedstefar gik nu straks i gang med at bygge og lave reparationsarbejde. Der var dengang ingen havn på Fejø, kun et lille brohoved, et par stenarme og 4 stenkar, hvoraf det ene kunne bruges til overkrængning for kølhaling af mindre både og jagter. Af større nybygninger kan nævnes tre joller til Vejrø. Den ene blev bygget som postjolle og var i brug til 1910. Alle tre joller var bygget uden tegninger, og de var helt hans egen type. De var gode sejlere. Efter tidens byggemåde havde de retstående forstævn, men et smukt opkilet agterskib, rundgattet og med krumb indfaldende stævn over vandet, for på en let og fiks måde at få lidt rundt agterskib i dækket. Der blev også bygget nogle 18 fods damjoller, en lodsjolle til lods Spender, Masnedø, en mindre jolle til fiskerikontrolløjet „Falken“ i 1890 til en pris af 225 kroner, og i 1891 og 93 byggede han et par mindre både på ca. 25 fod. Disse både havde en fin facon og havde til en

vis grad de nye krydsjagter, som „mester“ E. C. Benzon i Nykøbing F. havde konstrueret dem, som forbillede. De var byggede med en underløben rund forstævn, smukt udfaldende for- og agterskib og med en rund og fyldig dæksplan. De var gode sejlere og blev forbillede for den senere kendte Fejø-type, og også for Fejø-åledrivkvaserne. Alle disse både og joller var byggede efter skabeloner og uden tegninger, men efter syn og erfaring.

Da havnen i Fejø blev bygget 1882, må der have været godt med arbejde i bådebyggeriet, da bedstefar ikke deltog i det egentlige havnearbejde, men først, da der skulle lægges brohammer. Arbejdet dermed blev ledet af en hjulmand og en snedker Chr. Olsen, men da de skulle rette pælene ind i hammeren, og disse ikke stod helt, som de skulle, vidste de ikke, hvordan de skulle gribe sagen an, og fik så bedstefar til at hjælpe sig med dette arbejde.

Efter nogle års forlovelse giftede bedstefar sig den 17. maj 1885 med Rasmine Margrethe Rasmussen, som var født på Fejø 2. dec. 1862. Der var stadig rigeligt arbejde, og han må også have haft lidt fortjeneste, for det følgende år købte han et stykke jord norden for op til den plads, han allerede havde. Jordstykket målte 29×60 alen. Til jordstykket hørte en vej, ca. 150 alen lang og 6 alen bred, som førte hen til den offentlige kommunevej. I sommeren 1886 flyttede han huset op på det nye jordstykke, dels fordi huset på den gamle plads havde ligget temmelig lavt, så der ved højvande kunne komme til at stå vand på gulvet, dels for at han kunne få en tømmerplads foran værkstedet. Til hjælp ved flyttearbejdet havde han en ung mand, Chr. Mortensen, som også i travle perioder havde hjulpet ham med andet arbejde, samt den nævnte snedker Chr. Olsen, der stod for havnearbejdet i 1882. De lagde først en kampestensgrund af tilhuggede sten, hvor huset skulle stå, hvorefter det blev nedtaget og igen opstillet på den nye grund. Det voldte ikke nogen vanskeligheder, da huset var af bindingsværk, men nogle af murstenene tog jo trods alt lidt skade, og disse blev derfor brugt i nordsiden og i vestgavlen, som så blev kalket, mens sydsiden og østgavlen stod i gule sten og egetræsbindingsværk. Samtidig med flytningen blev værk-



Den i 1881 af Chr. Nielsen byggede postjolle til ruten Vejre-Fejø under ombygning 1910, hvor den fik indsat ny stævn under vandlinjen. På billedet ses den gamle forstævn stående foran jollen. I jollen t.h. bådebygger Chr. Nielsen. I baggrunden værkstedsbygningen.

*Das 1881 gebaute Postboot für den Postverkehr Vejre-Fejø
während des Umbaus 1910.*

stedet i den vestre ende forlænget med $3\frac{1}{2}$ alen mod syd i en bredde af 7 alen. Svedekisten blev flyttet og opsat langs vejen; den fik et åbent ildsted, hvor der kunne fyres med gammelt brænde. For brandfarens skyld var det godt, at den lå et stykke fra værkstedet. Her har den stadig sin plads.

Der var i de følgende år meget arbejde i havnen med at krænge og kølhale de ved øen hjemmehørende jagter og skonnerter, og der kom også fartøjer fra de omliggende pladser Bandholm og Kragenæs. Til at gå sig til hånde i den travle tid havde bedstefar en hustømrer Rasmus Jørgensen og den nævnte unge Christian Mortensen. Han havde også noget arbejde på Skalø (ved vestenden af Fejø) hos fisker Rasmus Nielsen. Det blev til en lang dag, når han arbejdede

dør. Han havde $1\frac{1}{2}$ times gang til og fra Skalø morgen og aften, og da arbejdstiden var fra kl. 6 morgen til kl. 6 aften, dog med midt-dagspause, blev det sent, inden han kunne komme hjem. Han måtte tidligt op om morgenen for at være ved arbejdet kl. 6. Men sådan var nu engang arbejdsforholdene på den tid.

I 1892 byggede bedstefar en håndmuddermaskine til Fejø havn. Den blev bygget på dagløn fra i juni til i september, og det tog 61 dage à 10 timer til en dagløn af 3 kroner. Muddermaskinen havde en størrelse af 24 fods længde, $10\frac{1}{2}$ fods bredde og 1 fod 8 tommers højde. Den var bygget af fyr med ender af 2 tommer planker, boltet sammen, 3 tommers bund og $\frac{5}{4}$ tommes klædning på klink. Den gjorde fyldest indtil op i 1930'erne.

Af andre specielle fartøjer, der blev bygget, kan nævnes nogle isjoller til færgestederne Fejø og Kragenæs (færgemændene Ole Larsen og Ole Bjørn), på 18 fod; to mindre isjoller til amtet, en til Vejrø og en til Lilleø (Askø kommune), begge beregnet til læge-transport om vinteren; senere lignende isjoller til lodserierne på Femø og Rågå. Efter sagkyndiges udsagn var disse isjoller lettere at arbejde med end f. eks. dem ved storebæltsoverfarten, og de bruges endnu idag ved Rågå og Guldborg lodserierne (Femø lodseri blev omkr. 1930 overflyttet til Guldborg).

Det synes som om der har været nok at bestille, men kun ringe fortjeneste for bedstefar. Småskipperne, som han arbejdede for, kunne øjensynlig med mindre slæb tjene mere end han. Derfor købte han den 7. maj 1894 efter moden overvejelse en lille klipper-skonnert „Niels“ på 12 læster (19 tons) fra firmaet Qvade i Bandholm. Den var bygget i Sakskøbing 1861 og var rigget med pælemast til stormast og med stang på fokkemasten. Han kendte skonner-ten udmærket, da han i flere år havde haft den til kølhaling og reparation. Prisen var 1600 kr. Han ændrede dens navn til skonnert „Dyvia“ af Fejø.

Imidlertid skete der samtidig noget, som helt skulle vælte hans planer om at sejle med den. Han havde nemlig om vinteren bygget sin første åledrivråse, som blev afleveret 19. april 1894 i bilfærdig

stand til fisker Frits Nielsen i Karrebæk. Den var 25 fod mellem stævnene, 9 fod bred og 3 fod 8 tommer høj, og prisen var 400 kr. Da han straks efter afleveringen fik bestilling på en lignende åledrивkvaser til fisker Christiansen i Karrebæksminde, måtte han den 14. maj 1894, en uge efter købet af skonnerten, meddele assuranceselskabet, at han oplagde denne på ubestemt tid, idet han ikke regnede med at komme ud at sejle med den dette år. Da hans bror, Rasmus Nielsen, som var bosiddende på Fejø, men om sommeren sejlede som styrmand med forskellige danske skonnerter på islandsfiskeri, hellere ville sejle som småskipper, tog han om efteråret den 17. november 1894 borgerskab som skibsfører og sejlede derefter med skonnerten. Han overtog den forøvrigt senere, og den fik da igen sit gamle navn „Niels“. Rasmus Nielsen havde den til 1907, men den udgik først af registret 1928.

De tyske åledrивkvaser.

Grunden til at byggeriet af åledrивkvaser tog et sådant opsving, og at efterspørgselen efter dem blev så stor, at der var mulighed for at få en rimelig pris for arbejdet, var, at tyskerne ca. 1872 begyndte fiskeri i Danmark med åledrивkvaser. Årsagen hertil var, at der i de tyske farvande ved Stralsund kun måtte fiskes med et bestemt antal kvaser, og de unge fiskere kunne derfor ikke begynde fiskeri selv, før en gammel fisker enten holdt op eller døde, hvis de da ikke kunne købe de gamle fiskere ud ved at overtage deres gamle kvaser. Da driftige fiskere af folkene på de tyske handelskvaser havde fået oplyst, at forholdene i Danmark ved Kallehave, i Smålandsfarvandet og i Lillebælt var meget lig de tyske, tog de med deres kvaser op til disse pladser og begyndte at drive ålevådsfiskeri dør. De fik også mange ål, – flere end de stedlige fiskere tog med deres håndvåd, soppevåd og landdragningsvåd. Da danskerne let kunne se fordelene ved det nye fiskeri, som også var mere behageligt og nemt, lagde de deres metoder om og gik over til de tyske. De begyndte at købe de indførte tyske kvaser, men det varede ikke længe, før der i Kallehave,

Kolding og Fredericia blev bygget kvaser, som var kopieret efter de tyske.

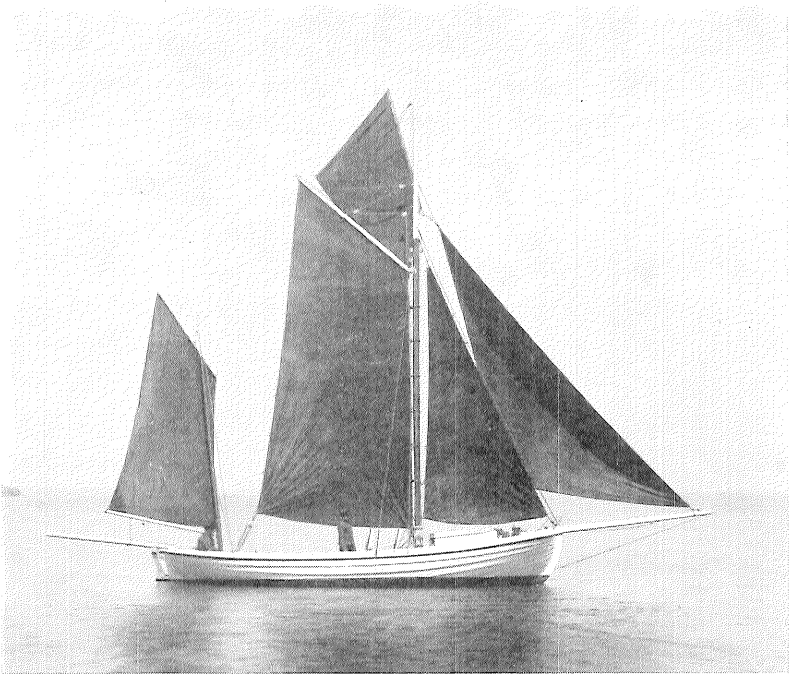
Flere af de tyske fiskere bosatte sig forøvrigt i Danmark, da de havde bedre forhold her end hjemme, og mange blev også gift med danske piger.

Tyskekvasen var ca. 31 fod lang mellem stævnene og var rundgattet med ret skarpt agterskib. De lidt dyrere og finere havde rund elliptisk hæk. De havde alle en slags klipperstævn og var forsynet med et sidestiksværd (sidekøl), der kunne skiftes fra side til side. Sværdet var nødvendigt for ikke at drive sidelæns, da kvasen kun havde et ringe dybgående. Kvasen var kravelbygget med den øverste planke på klink. Den havde fordæk med ruf og beboelse, sidedæk, og agter en åben dam til fiskene. Den var rigget med to master, spryd og drivbom, og sejlføringen var løs klyver, stagfok, storsejl uden bom, stort topsejl og løs mesan.

Fejø åle drivkvaserne.

De første åle drivkvaser byggede min bedstefar efter de samme skabeloner som hans 25 fods både, bortset fra at den underste planke var skåret af. Kvasen blev så forsynet med plankekøl, men i stedet for sværdet på tyskekvaserne havde den sænkekøl i en rille i plankekølen og havde lukket dam med damdæk og tragt. Den havde samme rigning og sejlføring som den tyske kvase, blot noget mindre, tilpasset efter kvasens størrelse. Bortset fra de to første kvaser, bedstefar byggede, var de gennemgående på 26 à 27 fod mellem stævnene, og han regnede selv den 27 fods kvase for den bedste.

Denne kvasetype var langt lettere at arbejde med end den tyske kvase. Den var nemmere at hale op til ålevåddet, og i dårligt vejr arbejdede den ikke så hårdt i søen på grund af sin lettere konstruktion. I det hele taget var den mere tilpasset efter danske forhold end de fremmede kvaser og dem, der var bygget efter tysk model herhjemme. Det varede ikke længe før Fejø-kvasen helt fortrængte disse. De fleste driftige fiskere udskiftede deres gamle kvaser efterhånden og



Åledrivkvasen „Edel“, bygget 1898 (billrev 4. maj) af Chr. Nielsen til fisker Ole Jensen Strandby, Agtrupvig pr. Kolding. I årene 1896–1909 byggede Nielsen ialt 13 kvaser til egnen omkring Kolding og Middelfart.

Aaltreibquase „Edel“ von Kolding, 1898 von Chr. Nielsen gebaut.

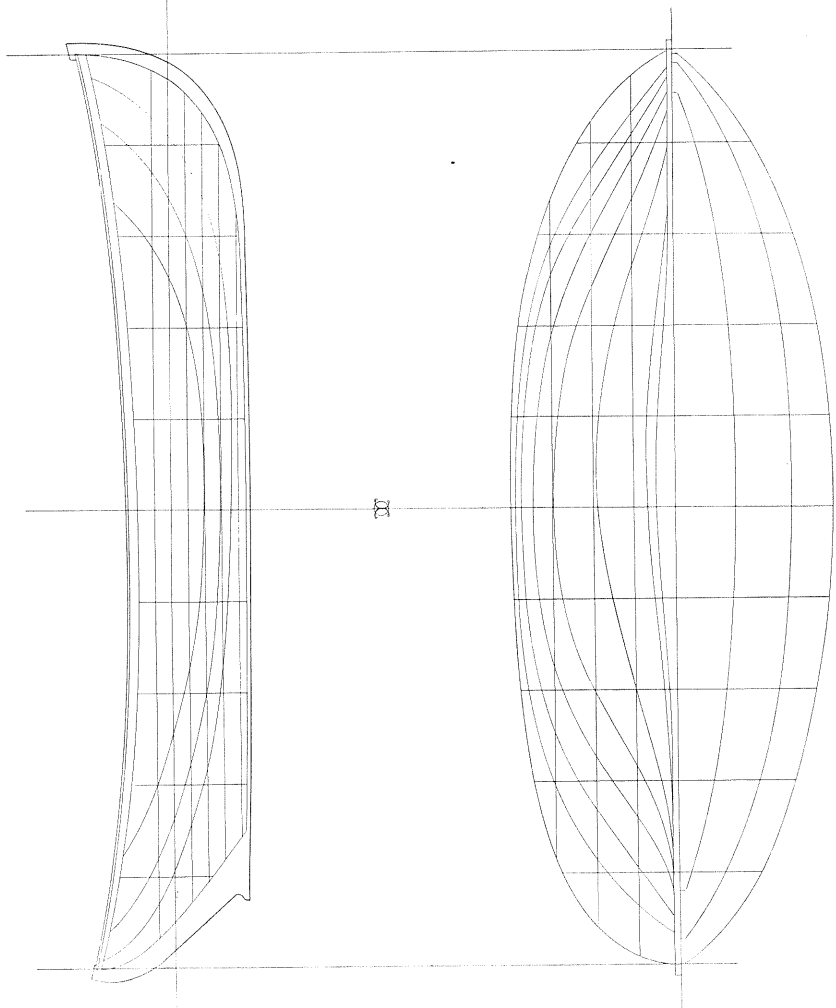
fik Fejø-kvaser i stedet, ja selv flere tyske fiskere af de i Danmark boende anskaffede sådanne. Bedstefar havde nu igennem mange år forudbestilling på sin kvase, især da ålekvasefiskeriet stadig udvidedes til andre egne af landet, f. eks. Isefjorden og Ringkøbing fjord, samt Hjerting bugt ved Esbjerg. Herover kom driftige fiskere fra Kolding, som resolut læssede deres kvaser på en godsvogn og lod dem fragte med jernbanen tværs over Jylland. Mange steder blev der solgt enkelte kvaser, så på den måde optrådte Fejø-kvasen overalt i Danmark, hvor der blev drevet åledrivvådsfiskeri, dog med undtagelse af Limfjorden, hvor der gælder særlige bestemmelser for fartøjslængden.

Fra 1896 lå faconen så godt som fast, og der blev kun gjort små forandringer. Nogle byggedes lidt fyldigere i middelspartet og blev forsøgsvis gjort lidt bredere, alt efter fiskernes ønsker. Enkelte blev forsynet med jernsænkekøl, nogle med sværdkiste, men man gik snart over til kun at bruge træsænkekøl, da denne havde de fleste fordele. Jernsænkekølen led nemlig ofte havari, hvis den ramte en sten, idet den nemt blev bøjet og så ikke var til at få op, mens træsænkekølen havde den fordel, at når den ramte en sten, gled den op, hvorefter den igen faldt på plads, når stenen var passeret. Den virkede også ligefrem som en god lodhiver, idet den løftede sig, når den nåede bunden, således at den kunne varsko, når kvasen kom ind på grundt vande, inden den tog bunden. De første sænkekøle var en kvart cirkel på 4 fod 3 tommer i radius, men da det viste sig, at kvaserne sejlede bedre, når sænkekølen ikke var helt nede, gik man over til at lave sænkekølen 18 tommer under nævnte kvartcirkel.

Det gik nu godt med bådebyggeriet på Fejø, og i disse år måtte bedstemor også tit give et nap med på værkstedet, når der var rigtig travlt, såvel ved oplankningen, som når klædningen skulle klinkes. Hun var sin mand en god hjælp, både på værkstedet og i hjemmet.

Materialerne.

Bedstefar kunne ikke lide, at pladsen helt skulle udgå for materialer. Derfor havde han altid noget egetræ i kævler liggende, samt lidt Kalmar-træ, en særlig god art fyrretræ, og ligeledes jern og søm. Når der så indgik bestilling på en ny kvase, blev der straks udregnet efter de foregående, hvad af materialer der skulle bruges, så der kunne blive bestilt egetræ i skoven til stævn, køl og spanter. Træet hjemkom i kævler og blev skåret og ophugget på pladsen. Det klædningstræ, der var af eg, blev enten købt i skoven, især ved Torrig og Saksøbing, og skåret på savværk, eller også købt på et savværk i Saksøbing i $\frac{7}{8}$ tommes tykkelse. Kalmartræet blev leveret fra København i $1\frac{1}{4}$ tommes tykkelse og skåret ned til $\frac{7}{8}$ tomme på et skæreri, sædvanligvis Snedkermestrenes Finérskæreri på Nørrebrogade i København.



Aaledrivkvasse

„De 13 Søskende.“

Bygget 1911 af Bootsbygger Chr. Nielsen, Fjrd
til Fisker Jens Peter Jørgensen, Askov. Askov.

Længde — 91,9”

Bredde — 31,9”

Højde — 31,3”

Skole. P. Tommas. / Led.

Limietegning til åledrivkvasen „De 13 Søskende“,
bygget 1911 af Chr. Nielsen til fisker Jens Peter
Jørgensen (Skov) på Askov. — Opmålt af bådebyg-
gerens sønnesøn, konservator Chr. Nielsen.

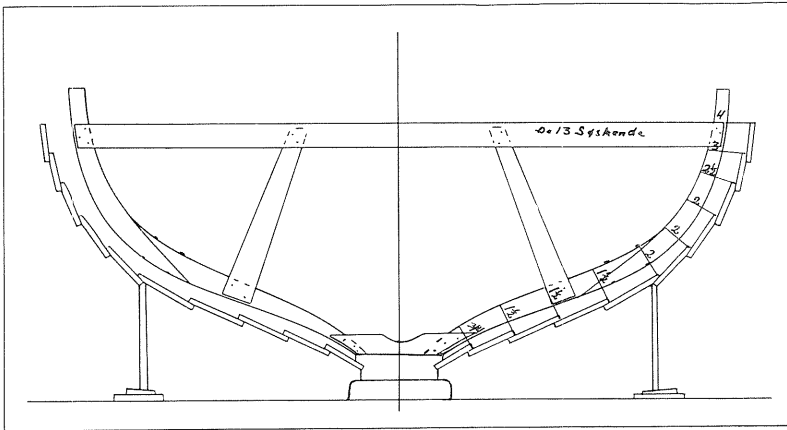
*Aaltreibquase „De 13 Søskende“, 1911 von
Chr. Nielsen gebaut. Limietriss.*

De norske søm og spigre samt galvaniserede stifter og rundjern blev ligesom klinkpladerne købt hos de vante leverandører i København. Fyrretræ til dæk, ruf, banjer og indretning leveredes af øens trælasthandler, købmand Holm i Østerby.

At der blev skåret $\frac{3}{8}$ tommes bræt fra barkkanten af Kalmar-træet til klædningen, skyldtes ønsket om at få så god en klædning som muligt og for at undgå, at der var vindridser (små revner og flækker, fremkommet ved tørring) i klædningen. De fraskårne brædder blev så enten solgt til snedkerne på øen eller brugt til små joller og pramme. Også det, der var skåret som spild på spanter og essing, kunne bruges til små både, hvorfor det var af betydning, at der blev bygget sådanne joller og pramme ind imellem kvaserne, så træet helt kunne udnyttes. Når der var gode bestillinger, blev endda søm og spigre købt hjem i hele kister fra København. Beg blev bestilt i hele tønder, også i København. Beslag, masteringe, rakker til gaffel, rorbeslag, røstjern og ankre blev smedet i Bandholm eller hos øens egne smede. Bedstefar brugte oftest smed Chr. Nagel i den gamle bysmedje, som endnu står i Østerby.

Bygningen.

Når nu køl, stævne og bjørne var blevet skåret og tildannet med økse og høvl, blev de rejst på nogle klodslag i værkstedet og støttet af op i loftsbjælkerne. Derefter blev der rejst 4 skabeloner, lavet af afskåret træ, mellem stævnene med en omtrent ens afstand imellem sig. Disse blev så stivet af indbyrdes og op i bjælkerne, og så var man klar til at begynde opklædningen. Denne bestod gerne af 11 range i hver side. På skabelonerne var indskrevet plankebredderne og hvor stor afstand klædningen skulle have fra skabelonerne. Målene var taget efter de foregående pæneste kvaser. Der var anført navnene på hvem de var bygget til, og stregerne var gerne indskrevet på såvel skabelonens for- og agterside, som i styrbords og bagbords side. Det gav i første omgang fire forskellige påskrifter, og hvis det kneb med tydeligheden, kunne der også bruges forskellige farver.



Skitse af skabelon, visende kvasen „De 13 Søskende“s middelspant med de på skabelonen skrevne mål af klædningens afstand fra denne. Skitsen illustrerer, hvordan man i praksis bygger både på klink uden konstruktionstegning.

Quase „De 13 Søskende“. Verwendung einer Schablone für das Mittelspant.

På den måde kunne de samme skabeloner bruges til alle kvaserne, og fiskerne kunne få den kvase, de ville have. Bygningen efter skabeloner betød, at man uden at lave specielle konstruktionstegninger dog på en nem og sikker måde kunne opnå veldimensionerede fartøjer.

Når så kvasen var klædt cirka halvvejs op, blev der i enderne gerne indsat en skabelon ekstra for lettere at se, hvor meget klædningen skulle falde for at få den fyldige og runde dæksplan. Der måtte også tages et vist hensyn til træet og dets facon under udtagelsen af klædningen, og det krævede stor erfaring at få et pænt plankeforløb og den rigtige facon på kvasen. Således var det af betydning, at der ved de krumme klædningsplanker agter blev taget hensyn til, at der blev skåret mest træ fra på plankens overkant, for at den bedre kunne blive så „rig“ i overkanten, at den kunne strække sig mest muligt uden at springe. Her måtte derfor tit bruges eg, da det ville give for megen risiko og arbejde at bruge Kalmar-træ. Enkelte fiskere ville også gerne have den øverste og

en enkelt planke forfra af eg. Forefter hvor plankerne ikke skulle strækkes så meget, skulle der skæres ud midt i planken, eller der skulle skæres mest af i plankens underkant, for at den ikke skulle komme til at falde for meget.

Ellers foregik selve måltagningen af klædningsplankerne med et tyndt bræt, ca. $\frac{3}{8}$ tomme, kaldet en ri, lig klædningsplankens facon. Der blev gerne brugt en 4 forskellige rier. Rien blev nu bøjet til i den ønskede facon uden om den planke, som var påsat kvasen, og der blev så med kridt slået en streg langs plankens overkant på rien og ved skabelonen og i „halsen“ (plankens ende mod stævnen) skrevet plankens bredde. Rien blev så lagt på den nye klædningsplanke, og faconen overført efter kridtstregen på planken. Denne blev så skåret til og høvlet og skulle nu være klar til at komme i svedekisten, hvor den blev opvarmet i damp i ca. 45 minutter.

Svedekisten var en lang kasse af træ, hvor plankerne lå til dampning på nogle jernbolte, ca. en tredjedel oppe i kisten. I bunden var der kun koldt vand, idet dampen fortættedes og blev til vand. Dette løb ud af kassen forneden.

Når planken nu var passende „svedet“ (dampet), blev den udtaget og kunne nu bøjes i den ønskede facon ved hjælp af klamper og kiler i halsen ved stævnen og hen langs den undersiddende planke med klemmer og kiler af træ. Flere steder understøttedes den af stokke og, hvor den skulle falde mest, med nogle særlige gafler af træ, der kunne sættes ned over planken og vride den i den ønskede facon. Klædningen overlappedes med ca. $1\frac{3}{8}$ tomme (over landingen eller over lægget), og når planken var tildannet og aflandet med den undersiddende planke, blev der indsat klinker med en passende afstand på ca. $5\frac{1}{2}$ tomme. I halsene ved stævnene indsattes der spigre. Ved stødene (samlingen af klædningen) blev der udvendig påsat lister på ca. 30 tommers længde for at jævne disse. Når så kvasen var opklædt, blev der sat nogle støtter under plankelandene, og enkelte søm blev også sat ind i skabelonen. Det var almindelig regel, at der blev trakteret med „løftede“ pandekager (gærpande-

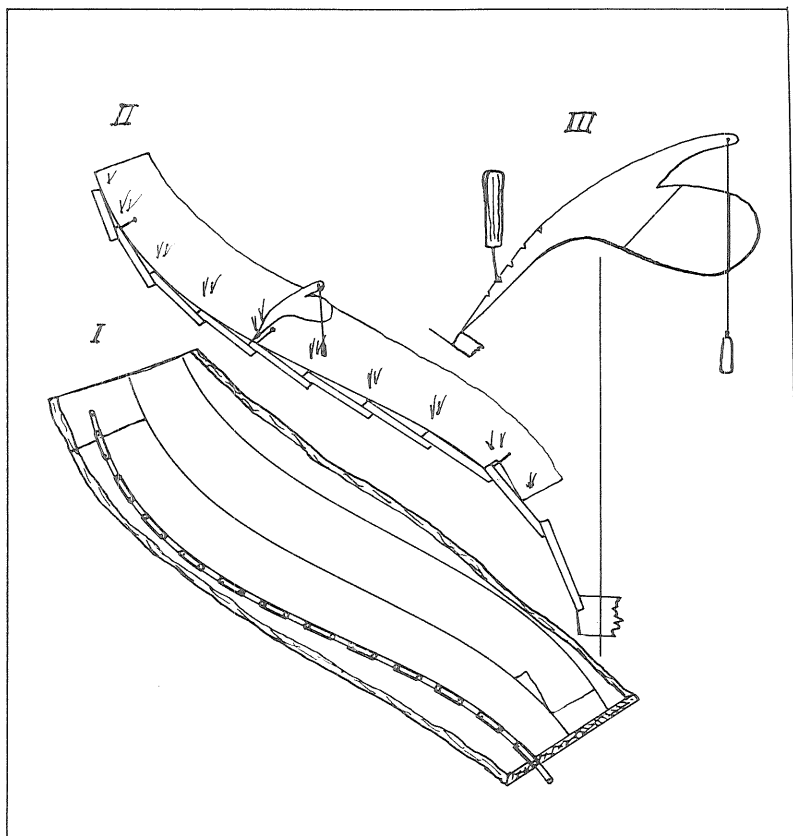


Svedekisten, der på grund af brandfaren er anbragt i god afstand fra bådebyggeriet ved vejen op til dette. — Forf. fot.

Der Schwitzkasten der Bootsbauerei.

kager lavet af æbleskivedejg), når opplankningen var foretaget, da det jo var en vigtig del af arbejdet, der nu var gjort færdig.

Nu kunne der tages mål af spanterne. Dette blev gjort med en vrangbue (en af små led sammenklinket stok, hvor hvert andet led var et enkelt stykke og hver andet et dobbelt; leddenes længde var ca. 4 tommer). Vrangbuen blev banket til efter klædningen, dør hvor spantet skulle ligge, og bagefter blev den lagt på det stykke spantetræ, der havde faconen, for at det kunne blive grovskåret og tilhugget med økse. Det spantetræ, som skulle bruges om dagen, blev almindeligvis skåret og hugget om aftenen, da dette arbejde ikke krævede så meget lys som var nødvendigt for at se at stikke spantet til. Belysningen i værkstedet var to-tre petroleumslamper. Herefter blev spantet befæstet til klædningen med nogle søm og lagt på denne, hvor det skulle bruges, for dør at blive stukket til med to stik i hver plankeland med et dertil brugt redskab, kaldet høgenæb (eller abekat), forsynet med lodsnoer og lod. Den facon, der nu

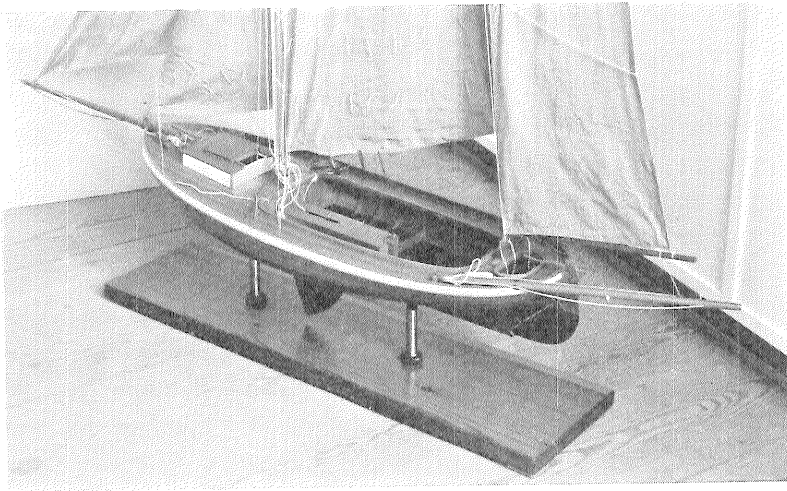


I. Vrangbuen (malstokken) lagt på spantetræet efter at den er tilpasset klædningens form. – II. Måltagning med høgenæbbet af oplængerne til kvasen. – III. Høgenæbbet med lod i snor og „tilstikker“. Høgenæbbet er skåret i en ca. 1 mm tyk plade af metal (messaging) eller jern.

Aufzeichnen der Spanten und Auflänger mit Mallbogen und „Habichtsschnabel“.

fremkom, blev skåret til med en sav af to mand, en på hver side af spantet, for at de kunne se stregen. Spantestykket blev fastgjort i en spændeanordning, almindeligvis i en filebænk.

Når spanter, bundstokke og damskotter var spigret til klædningen, kunne skabelonerne udtages, og man kunne så lægge damdæk og essing, knæ og dæksbjælker. Essingen er en gennemgående forstærk-



Kvasen „De 13 Søkende“, set agtenfra over dæk. Man bemærker drivbommen med drivline, styrehullet agten for mesanmasten og i det åbne rum midtskibs pumpe og dam med damtragt. Rillen i damlemmene er til sænkekølen, når denne er optrukket. I styrbords side ses vådlinerne liggende på dæk. – Fot. H. Hauch.

Quase „De 13 Søkende“, Decksansicht.

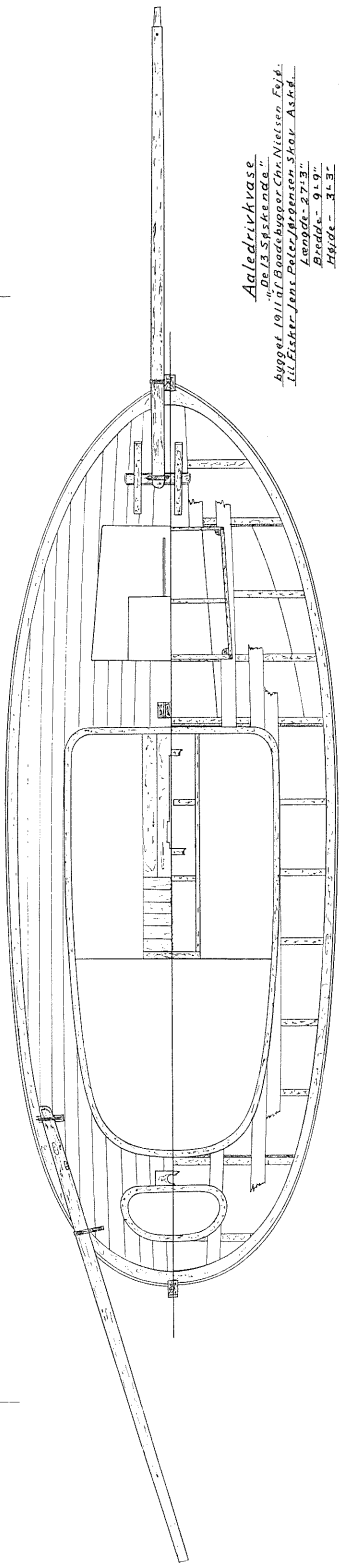
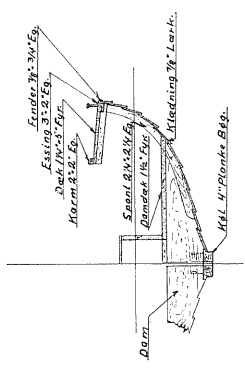
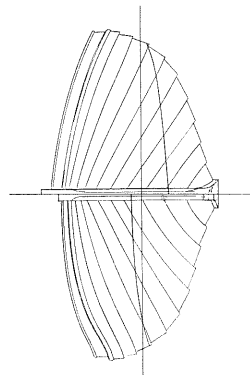
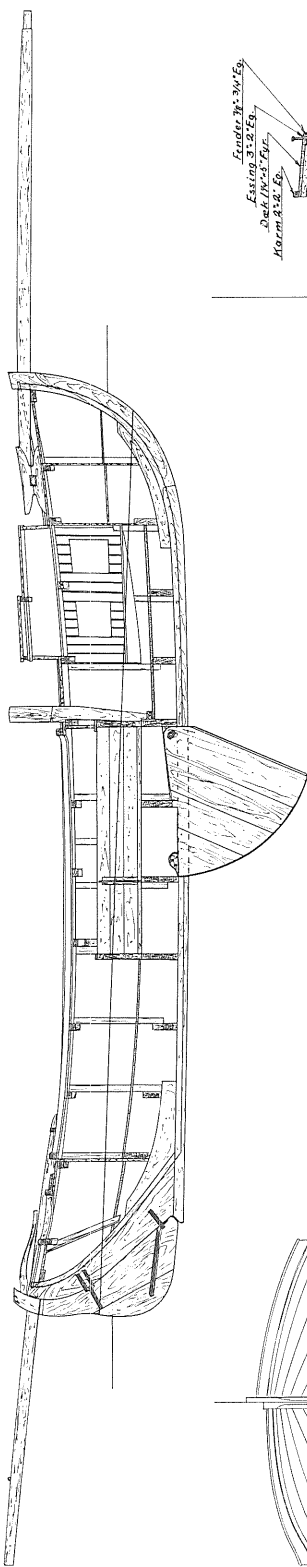
ning hele klædningen rundt på indersiden, dækkende spanteenderne og forboltet i disse. Så blev skotterne indsat og lukafet i forskibet indrettet, hvorpå der blev lagt dæk af $1\frac{1}{4}$ tomme fyrreplanker. I de første kvaser var dækket af høvlet og pløjet træ, senere, da kvaserne blev lidt dyrere, af gennemskårede $1\frac{1}{4} \times 7$ tomme planker. Derefter blev der over lukafet anbragt et forruf med skydekappe. På dækket sattes egekarme om det åbne rum midtskibs og om styrehullet agter. Efter dette blev opståendet lavet (nærmest lig et finkenet), ved enderne mod stævnene af eg, men over midten af én tomme fyrrebræt, $3\frac{1}{2}$ tomme høj. Opståendet blev boltet i essingen med „stubbolte“, i dette tilfælde $\frac{3}{8}$ tomme rundjern på $5\frac{1}{2}$ tomme længde, tilspidset i nederste ende, og der blev udskåret spygatter i opståendets underkant mod essingen. Oven på opståendet blev lagt en lille lønning af eg, og på øverste klædningsplankes udvendige overkant en halvrund fenderliste af eg („randjord“), $1\frac{3}{4} \times \frac{3}{4}$ tomme. Ind

imellem var der lavet sænkekøl („sværd“), rør og mastekiste, og dermed var alt træarbejdet på kvasen færdigt.

Arrangementet af kvasen var følgende: fra forstævnen i styrbords side forefter i opstående et lille åbent klys til ankeret; på dækket foran for ruffet en bedding til fortøjning og til beslag for det løse spryd; beddingen stod $4\frac{1}{2}$ tomme til bagbord. Forruffet var ligeledes forskubbet 3 tommer til bagbord for at give så meget mere dæksplads i styrbords side for bedre at få plads til ålevåddet. Mellem forruf og karm om det åbne rum midtskibs var anbragt en mastekiste i en egetræs fisk i dækket; mastekisten hvilede på en dæksbjælke og på forkanten af damskottet. Agten for det åbne rum var agterdæk med styrehul; foran for styrehullet var mesanmasten anbragt, og i bagbords side drivbommen og beslag til denne. Drivbommen var løs og havde en skrå stilling, så dens agterste ende ragede ind over kvasens centerlinie.

Lukafets indretning bestod af et lukket rum helt ude forefter; op mod dette under fordækket var en tværskibskøje, under dækket i styrbords side en lukket køje. Køjerne var enkeltkøjer, da besætningen kun bestod af to mand. I bagbords side stod to faste skabe til proviant og tøj. Mod skabe og køje fandtes en åben bænk i hver side. Mellem bænkene på forskottet under køjen var et med slingrekant forsynet klapbord, der var befæstet til skottet med et par hængsler. Under dækket mellem dam og ruf fandtes en lille forhøjning til kogeordination: grydekabys eller petroleumsapparat. Dørken lå tværskibs. Toiletforholdene var ordnet såre simpelt, idet man benyttede trekanten mellem drivbom og skibssiden, hvor man kunne sidde sikkert.

Midtskibs i det åbne rum var først dammen. De to forreste rum var sværddammen, hvori sænkekølen var anbragt og støttet af en ekstra forstærkning på kølen; det agterste rum var til ålene. På damdækket i styrbords side var der en løs afskotning for ål og „møg“ (tang, mudder o. lign.), for at ikke dette skulle spredes over hele banjen. På agterkanten af damtragten var en træpumpe, hvormed man kunne pumpe det vand, der kom i kvasen, over i dammen,



Aaledrivkvas
 De 13 Søsken af Askø.
 Bygd af 1870.
 Til Fabrik Jern. Pølsen. Skov. Askø.
 Længde - 9 1/2 f.
 Højde - 4 1/2 f.
 Sænk 2 1/2 f.

Arrangementstegning til kvasen „De 13 Søsken“ af Askø.
 Quase „De 13 Søsken“ von Askø. Bauzeichnung.

især under fiskeriet, når våddets indhold blev styrtet på damdækket. Agten for dammen var der tværskibsbanjer; mellem styrehul og rummet midtskibs var et skot. I styrehullet var en tværskibsbanje, og lidt nede fra dækket en lille bænk i hver side. —

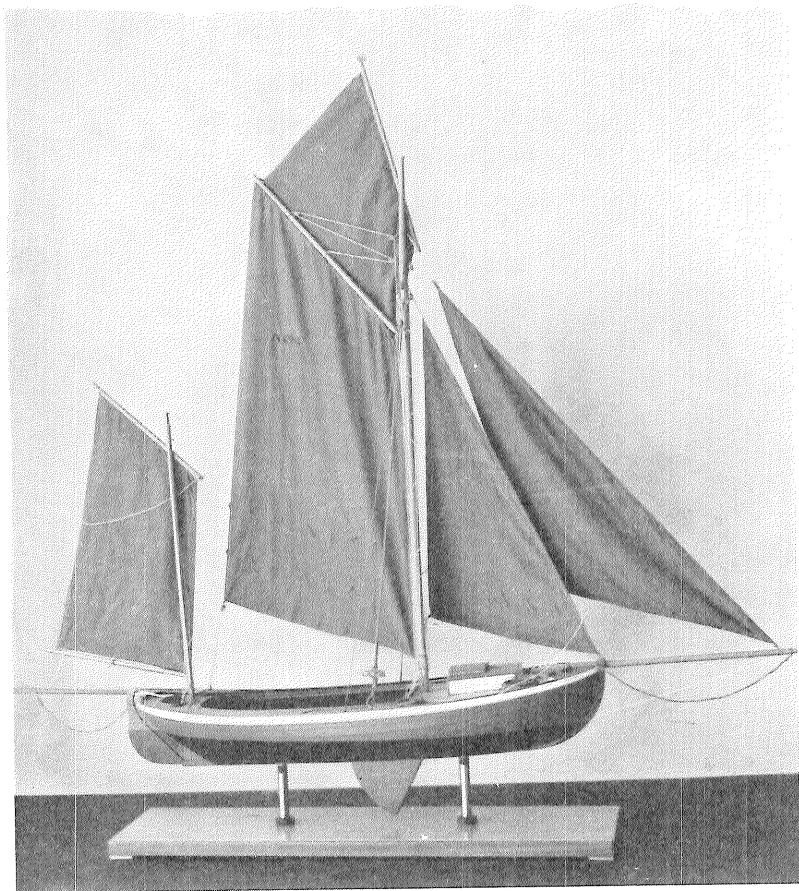
Efter at træarbejdet var færdigt, blev vandlinien afsat, dels efter erfaringen, dels efter de tidligere byggede kvaser. På for- og agterstævnen blev der anbragt et bræt tværskibs og vandret, hvorpå der blev trukket en snor langskibs. Denne snor blev så langs brættets overkant trukket ind mod klædningen, og for at støtte snoren blev der indsat små stifter, hvor den nåede klædningen. Efter disse mærker blev så vandlinien revet ind i klædningen med en lille krappasser (passer, hvis ene ben har en riveanordning). Efter dette var kvasen færdig, så den kunne gøres løs for afstivningen, der holdt den i byggestillingen, og stævnen kunne rettes af i overkanten.

Kvasen blev nu lagt over på siden, så den kunne blive kalfatret („kalfaget“) i landene og langs køl og stævne. Hertil blev gerne brugt lysgarn eller bomuldstråd. Efter at dette var indlagt, blev nåden beget med træbjærebeg. Herefter påsattes der beslag: „timejern“ (i timeglasform) ved stævn og køl, rorsbeslag og røstjern.

Nu fik kvasen kultjære i bunden og blev malet. Som grundfarve udvendig brugtes schweinfurtergrønt. På dækket blev der gerne ferniseret; fernissen var iblandet noget engelskrødt. Udvendig over vandet var kvasen gerne malet grøn med hvidt opstående; indvendig på opstående og essing var den grøn. Ruffet var hvidt med grønt ruftag og grøn kappe. De kvaser, der ikke var grønmalede udvendig, var gerne grå, og nogle, særlig de på Askø og Lilleø, havde brune ruftage og kapper, og deres dæk var også tit malet brunt.

Sejl og master.

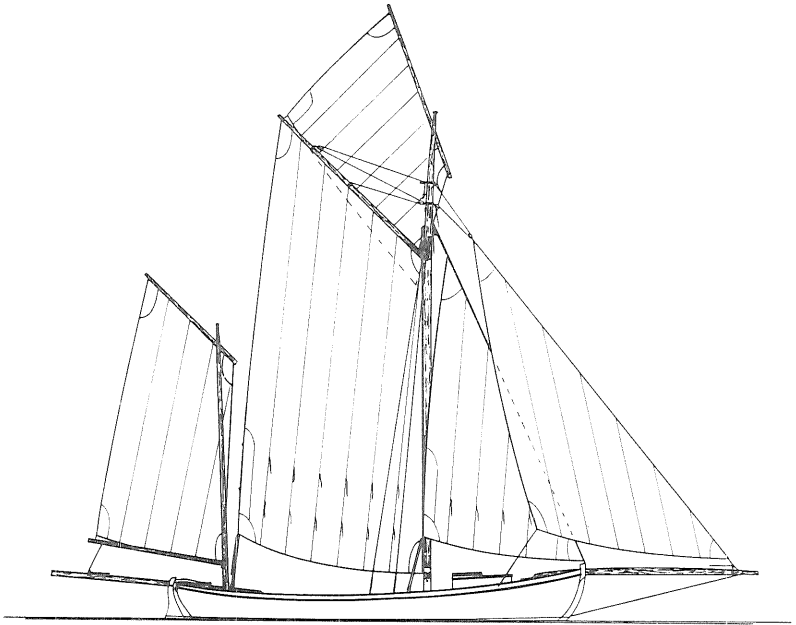
Sejlene blev gerne bestilt hos sejlmager F. N. Halmøe i Nykøbing Falster, hvis fiskerne ikke havde andre ønsker, men de overlod det i reglen til bedstefar at bestille sejlene, og han foretrak Halmøe. De enedes gerne om størrelse og kvalitet. Den største forskel var, om



Model af kvasen „De 13 Søsken“ af Askø, bygget af konservator Chr. Nielsen efter de her gengivne opmålinger. På modellen bemærkes sænkkeølen (af træ) i helt nedsænket tilstand, drivlinerne på srydnok og drivbom, samt „skidttaklet“ ved det forreste vant i styrbords side. — Fot. C. Larsen, Helsingør.

Quase „De 13 Søsken“, Modell des Konservators Chr. Nielsen.

kvasen skulle have spidst eller firkantet topsejl. Bedstefar satte Halmøe meget højt som sejlmager, og de af ham syede sejl stod også gennemgående altid godt. Efter at der var sejlet lidt med de nye sejl, blev de gerne imprægnerede med en blanding af hestefedt,

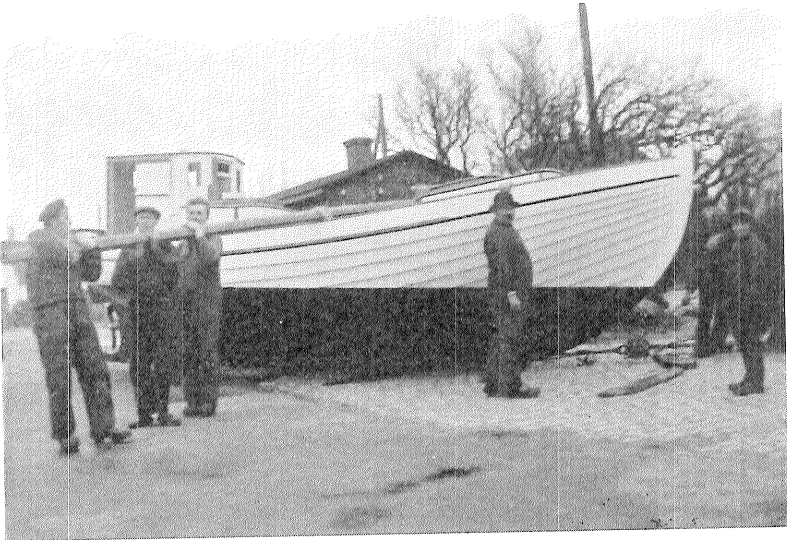


Sejltægning til „De 13 Søskende“ af Askø.

Quase „De 13 Søskende“. Segelriss.

okker, blanktjære og vand, som i varm tilstand blev påsmurt sejlene.

Nu blev masterne og rundholterne lavet. Masten var gerne af en fyrrebjælke, 16 alen lang og 6×6 tommer tyk, så man kunne få så stiv en mast som muligt. De andre rundholter, spryd, drivbom, topsejlsrå, gafler, bom og mesanmast, blev i reglen tilvirket af runde graner. Rigningen var to spænd vant og stag, begge af snoet jerntråd. I styrbords side var der et såkaldt „skidttakkel“ til at løfte våddet ind med. Det løbende tovværk var af hamp eller manila. Vantet var forbundet til røstjernene med sytove, og staget gik gerne gennem et hul i stævnen ind på beddingen eller var sjækket til et stævnjern.



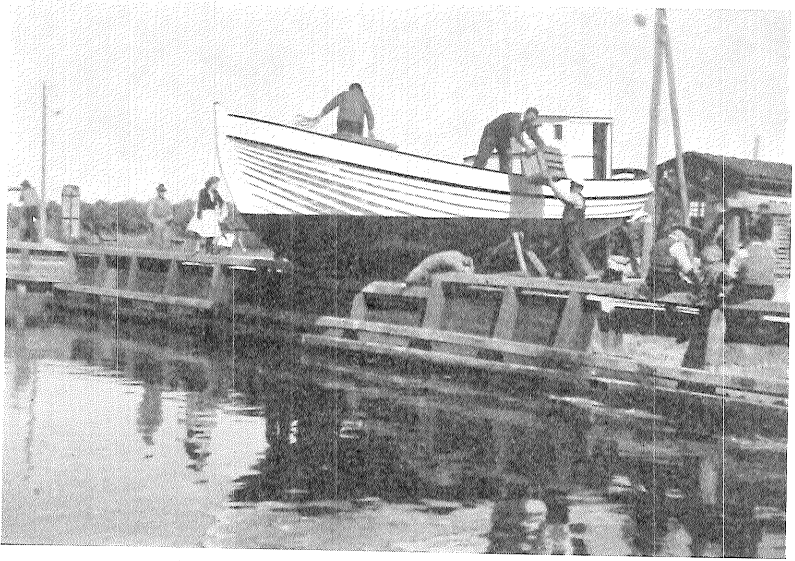
Transport fra værksted til havn af fiskebåd „Gerda“ af Askø før søsætningen 1937. Over båden er lagt en bundgarnspæl, surret til røstjernene, rækkende ud til styrbords side og støttet af tre mand for at holde den i balance. Båden trækkes over træstykker, smurt med grøn sæbe („udskør“, „fedtlapper“). Under forstævnen ses taljeblokken. Søsætningen skete med motoren installeret; samme dag kunne „Gerda“ sejle hjem til Askø. – Fot. fru skibsfører Christensen, Fejø.

Fischboot „Gerda“ von Askö wird von der Werkstatt zum Hafen gezogen. 1937.

Klædedragten.

Min bedstefar gik almindeligvis klædt med sorte lædertræsko, blå molskindsbenklæder, hvid hørlærredsskjorte med halslinning og halvt opsmøgede skjortearmer, så uldtrojen stak lidt neden for skjorten, blå Holmens vest og kasket med sort læderskygge og blanke knapper til hageremmen, den såkaldte „Nykøbingkasket“. Hans undertøj var en lang, langærmet uldtroje og lange underbenklæder, hjemmestrikkede med to masker vrang og to masker ret. Om sommeren havde han sokker og om vinteren lange strømper, der gik op over knæet. De var enten sorte eller grå. Forklæde brugtes aldrig.

Når han var i det fine tøj, var det blåt Holmens klæde: lange benklæder uden opslag, toradet, lang jakke, vest, stor, stiv, hvid



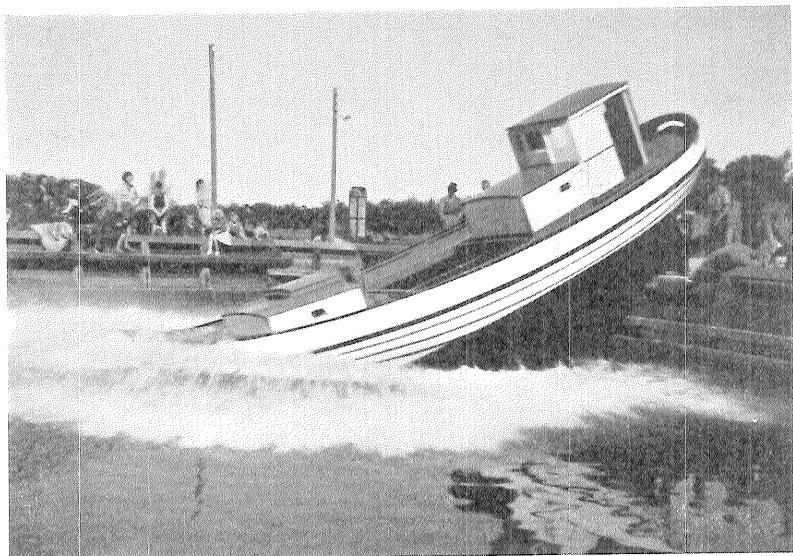
Søsætning af fiskebåd „Vira“ af Skalø i Fejø havn 1948. Båden gøres klar til afløbning på „nordre slæbested“; bommen er fjernet, og et par sække med høvlspåner er anbragt på brohammeren for at beskytte båden ved eventuel krængning. – Fot. fru skibsfører Christensen.

Fischboot „Vira“ von Skalö, ehe es im Hafen von Fejø in See gesetzt wird. 1948.

flip med sløjfe under snipperne, kravebryst og på hovedet en kasket. På fødderne havde han sorte sko eller fedtlæderstøvler. I vestelommen sad uret, befæstet til en tynd dobbeltguldkæde, med medaillon, hvori et fotografi af bedstemor og en lok af hendes hår.

Søsætningen.

Når kvasen var ved at være færdig, kom de fiskere, der havde bestilt dem. De, der kom langvejs fra, havde ofte indsyet de penge, de skulle betale for kvasen, i deres uldtrøje, og de var ivrige efter at komme af med de mange penge, såsnart de var ankommet. De skulle gerne bo hos bedstefar, til kvasen var færdig, og da de sjældent havde betalt ret meget eller i det hele taget nogetsomhelst på den i forvejen, beløb summen sig gerne til en 600 à 700 kroner. Bedstefar



Fiskebåd „Vira“ under søsætningen i Fejø havn, idet den tager vandet. Søsætningen sker altid med forstævnen forefter, da den største vægt ligger agter.

Fot. fru skibsfører Christensen.

Fischboot „Vira“ wird über das Bollwerk in See gesetzt.

sendte ikke gerne bud efter dem, før han var sikker på at have kvasen færdig. Ellers gik de gerne og fandt på så mange forskellige småting, de skulle have lavet ved samme lejlighed.

Endelig var alt klart til søsætningen af kvasen. De stedlige fiskere og de af øens beboere, der var interesserede i skibe, vidste det altid nogle dage i forvejen.

Kvasen blev slæbt fra værkstedet over engen hen til det nordre bolværk i havnen, hvorfra den skulle søsættes uden sliske ud over bolværket. Hele søsætningen tog ca. 2–3 timer. Når kvasen var kommet ud af værkstedet, blev der først lagt en bom hen tværs over den, og den blev surret til røstjernene. Et par mand støttede kvasen, for at den ikke skulle vælte. Bommen ragede kun ud til den ene side, da man derved bedre havde på fornemmelsen, om kvasen holdt balancen. Til at trække kvasen blev der brugt en firskåret

talje og i forhånd noget kæde, så taljen, når den var halet til bloks, kunne „forfares“ (kortes ind). Kvasen blev trukket på kølen, og der blev som strøer brugt „udskør“, dvs. de fladrunde træstykker, som var blevet skåret fra på siderne af de kævler, der var skåret op til spantetræ. De blev smurt med grøn sæbe („fedtlapper“), og strøerne blev lagt med en afstand af ca. 3 alen og blev „forfaret“, efterhånden som de blev fri agter, for igen at kunne blive transporterede frem. Der skulle gerne være en 12–14 strøer at skifte med.

Når nu kvasen var kommet hen til slæbestedet, blev der ved kølen anbragt et par klamper, så kvasen ikke skulle kunne skride sidelæns. Bommen tværs over blev aftaget og mandskabet ligeligt fordelt på begge sider af kvasen. For en sikkerheds skyld blev der på brohammen i hver side lagt en sæk med høvlspåner. Alt blev så gjort klart til afløbet, og tampen af løberen blev gjort fast i løjbommen agter for at kunne stoppe kvasen i farten. Hvis der var børn, fik de lov at være oppe i kvasen under søsætningen. Der blev nu varskoet fra bedstefar, der selvfølgelig havde ledelsen af søsætningen, at alt var klart, og med et rask tag og skub sattes kvasen i bevægelse for så at glide ud i sit rette element. Undertiden blev der råbt hurra, når båden tog søen, hvad der skete under en kaskade af vand. De tilstedeværende ønskede ejeren til lykke med sit nye skib.

Kvasen var ikke udsmykket, hverken med flag eller grønt. Nogen direkte skibsdåb eller navngivning af den foretoges heller ikke. Havde båden i forvejen fået bestemt sit navn, var dette enten malet på, eller et navnebræt var påsat. Der var ingen hemmeligholdelse af navnet i forvejen, som man træffer det ved dåben af større skibe. En del kvaser fik forøvrigt aldrig deres navn påmalet, men et navn skulle de i hvert fald have, når de blev indregistrerede hos toldvæsenet. Før fiskeriloven af 1888 blev bådene sjældent indregistrerede og fik heller ikke altid navne.

Udvælgelsen af navnet skete på forskellig måde. De fleste kvaser blev opkaldt efter ejerens kone eller datter (f. eks. „Rigmor“, „Anna“, „Marie“, „Inger“), eller navnet stod i forbindelse med fiskeriet („Aalen“, „Laxen“, „Silden“). Bådens sejlerdygtighed

fremkaldte navne som f. eks. „Maagen“, „Svalen“, „Svanen“. Man kunne også tage navnet efter større skibe eller efter orlogsskibe, man havde aftjent sin værnepligt på („Viking“, „Tordenskjold“, „Heimdal“). En af kvaserne, „Chr. Nielsen“ (1907), blev forøvrigt opkaldt efter bedstefar.

Når kvaserne blev solgt, blev de ofte omdøbt. Dog var der nogen overtro med omdøbningen, så mange var bange for at give dem nyt navn. De gamle ejere ønskede ofte, at deres kones navn ikke skulle bæres længere, når de havde solgt kvaserne, hvorfor de forlangte dem omdøbt, og i reglen fik de da den nye ejers hustrus navn.

Løbegildet.

Efter søsætningen var der gerne hyggeligt løbegilde i værkstedet. Heri deltog alle hjælperne. Det var aldrig svært at skaffe mandskab til søsætningen. Der var gerne brug for 10–12 mand, men i reglen meldte sig det dobbelte antal. Det var gratis arbejdskraft, men de belønnedes med at blive indbudt til gildet.

I værkstedet blev gulvet fejlet, når kvasen var kommet ud, og der opstilledes borde og bænke. Bordet var gerne nogle planker på et par bukke, og bænkene var stilladsplanker på nogle sømkister.

Til gildet blev der serveret kaffe, æbleskiver og den traditionelle „Fejøl-punch“.

Det kan måske mere læserne at få opskriften på denne punch :

- 2 potter rom à 75 øre,
- 1½ flaske rødvin à 58 øre,
- 2 pund sukker à 20 øre,
- hel kanel for 10 øre,
- lige dele vand og rom.

Udgifterne til punchen beløb sig til 3 kr., hvilket svarede til en dagløn, som priserne var ved århundredskiftet.

Stemningen under gildet var høj, og man fortalte erindringer og snakkede „skiv“. Der blev drøftet mange forskellige emner. Mange mente, at skibe både havde følelse og synsevne, og man havde da

også gode hensigter med sit skib; man kaldte det som nævnt gerne op efter sine kære for at bevise både dem og skibet en hæder. Man ville da også gerne være god ved sit skib, give det godt tovværk og gode sejl og holde det pænt med maling. Det betød noget at stå sig godt med sit skib. Blandt de fleste gamle fiskere var der en fast overbevisning om, at skibet kunne se, og mange ville hellere købe en brugt kvase, der havde udvist gode fiskeegenskaber, fremfor en ny, da de mente, at fiskeresultaterne lige så vel kunne stamme fra fartøjet som fra fiskerens dygtighed. Det havde mange gange vist sig, at to kvaser kunne ligge og fiske ved siden af hinanden, og den ene fik mange ål og kun lidt „møg“ (mudder, tang o. lign.), mens den anden fik meget „møg“, men ingen ål. Mange gange, når de skulle hale efter endt driv, kunne både ålevåd og liner være snoede, så det hele lignede et stort halstørklæde, der var vredet rundt. Ligeledes viste det sig tit, at når et sådant forsømt fartøj skiftede ejer og kom til en, der lod det male og gav det nyt tovværk og nye sejl, kunne det forbedre sig og blive en god ven og komme til at sejle og fiske som andre kvaser. Det var da et sikkert bevis på skibets evne til at leve med. På grund af denne overtro var det let for de driftige fiskere at sælge deres gamle kvaser og få dem skiftet ud med nye. Men det var rigtignok ikke altid, at kvasens gode ry svarede til forventningerne, når den skiftede ejer.

Ligeledes var det af stor betydning, mente man, at der var penge i skibet, og det var ganske almindeligt at lægge en *mønt under stormasten*. Ved udskiftningen af gamle master blev de penge, der fandtes under dem, tillige med en ny mønt lagt under den nye mast. På ældre skibe kunne der på den måde være mange mønter under masten.

Bedstefar har aldrig bygget en jolle eller båd, uden at der har været indlagt en mønt mellem stævn og køl eller mellem bjørn og stævn. Han mente ikke, det kunne skade, og så var der da altid penge ombord. Da det for mange var af stor betydning, at denne mønt kom i, var der ikke nogen grund til ikke at følge en sådan skik. Hvis bygherren havde lejlighed til at være til stede ved stævn-

Bådebygger Chr. Nielsen, Fejø.
 Portrætfoto 1910.

Bootsbauer Chr. Nielsen, Fejö,
 1910.



rejsningen, lagde han selv mønten til og kunne samtidig give et nap med ved rejsningen. Ellers var der ikke nogen ceremoni i denne anledning, udover at han kom ind og fik en kop kaffe. Senere blev der gerne givet en omgang øl. Mange mente, at det med mønten betød lykke og økonomisk godt fiskeri, og når fiskerne kom længere borte fra for at hente kvasen og være med ved søsætningen, spurgte de gerne, om der nu også var kommet penge på kølen, og bedstefar gav altid et bekræftende svar. Denne skik med mønten er stadig blevet bibeholdt på pladsen, og jeg tør sige, at der ikke er blevet bygget noget skib, uden at der har været en mønt i det.

Afleveringen.

Efter søsætningen blev kvasen rigget. Enten blev rigningen forarbejdet af bedstefar eller også af en ældre sømand på øen.

Så blev kvasen afleveret, og hvis det var inden for fiskesæsonen, gik man på fiskeri med det samme for at få prøvet dens fiskeegenskaber og sejldygtighed. Man ville gerne prøve den med de andre kvaser og se, om den nu havde fået bedre sejlegenskaber, og hvordan sejlene stod. Den var nu som regel akkurat som de foregående, men somme tider blev der dog gjort enkelte forbedringer på de nye. Jeg

tror ikke, at der nogen sinde er blevet bygget nogen kvase, som kan siges at have været en „dødsejler“.

Kvaserne skulle indregistreres hos toldvæsenet på hjemstedet, hvor de blev målt og optaget i registret. Hvis ejerne straks gik i gang med fiskeriet, ventede de med disse formaliteter, indtil de første gang kom hjem. Bedstefar udfærdigede ved modtagelsen af pengene og afleveringen af kvasen et håndskrevet *bilbrev*. I al sin enkelthed var dette dog et retsgyldigt dokument, og det blev da også forsynet med stempelmærker, hentet på birkedommergården.

Kvaserne afleveredes i „bilfærdig“ stand. Dette begreb dækkede levering af kvasen med beslag og rundholter, samt grundet og kultjæret i bunden. Ejeren måtte derimod selv sørge for anker, sejl, navigationsudstyr, kogegrej og tovværk.

Som en prøve på ordlyden af det omtalte dokument, kvasens „fødselsattest“, følger teksten til den først byggedes bilbrev:

B I L B R E V

Underskrevne bådebygger Chr. Nielsen berigtiger her, ved to mænds underskrifter, at have bygget kvasen kaldet „Svalen“ og solgt den til fisker Frits Nielsen bilfærdig for 400 kroner (skriver firehundrede kroner). Kvasen er bygget af eg og fyr, 25 fod imellem stævnene, 9 fod største bredde, 3 fod 8 tommer på midtskibs, og hele benævnte 400 kroner er mig udbetalt.

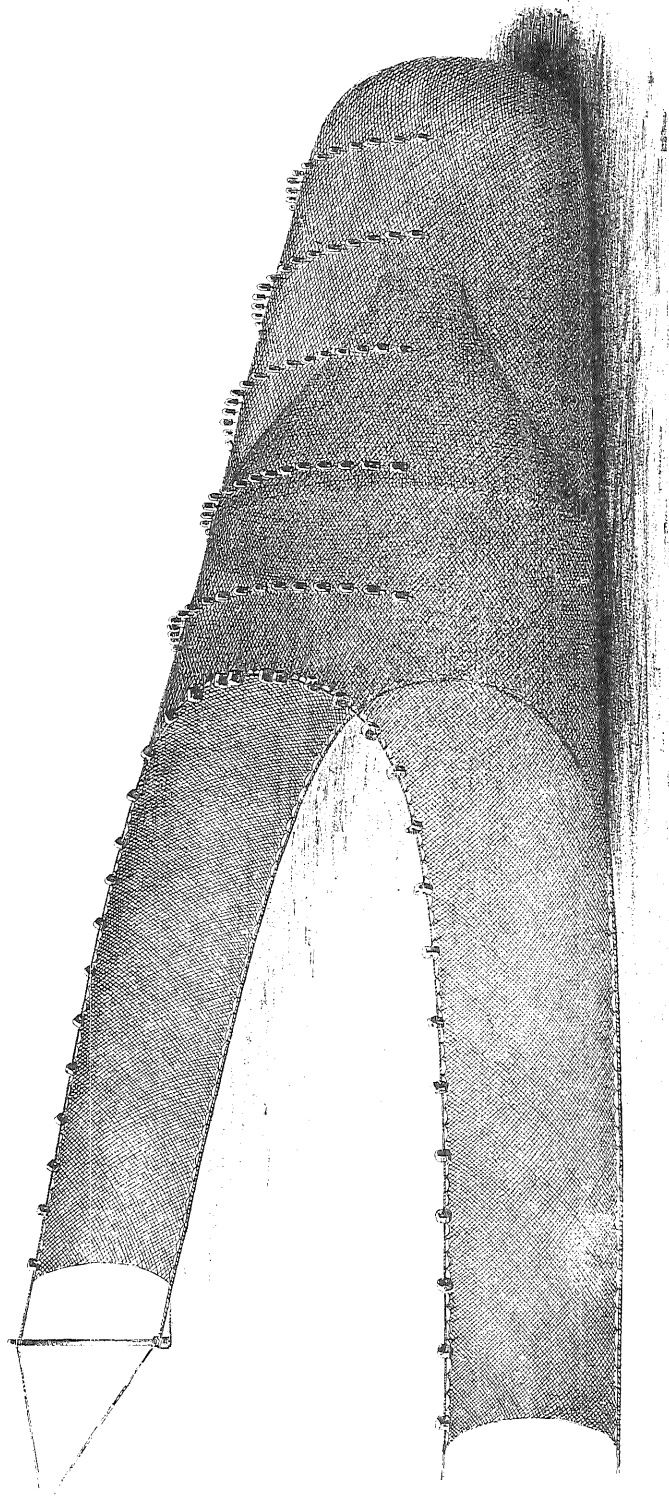
Fejå 19de april 1894.

(Signaturer).

Ålevåd og ålefiskeri.

Da ålefiskeriet var af meget stor betydning, specielt i Smålandsfarvandet og Lillebælt, og da den af bedstefar konstruerede drivkvase, hvis bygning lige er beskrevet, kom til at spille så stor en rolle, vil det sikkert ikke være uden interesse at få en beskrivelse i korte træk af ålefiskeriet.

Håndvåddet blev almindeligvis drevet fra to joller, hvor man i den ene jolle, der var forsynet med dam, havde den ene line, mens våddet og den anden line var i den anden jolle. Efter at den første var ankret eller gjort fast til bunden på anden måde, roede man så først den ene line ud med den jolle, der havde våddet;



Aledrivvåd, bestående af arme, forpose, kaly og sæk, og besat med korkflåd. —
Litografi fra o. 1900 i katalog fra Fiskerietfabriken Danmark, Helsingør.

Aaltrébnetz.

derefter sattes dette, og man gav den sidste line ud og roede op tværs af den første jolle og ankrede så også denne, hvorefter våddet i linerne halede op til jollen. Således fortsattes under hele fiskeriet.

Soppevåddet var et våd af lidt mindre dimensioner og brugtes kun på lavt vand. Liner og våd soppedes ud, dvs. fiskeren gik soppende i vandet ud med våddet, undertiden til vandet gik ham midt på livet, hvorefter det som håndvåddet halede op til det sted, hvorfra det var sat.

Landdragningsvåddet sattes fra kysten, og fremgangsmåden var den samme som ved håndvåddet, bortset fra, at der kun brugtes én jolle til at sætte våddet med, mens indhalingsarbejdet foregik fra land.

Åledrivvåddet var et redskab, der lignede de foregående våd, men brugen var noget anderledes. Det var formet som en sæk med arme og med en enkelt kalv for at holde på ålene, at de ikke skulle kunne løbe ud af våddet, når de var fangede. Ifølge *C. F. Drechsel*: Oversigt over vore Saltvandsfiskerier (København 1890), side 52, var våddets dimensioner:

Sækkens længde	8 à 10 alen
armenes længde	12 à 14 alen
våddets dybde ved indgangen	4 à 4½ alen
armenes dybde ved indgangen	4 alen
armenes dybde ved forenden	3 alen
antal knuder i forreste del af sækken	40 à 42 pr. alen
do. i bageste del af sækken	44 à 46 pr. alen
do. i armene	38 pr. alen

Fiskeri med åledrivvåd.

Hvis fiskeriet skulle begynde med det samme, når fiskeren modtog kvasen fra bedstefar, havde han sørget for at tage fiskegrejet med hjemmefra. Han og hans kone havde gerne lavet ålevåddet om vinteren forud for kvasens færdiggørelse. De købte oftest bomulds-garn og knyttede og bandt selv våddet og førte det på vådline. Denne

kunne tit være brugt og stammede da fra et ældre våd. Skulle våddet købes færdigt, var prisen ca. 75–80 kr., men når de lavede det selv, havde de kun de direkte udgifter på ca. 20–25 kr. til materialerne. Hvis det var en driftig fisker, ville han desuden gerne have et ekstra våd. De kultjærede våd, man brugte ved århundredskiftet, fiskede nemlig bedst, når de var tørre; blev de gennemsilet af vand, bevirkede dette, at de blev slatne og ikke kunne stå med den rigtige facon i vandet.

Fra fiskekvasen var våddet spilet med liner mellem dennes spryd og drivbom. Man forestiller sig nu kvasen rigget til fiskeri: forreste og agterste vådline, der var af græstovværk (kokos), var gjort lige lange, og længden var afmærket på den agterste vådline, der efter behag kunne gøres lang eller kort. Forlinen var forsynet med et splejset øje, der var smøget over nokken på sprydet, og en indhalerline var gjort fast en ca. 4 favne fra nokken, for at man kunne få linen ind på dækket af kvasen. Agter var der gennem et hul i drivbommen i kvasens centerplan stukket et tov, som var ført ind på en klamp på drivbommens inderende, og den anden var knobet til vådlinen, dèr hvor den havde samme længde som den forreste line. Denne line blev nu halet til huls og gjort fast på drivbommen. Der var også på agterlinen en tynd line, som var ført ind til dækket for at man kunne hale vådlinen ind. Vådlinen havde en passende længde efter kvasens længde mellem spryd og drivbom. Mellem de to liner var åle drivvåddet fastgjort. Våd og line lå nu på kvasens fordæk lige foran for vantene ved masten i styrbords side, da fiskeriet skulle foregå fra denne side, for at kvasen kunne følge søfartsreglerne med vinden ind fra styrbords side for at have forret frem for de skibe, der havde vinden ind fra bagbord, idet de skulle holde tilbage for den*.

* Ved en fejltagelse er planche XV.A i *C. F. Drechsel*: Oversigt over vore Saltvandsfiskerier (Kbh. 1890) blevet spejlvendt, således at våddet vises sat fra bagbords side i stedet for styrbords side. Det samme er tilfældet i *F. Holm-Petersen & Kaj Lund*: Høst fra Havet (Odense 1960), s. 150 (øverste tegning).

Man sejlede nu ud til fiskepladsen, og man placerede sig, så kvasen kunne drive tildels med vinden. Så gaves våddet ud efter at der først blev bundet for det dør, hvor ålene skulle tages ud, og hvor det skulle renses for tang, mudder o. lign. (kaldet „møg“); dette var i våddets bageste del. Man lempede nu våddet ud over siden og passede på, at det ikke væltede, da det jo skulle have oversiden med korkflåderne (flådholterne) op og underliget med jernvægtene, i reglen bestående af 2-3 kædeled hver, ned. Når så dette var gjort, gav man lidt ud på vådlinen og strammede så lidt for at se, om våddet stod som det skulle. Dette var ikke altid let, især ikke, når det var nattemørkt. Så gav man resten af linen ud, og fiskeriet kunne begynde.

Kvasen drev sidelæns hen over bunden med våddet slæbende efter sig. Der blev helst drevet med klyver og mesan for at få så megen balance som muligt ved sejlføringen, og topsejlet var i reglen firet ned i læ af storsejlet. Det blev igen sat, når der atter skulle sejles op til fiskepladsen. Et træk kunne have forskellig længde, fra $\frac{1}{2}$ time til $1\frac{1}{2}$ time, alt efter bund- og vejrforholdene samt fiskebestanden. Ved at stille sejlene kunne man drive i lidt forskellige retninger. Kvasen kunne sejle lidt fremefter, samtidig med at den drev sidelæns, eller den kunne drive lidt agterefter. Det første hed at drive bidevind, og det andet at drive bak.

Når så drivet var udløbet, blev der givet slæk på den agterste drivline, så kvasen kunne gå til vinden, og nu haledes linerne ind foran for vantet og blev skudt op på dækket. Så blev våddet halet op til kvasen. Når armene og noget af våddet var kommet ombord, blev der slået en strop om det sidste af våddet, og det blev løftet med en talje i rigningen, kaldet et „skidttakkel“. Ålevåddets indhold af fisk og „møg“ blev så styrtet ud på damdækket, og fisken skulle derpå sorteres. Ålene blev målt, da de ikke måtte være under 13 tommer. Var de det, blev de smidt ud igen. Når så våddet var rensset for sit indhold, blev det med det samme igen givet ud, eller man sejlede først tilbage til det sted, hvor drivet var begyndt.

Ålevådsfiskeriet med drivkvasen kunne drives hårdt og var da et

træls arbejde. Fiskeriet varede fra i maj til i september og foregik om natten, undtagen i den varme sommertid, hvor det også kunne ske om dagen. I den tid var der mange fiskere, der så godt som ikke fik søvn. Besætningen bestod nemlig kun af fiskeren og en dreng (kaldet „styrmanden“). Hvis det blev helt stille, kunne der ikke drives, og når så fiskeren lagde sig på køjen, var det tit med topsejlskødet snoet om håndleddet, så han kunne blive vækket, når sejlet slog for vinden og trak i hånden. Han kom så op i en fart og fortsatte med fiskeriet. Dette lønnede sig i den sidste ende, da en kvase almindeligvis kunne fiske for et beløb af 6–700 kr. i en sæson, mens de ihærdige fiskere kunne fiske både for 1000 og 1200 kr. En nat med 100 ål blev regnet for meget fin, og med en ålepris af 35 øre pr. pund kunne det give 7 kr., når der regnedes 5 ål på pundet. Hertil kom de ålekvabber, fladfisk og andre fisk, som kom i nettet. Mange fejrede en sådan fangst ved at få serveret tynde pandekager.

De der drev på strømkanten, hvilket var vanskeligt fiskeri og krævede megen påpasselighed med stadig brug af pejlstage og en omhyggelig navigation, kunne tit få den dobbelte fangst af ål, foruden at der her gerne var flere ålekvabber og også godt kunne være nogle fladfisk som skrubber og rødspætter, og dette satte fortjenesten væsentligt op, – men det krævede også sin mand, da våddet hele tiden skulle gå oppe på kanten af strømskåret og ikke måtte vælte ned i det dybe. Gjorde det det, var hele trækket spildt.

Efter at våddet igen var givet ud, kunne drengen begynde at sortere fisk og „møg“ på damdækket. Dette skulle være overstået, inden der igen kunne hales, så der var nok at gøre for både fisker og dreng. Mange drenge fik kosten og de penge, de kunne tjene ved at sortere butter og rejer fra til krogbestik. De driftigste fiskere gav derimod drengen fast løn og en lille andel i butter og rejer, da disse for dem var en ret stor del af fortjenesten. Det var et vådt og koldt arbejde at fiske, men det føltes af mange som et herligt frit liv, og drengene regnede sig da også for finere end de kammerater, som måtte gå hos bønderne. De havde også flere penge mellem hænderne

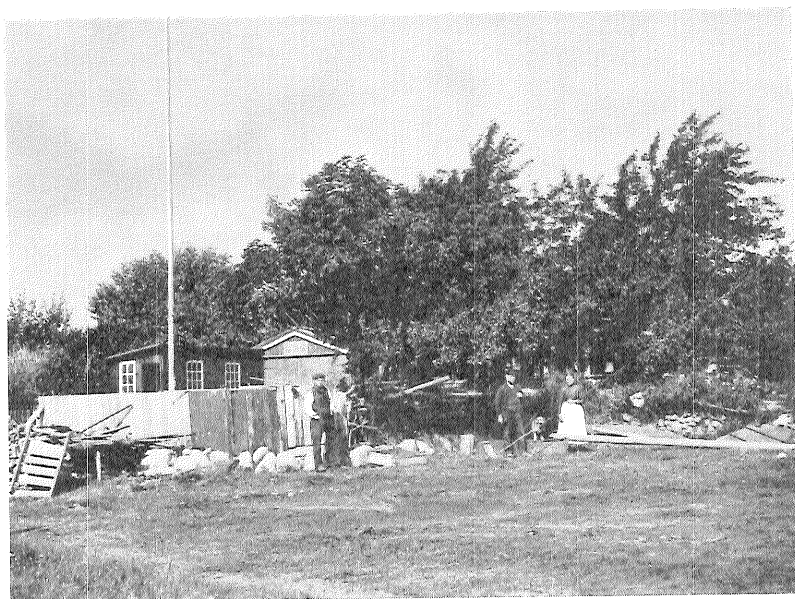
end disse, da de som sagt havde andel i småfisken. Ved flid og sparsommelighed fik de tit sparet så meget sammen, at de, når de havde aftjent deres værnepligt og været til orlogs, kunne købe sig et fiskerfartøj og begynde for sig selv, tit uden at skyldes hverken på kvasen eller redskaberne.

Det var ikke alle fiskere, der tog ud at fiske i storm, men givet var det, at dårligt vejr tit kunne give mange ål, særlig hvis der i længere tid havde været stille og varmt. Det var da ligesom ålene blev mere løse fra bunden og var lettere at fange. Men det var hårdt arbejde at ligge ude og fiske i mørke og regn. De ældre fiskere kunne ud fra vanddybden og bundens beskaffenhed sige hvor de var; det var jo umuligt at orientere sig om, hvor der var land, når alt var buldrende mørke. Da en normal dagløn i land kun var ca. 2,50 à 3,00 kr., var det gode penge, der kom hjem efter strenge nætter på fiskepladserne.

Bådebyggeriet op til 1917.

Da efterspørgslen efter kvaserne blev større og større, og der gerne altid var forudbestillinger, var der mulighed for bedstefar at lægge lidt på prisen. Da standarden også steg i konkurrencen med de kvaser, der blev bygget en del andre steder, var det jo også nødvendigt at sætte prisen op. Arbejdstiden steg da også med en 100 à 200 timer fra de første kvaser og til de senere, og prisen steg fra ca. 700 kr. til 850 kr. Den sidste kvase, der blev bygget 1914, kostede 875 kr. bilfærdig. Det var imidlertid ikke så lidt billigere end hvad de i Tyskland byggede og indkøbte kvaser beløb sig til. Da arbejdstiden på en kvase var 800 à 1000 timer, og da materialerne udgjorde ca. halvdelen af prisen, kan bedstefars priser jo på ingen måde siges at have været ublu. (Jfr. bilag 1).

Ifølge opbevarede gamle regnskaber og papirer blev der i året 1895 i november afleveret en kvase til Jens Peter Jensen („Degn“) på Askø. Det var den tredje af bedstefars senere så velkendte Fejø-kvaser. I 1896 afleveredes kvaser i maj, juni og september, i 1897



Bådebyggeriet på Fejø 1907. Bag plankeværket tømmerplads og værkstedsbygninger; imellem træerne skimtes stuehuset. T.h. bådebygger Chr. Nielsen og hustru, t.v. sønnen Carl Nielsen. – Fot. Aug. Jørgensen, Maribo.

Chr. Nielsens Bootsbauerei auf Fejö 1907.

i marts, maj og august, i 1898 i januar, maj og november, i 1899 i april. Ind imellem blev der bygget joller og udført kølhalingsarbejde ved havnen.

Bedstefar kunne ikke altid overkomme arbejdet ene mand, men fik flere gange hjælp af en hustømrer Rasmus Jørgensen og af den nævnte Chr. Mortensen, indtil denne begyndte for sig selv med eget bådebyggeri, også i Østerby. Der har aldrig været konkurrence og uenighed mellem bedstefar og ham, og familierne kom gerne sammen et par gange i vinterens løb til aftenkaffe. Hvis bedstefar ikke kunne klare efterspørgslen efter kvaser, var det tit, at han henviste til Chr. Mortensen, og dennes kvaser var også hans egne meget lig. De tog da også gerne på skovauktion sammen i skoven ved Torrig på Lolland og sejlede derover i bedstefars lille jolle. Det kan siges, at Chr.

Mortensen og bedstefar har været med til at gøre deres til, at åle-drivkvasefiskeriet fik den udbredelse, det fik, og til at Fejø-kvasen blev kendt overalt, hvor ålefiskeri med kvase er drevet.

Der blev i årene op til 1914 bygget relativt mange drivkvaser på bedstefars plads i forhold til dennes beskedne størrelse, ca. 2-3 om året. Ialt byggede han omkring 40 drivkvaser (se fortegnelsen herover i bilag 2, samt prøver på fiskernes breve, bilag 3). Når det tages i betragtning, at der indimellem blev bygget enkelte både og joller samt udført reparationsarbejder i havnen, må det siges, at der hele tiden var fuld beskæftigelse.

Som bierhverv blev bedstefar 1904 havnefoged efter Niels Christensen, den første havnefoged. Det var bedstemor, der særlig var stemt for, at han overtog dette hverv, og hun førte da også regnskab med indførelse af havnepenge og opkrævning af vareafgiften. Desuden passede hun ledefyrene, som var petroleumslamper indtil 1911, da øen fik elektricitetsværk. Helt op til sin død 1940 førte hun havne-regnskabet. Bedstefar, og efter hans død far, sørgede for opkrævnin-gen af havnepengene og anviste de indkomne skibe deres plads i havnen.

I de travle perioder havde bedstefar forskellige håndværkere til at gå sig til hånde, og i 1907 kom den ældste af de fem børn hjem for at hjælpe til i bådebyggeriet. Det var min far, *Niels Carl Nielsen* (kaldet Carl Nielsen), som var født 17. juni 1886. Han havde sejlet, siden han blev konfirmeret, først med småskibe i fragtfarten, siden med sten- og vragfiskere og til sidst med dampskibe i Nord-Østersø-farten, på Middelhavet, Vestindien og Nordatlanten.

For ikke helt at være økonomisk afhængig af arbejdet ved både-byggeriet bekostede han en gammel Nordenhuse-båd sat i stand, så den kunne bruges til ålevådsfiskeri samt til sildefiskeri med drivgarn. Det var en båd, bedstefar havde fået med i købet, takseret til 3 favne brænde, da han 1903 byggede en kvase til fisker Peter Olsen, Fejø. Den havde ligget på engen siden, da der ikke var blevet gjort alvor af at få den hugget op. Nu fik den isat sænkekøl, fik nyt dæk, ruf for, indretning, dam, ny rigning og nye sejl. Det blev lavet

Bådebygger Carl Nielsen 1907, da han kom hjem for at hjælpe sin far med bådebyggeriet.

Bootsbauer Carl Nielsen 1907.



så billigt som muligt uden for arbejdstiden, men båden blev dog klar til sildesæsonen i august og fik navnet „Silden“. Far og to andre fiskere, Carl Christensen og Julius Christensen, fiskede nu sammen nogle år i sildetiden, og de fiskede også ret godt. Samtidig blev båden om sommeren brugt af de yngre brødre til ålefiskeri. Den anvendtes også til at hente træ i skovene ved Torrig, for så blev der jo sparet fragten til en bådskipper, og da bedstefar skulle med alligevel, var det jo også penge at spare. Træet blev kørt ud i vandet med hestevogn. Små træer blev ladet i båden, mens de større kævler som køl- og stævntre blev surret op under båden. På den måde blev det transporteret hjem til Fejø. Båden blev først ophugget i 1920'erne, så den kom på den måde til at gøre god fyldest, efter at den allerede var blevet dømt til ophugning 1903.

1908 måtte far til orlogs med „Herluf Trolle“ fra 18. maj til 25. september. Resten af året arbejdede han på orlogsværftet og fik om aftenen undervisning i tegning og konstruktion af skibe hos en mester Bensen.

Efter han kom hjem fra orlogsværftet, til nytår 1909, arbejdede han atter hos sin far. Da et skipperhus, der lå ved siden af bådebyggeriet, var til salg 1911, købte bedstefar det og flyttede derhen. Det lå bedre ved vejen. Da far efter længere tids forlovelse giftede sig 17. maj 1912 med min mor, Anna Marie Petersen, født 25. maj 1882 på Bornholm, flyttede de ind i det gamle stuehus til bådebyggeriet. Efter en ombygning i 1910 blev det gamle værksted lagt til stuehuset, så det nye værksted nu lå helt uden for dette mod syd. Det havde fået et gulvareal på 10×15 alen, og det var indrettet med ovenlys, hvilket havde været savnet meget i det gamle værksted. Samtidig var der blevet købt endnu et lille engstykke, med strandret og med brugsret over fællesengen, nærmest for ikke at miste færdselsretten over engen, når fartøjerne skulle søsættes.

I 1910 blev den første motorbåd bygget af bedstefar, nemlig en postbåd til postfører Mikkelsen, Vejrø, til afløsning af den gamle postjolle fra 1880, som nu blev købt af postmester Jensen, Fejø, og ombygget til lystbåd. Den nye postbåd kostede bilfærdig med beslag 520 kr. Den var bygget af eg, så den kunne tåle at sejle, selv om der var lidt isbelægning på vandet. Den var ca. 20 fod lang og forsynet med en 3 hestes glødehovedmotor („Alpha“, Frederikshavn), og denne gav båden en fart af $5\frac{1}{2}$ knob. Den blev brugt som postbåd uden udskiftning af motoren, til den i 1930'erne blev solgt til andet brug, da postruten Fejø-Vejrø blev nedlagt og erstattet med en ny rute Vejrø-Kragenæs.

Den største båd, som nogensinde blev bygget på pladsen, var en 41 fod 5 tom. lang klinkbygget egetræs lastbåd, „Viking II“, til en af bedstefars sønner, Ejler Nielsen. Han kom hjem efter at have sejlet nogle år og ville begynde inden for fragtfarten med en paketrute mellem Fejø og Nykøbing Falster. Ruten gik godt og blev først helt indstillet efter sidste verdenskrig. Båden var en god sejler, og da den også samtidig var forsynet med en 8 hestes „Dan“-motor, kunne den uden vanskelighed opretholde ruten planmæssigt.

Den sidste drivkvasse blev bygget 1914, da fiskeriet nu også var



Lystjagten „Solstraale“, konstrueret af og bygget til civilingeniør Knud E. Hansen 1939. Jagten trækkes ud af værkstedet for søsætningen.

Lustjacht „Solstraale“, 1939 von Ingenieur Knud E. Hansen konstruiert und für ihn selbst gebaut.

blevet udvidet til fiskeri med silledrivgarn. Flere kvaser havde også fået motor, så de kunne bruges til skovlvådsfiskeri, hvorved der krævedes brug af fartøjet hele året. Efter at motoren var blevet almindelig, var det ikke mere nødvendigt at drive med ålevåddet; nu kunne der lige så godt trækkes efter ål, – en fiskerimetode, der stadig bruges. Dertil var de kølbyggede både mere anvendelige, og man gik derfor over til igen at bygge sådanne. Det stykke, der i 1894 var blevet skåret af skabelonen, da bedstefar startede bygningen af drivkvaserne, blev derfor igen påsat, og de følgende både blev alle bygget med køl.

Min bedstefar, Christian Nielsen, døde i marts 1917 efter at have virket som bådebygger på Fejøløse først et par år i 1870'erne og siden på denne plads fra 1878. I de forløbne 39 år havde han bygget ca. 200 fartøjer af forskellig størrelse.



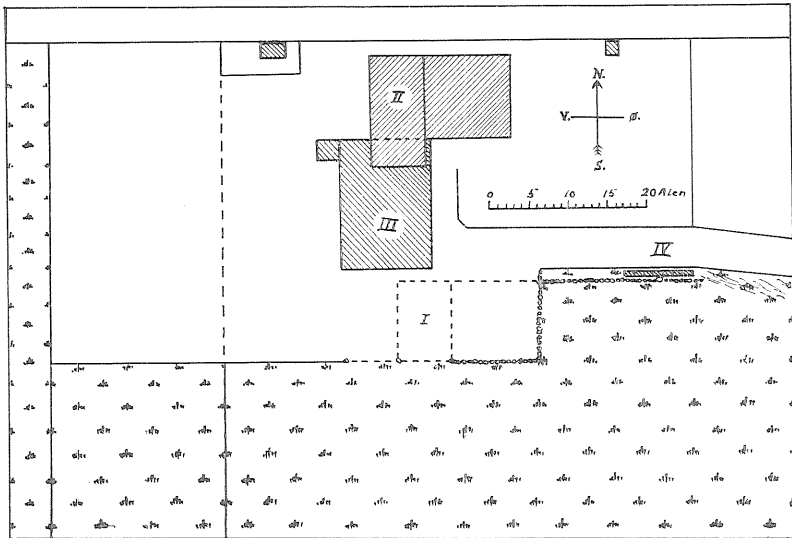
Bådebyggeriet 1960, med værkstedet efter den sidste udvidelse 1934.
I baggrunden stuehuset. – Forf. fot.

Die Bootsbauerei 1960.

Bådebyggeriet efter 1917.

Efter bedstefars død overtog min far *Carl Nielsen* bådebyggeriet og samtidig stillingen som havnefoged. Han løste håndværkerborgerskab 7. aug. 1917. Da bedstefar døde, var en båd på 28 fod under bygning til fisker *Viggo Nielsen*, *Onsevig*. Denne og lignende både indtog nu drivkvasernes plads, og far byggede i det næste tiår af både og større joller følgende:

- 1917 28 fods båd til fisker *Viggo Nielsen*, *Onsevig* („*Esther*“).
- 1917 25 fods lodsbåd til lods *Hansen*, *Femø*.
- 1918 23 fods bundgarnsjolle til fisker *J. P. Jensen*, *Askø* (pris 650 kr.).
- 1918 21½ fods bundgarnsjolle til fisker *Niels Nielsen* („*Kulde*“),
 Fejø („*Pax*“).
- 1919 27 fods båd til fisker *Aksel Bang*, *Fejø* (pris 1750 kr.) („*Christiane*“).
- 1920 30 fods båd til fisker *Karl Gregersen*, *Lohals*.
- 1921 21 fods bundgarnsjolle til fisker *Gregers Rasmussen*, *Askø*.
- 1923 23 fods lodsbåd til lods *Hans Hansen* (*Nagel*), *Rågø*.
- 1926 27 fods båd til fisker *Marius Bang*, *Fejø* („*Agnes*“).



Plan over bådebyggeriet. I. Det oprindelige værksted 1878. – II. Værkstedets placering 1886 efter flytningen. – III. Værkstedet efter 1934. – IV. Svedekisten.

Plan der Bootsbauerei.

Ind imellem blev der bygget små joller og pramme, samtidig med at der lavedes motorarbejde og andet reparationsarbejde. I 1928 byggedes en 22 fods bundgarnsjolle af eg, forsynet med en 7–9 hestes „Hejn“ motor (Randers). Prisen var i bilfærdig stand med beslag 1100 kr. Den var til fisker Duval Jensen, Askø. 1935 leveredes en 21 fods motorbåd som lodsbåd til Oreby. 1937 byggedes en 27 fods egetræs fiskebåd („Gerda“) til fisker Duval Jensen, Askø. Båden var forsynet med en 10–12 hestes motor („Hejn“, Randers). Prisen var bilfærdig med beslag og malet 2500 kr. 1938 afleveredes en 21 fods lodsjolle til lods Løje, Bandholm, forsynet med en 8 hestes „Solo“-motor. 1939 blev bygget et specielt fartøj efter type af en gammel jagt, klinkbygget af Kalmar-træ, på 23 fod, til ingeniør Knud E. Hansen, Espergærde; den blev kaldt „Solstraale“. 1946 byggedes en motorbåd „Fri“ på klink af lærk, 27 fod lang og forsynet med en 10 hk dieselmotor, til sønnen, Chr. Nielsen, Fejø

(denne artikels forfatter). 1948 afleveredes en 28 fods fiskebåd („Vira“), af eg med en 20 hk dieselmotor til fisker Aksel Bang, Skalø. Båden kostede bilfærdig og med motorarbejde 8500 kr., og der medgik 1850 arbejdstimer. Egetræet hertil kostede alene 2500 kr. i opskåren stand.

Nybygningernes antal er i de forløbne år ikke så stort som før, men far har fra 1914 haft arbejde om efteråret for Saksjøbing sukkerfabrik, først som prøvetager og senere som vejer på Fejø fra midt i september til jul. I 1920 købte han en båndsav, og gennem årene har han skåret meget brænde for øens beboere. Ind imellem lavede han frugtkasser til den stadig voksende frugteksport fra Fejø. Samtidig var der ikke så lidt arbejde med motorinstallation, først i ældre fiskerbåde og senere, efter at benzinmotoren havde vundet indpas, i små joller. Arbejdet med dette har lagt megen beslag på hans tid, og da der også har været forholdsvis store reparationsarbejder, idet der blev foretaget forhøjelser, lagt nyt dæk og lavet opstående på flere ældre fiskebåde, har der langt fra været mangel på arbejde på pladsen.

I 1930 blev der, da også det gamle værksted var blevet skrøbeligt, bygget et nyt over det gamle; det blev opført højere, så bådene kunne bygges færdige med styrehus indendørs, og gulvarealet blev også lidt større, nemlig $16\frac{1}{2} \times 11\frac{1}{2}$ alen. Under de skiftende forhold har det da også gjort god fyldest.

Den sidste båd byggede far 1949, og da han nu selv også var kommet godt op i årene, har han derefter ikke været interesseret i større bestillinger, men vil helst have lidt motorarbejde og bygge en enkelt mindre jolle og nogle pramme ind imellem. Han har siden 1917 bygget 16 både og større joller, 46 joller fra 7 til 18 fod og ca. 75 pramme fra 10 til 18 fod. Trods sine 75 år arbejder han stadig og har for tiden bestilling på et par mindre joller og en pram.

Forfatterens efterskrift.

Selv begyndte jeg, der er født på Fejø 4. febr. 1914, som bådebygger sommeren 1928 efter at være blevet konfirmeret. De to første år lærte jeg hjemme, men kom så hen hos den unge bådebygger Emanuel Mortensen, søn af den omtalte Chr. Mortensen. Han havde begyndt med lidt større bådebyggeri på havnens østre side. Jeg var der fra 1930 til 1934 i september og fik mit lærebrev hos ham. Mortensen har videreført de gamle traditioner med godt arbejde, og jeg fik en god lære hos ham. Derefter var jeg kortere tid på Nakskov skibsværft og på Langø bådebyggeri i Nakskov fjord, hvorpå jeg var hjemme et par år indtil 1937, da jeg for at fuldføre min tekniske skole tog arbejde på Helsingør skibsværft. Om aftenen fik jeg her nogen privatundervisning i praktisk skibskonstruktion hos ingeniør Knud E. Hansen, Handels- og Søfartsmuseets skibstekniske konsulent (død 1960), og i teoretisk hos ingeniør C. J. Holck (død 1952). I Helsingør kom jeg i forbindelse med Handels- og Søfartsmuseet og fik af dettes chef, museumsdirektør Knud Klem, bestilling på min første model, af Fejø drivkvasen „De 13 Søkende“, og derpå af tyskekvasen „Minna“. Jeg havde i forvejen interesseret mig for modelarbejde og havde også udført forskellige små modeller. Jeg byggede så modeller i de følgende år i den kolde tid, og når der var mindre med arbejde på bådebyggeriet. På foranledning af direktør Knud Klem foretog jeg i de følgende mange somre rejser langs de danske kyster for at foretage opmålinger af lokale småskibstyper (se herom museets årbog 1958, 54 ff.). Da der i 1953 blev en mulighed for at blive konservator og modelbygger ved Søfartsmuseet, svigtede jeg det gamle bådebyggeri og blev ansat ved museet.

Bådebyggeriet har nu i 1961 bestået på samme plads siden 1878, altså ialt 84 år, og i denne tid er der ialt udgået fra det et byggeantal på ca. 340 større og mindre fartøjer. Af størst interesse blandt disse er og bliver de 40 Fejø-drivkvaser, som jeg her har skildret med større udførlighed.

Det ser ud til, at det af bedstefar grundlagte bådebyggeri vil ophøre med min far. Jeg er glad for, at jeg har kunnet riste det og min far og bedstefar en rune her.

Kilderne til ovenstående har hovedsagelig været mundtlige beretninger og familietraditioner, som jeg har hørt og været fortrolig med lige siden min barndom, og som jeg senere har suppleret, bl. a. under mine opmålingsrejser for Handels- og Søfartsmuseet. Særlig hjælp har jeg fået af de hjemlige fiskere på Fejø.

I særlig grad takker jeg min far, *Carl Nielsen*, og min onkel, urmager *Viggo Nielsen*, Fejø, for oplysninger. Jeg har drøftet indholdet med dem under nedskrivningen.

Af skriftlige kilder foreligger næsten intet. Jeg har brugt de ret fåtallige breve og regnskaber, som opbevares i familien.

På Rigsarkivet er gennemgået Skibsregistreringsbureauets protokoller: Fortegnelse over danske Fartøjer under 20 Tons Brutto (ført fra 1894).

BILAG I.

Arbejdstid og priser på bygning af de første ål drivkvaser (I) og de senere fra omkr. 1900 (II).

<i>Arbejdstid (omtrentligt antal dage):</i>	I	II
Stævne og køl, bjørne	4	5
Skabeloner, opstilling	1	1
Opplankning	12	13
Spanter og bundstokke	8	10
Dam, damdæk og damtragt	6	7
Essing og knæ.....	3	3
Dæksbjælker lagt	3	4
Skotter og indretning af lukaf	6	7
Dæk og banjer	4	6
Ruf, kappe, karme	4	6
Bedding, mastekiste og klamper	3	4
Opstående	2	3
Lønning og fenderliste („randjord“)	2	4
Sværd (sænkekøl)	1	1
Kalfatring og tjæring	4	5
Røstjern og beslag	2	2
Rør og rorsbeslag	1	2
Master og rundholter.....	4	4
Rigning	2	4
Ialt ca. dage	72	91

<i>Materialeudgifter (i kroner, omtrentlig pris) :</i>	I	II
Egetræ købt i skoven	35	50
Klædning (fyr)	70	115
Dæk og dam	30	50
Indretning, skotter, banjer.....	30	50
Søm og klinker	25	35
Beslag	30	35
Rundholter og diverse	25	30
Tjære, værk, bomuld.....	5	
Ialt ca. kr.	250	365
Sejl leveret fra sejlmager	115	175

Priser for den sidst leverede kvase (1914) :

Kvasen	875
Sejlene	215
Ialt kr.	1090

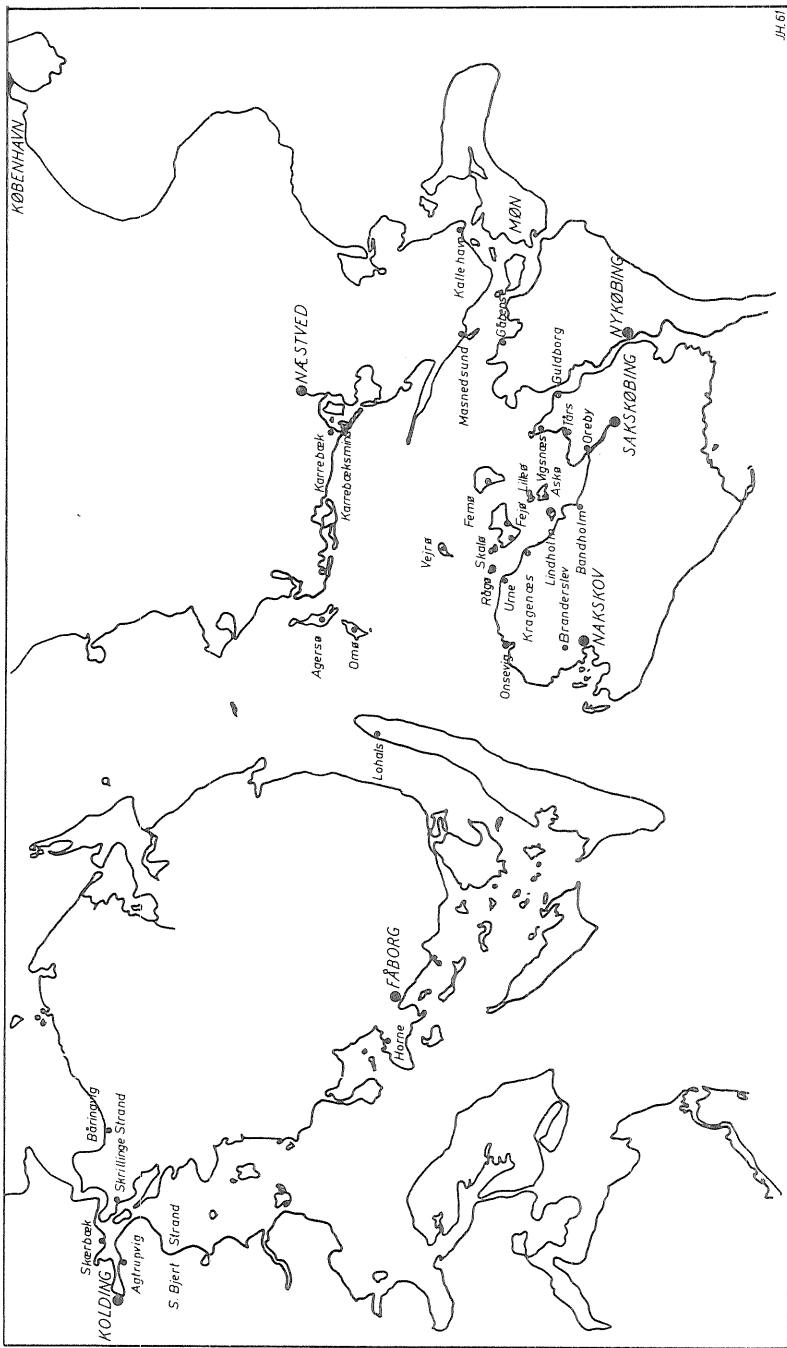
B I L A G 2 .

Fortegnelse over de af Chr. Nielsen byggede Fejødrikkvaser (1894-1914).
(For nøjagtigheden af enkelte årstal kan ikke garanteres).

<i>Fiskerens navn</i>	<i>Hjemsted</i>	<i>Afleveret</i>	<i>Kvasens navn</i>
1. Frits Nielsen	Karrebæk	1894 19/4	„Svalen“
2. Korfits Christiansen	Karrebæks- minde	1895 20/4	„Anna“
3. Jens Peter Jensen (solgt til Niels Chr. Holm)	Askø Agtrupvig (Kolding)	1895 april 1896 27/9	„Viktorias“ „Christiane“)
4. August Jensen	Kallehave	1896 27/5	„Tordenskjold“
5. Rasmus Hans Carlsen	Agersø	1896 8/6	„Dos Santos“
6. Jens Chr. Nielsen	Agtrupvig (Kolding)	1896 7/10	„Marie“
7. Jens Carl Jensen	Masnedsund	1897 24/3	„Marie“
8. Jens Peter Jensen (solgt til Martin Hansen)	Askø	1897 maj 1903	„Viktorias“)
9. Christian Mortensen	Guldborg	1897 august	„Hjemmet“
10. Ole Jensen Strandby	Agtrupvig (Kolding)	1898 4/5	„Edel“
11. Peter Hendrik Jensen	Omø	1898 28/11	„De tre Søskende“
12. Peter Marius Jørgensen	Fåborg	1899 23/4	„Rigmor“
13. Chr. Hansen (Fynbo)	Vignæs	1899 sept.	„Freja“

<i>Fiskerens navn</i>	<i>Hjemsted</i>	<i>Afleveret</i>	<i>Kvasens navn</i>
14. Hans Hansen	Fåborg	1900 30/4	„Karens Haab“
15. Klaus Nielsen Bauer	Agtrupvig (Kolding)	1900 16/5	„Elisabeths Minde“
16. J. C. Nielsen	Kolding	1900 24/10	„Karoline“
17. Ludvig Albert Rasmussen Tambour	Vignæs	1901 23/3	„Heimdal“
18. Mads Jensen Strandby	Agtrupvig (Kolding)	1901 1/6	„Inger“
19. Jens Chr. Nielsen	Agtrupvig (Kolding)	1902 9/4	„Bettie“
20. Christoffer Chr. Christoffersen	Skærbæk (Kolding)	1902 22/10	„Valkyrien“
21. Carl Christian Nielsen	Horne (Fåborg)	1903	„Energi“
22. Peter Olsen	Fejø	1903	„Marie“
23. Jørgen Svendsen	Fejø	1903	„Svanen“
24. Christian Laurits Christiansen	Skrillinge Strand	1904 6/4	„Aalen“
25. Jens Peter Jensen	Askø	1904	„Viktoria“
26. Frederik Frederiksen	Tårs	1905 april	ukendt
27. Rasmus Rasmussen	Askø	1905	„Maagen“
28. Peter Gustav Olsen	Vignæs	1906 2/5	„Alida“
29. Hans Peter Christensen	Båringvig	1906	„Anna“
30. Franz Eggert	Sdr. Bjert Strand	1907 5/5	„Chr. Nielsen“
31. Valdemar Jørgensen	Femø	1907	„Ella“
32. Gregers Rasmussen	Askø	1908	„Dan“
33. Carl Christensen	Fejø	1908 april	„Vinterflid“
34. Ole Madsen Strandby	Agtrupvig (Kolding)	1909 27/4	„Willy“
35. Ejler Nielsen (solgt til Niels Chr. Holm	Fejø Agtrupvig (Kolding)	1909 juni 1909	„Viking“ „Kristiane“)
36. Jens Hansen	Kallehave	1910	„Maagen“
37. Jens Peter Jørgensen (Skov)	Askø	1911 sept.	„De 13 Søskende“
38. Carl Jørgensen	Møn	1912 april	„Rigmor“
39. Peter William Petersen (Bang)	Kallehave	1914 30/4	„Kamma“
40. Thorvald Kølle	Lindholm	1914	„Laxen“

Deraf til fiskeri i Smålandsfarvandet..... 27 kvaser
og i Lillebælt 13 kvaser



Skitse over de danske farvande med angivelse af de steder, hvortil kvaserne er bygget og med de øvrige i teksten forekommende stednavne.

Die dänischen Gewässer mit Angabe der im Text genannten Ortschaften.

BILAG 3.

Prøver på breve fra forskellige fiskere til bådebygger Chr. Nielsen, Fejø.

a. fra fisker Jens C. Nielsen, der fik kvase nr. 6:

Agtrupvig, den 15. juli 96.

C. Nielsen, Fejø.

Jeg modtog Deres brev for en måneds tid siden og så deraf, at De straks begyndte på kvasen. Jeg kan vel så vente, at den kan blive sejlklar til 1. sept. De har vel bestilt sejlene, og vil De ikke også bestille tovværket hos en af Deres handlende, så at vi kan være sikker på at få det, når vi skal bruge det. Vi ønsker stålvanter og -stag. Hovedårsagen hvorfor jeg skriver er ellers, at en af vore naboer, en fisker N. Holm, gerne ville vide, om De havde bestilling på nogen at bygge i vinter, ellers ønsker han en på samme størrelse. Hvis De kan bygge den, så kommer han med over efter den her. Han har en nu, men den er 40 år gammel og rådden. Han var derovre i juni at fiske og så den, De havde bygget for Jens Peter (Jensen), men han fik ikke tid til at komme i land og se den, De byggede for os. Mads Strandby taler også om at sælge sin kvase og have en bygget af Dem, så jeg tror, at De kan få endda noget arbejde herfra. Hvis De kan bygge en for N. Holm inden 1. juni 97, vil De så ikke skrive til ham og holde bestillingen åben en kort tid, til han kommer hjem fra Svendborgsund, hvor han fisker nu. De hjælper os vel at rigge til, når vi kommer derover. Hvis De ønsker penge, så skriv bare, og De skal få dem.

Venlig hilsen til Dem og familie,

Jens C. Nielsen,
Agtrupvig,
Kolding.

b. fra fisker Ole Strandby, der fik kvase nr. 10:

Hou, d. 1. august 1897.

Gode ven!

Sidste gang jeg var på Fejø, traf det jo så uheldigt, jeg ikke traf dig hjemme, hvorfor jeg tillader mig at skrive Dem et par ord til. Jeg takker for Deres venlige modtagelse pinsedag; jeg beder Dem derfor hilse hele familien. Det, jeg nærmest vil bede Dem om, er, da der ikke er aftalt nogen bestemt tid at få kvasen færdig i foråret, ville det være mig en glæde, om vi kunne bestemme det til 15. april. Det er jo en travl tid for os om foråret, kunne den derfor blive lidt tidlig færdig, gjorde De mig jo en stor tjeneste. Jeg hørte jo på Dem, gode ven, at De skulle lægge på modellen, da de sidste, De byggede, var nok så flade i bunden som Jens Niensens. Skulle den ny,

De bygger til mig, komme til at stikke lidt mindre i vandet, gør det jo ikke noget, blot de ellers beholder deres smukke facon og sejlads. Jens Niensens fisker og driver helt godt. Vi har fulgtes ad i sommer, så han får sig jo rigtig set om og fisker også helt godt. Vi ligger for tiden omkring ved Endelave og fisker efter de hersens langhaler. Jeg har været hjemme for en fjorten dage siden, og de var Gudskelov raske. Det samme gode håber jeg også at høre fra Dem. De kan jo altid med tiden skrive mig et par ord til. Det er jo altid kærkomment. Lev nu vel, gode ven, og venlig hilsen sendes Dem fra

Ole J. Strandby,
Agtrupskov,
pr. Kolding.

De skriver mig måske til et par ord, inden De rejser til København i efteråret, thi kunne der købes en 15 eller 20 favne af det her krankæde, ligesom J. Nielsen fik, eller lidt klejnere, var det jo en stor besparelse.

c. fra samme:

Agtrupskov, d. 9. oktober 1897.

Gode ven med familie!

Jeg takker Dem på det venligste for Deres tilsendte skrivelse. Det glæder mig tillige at høre, at Deres kvaser har klaret sig så godt ved kapsejladserne, det er jo morsomt for Dem og fisker J. P. Jensen, Askø. Jeg beder hilse og gratulere ham også fra mig, når De træffer ham. Håber for mig, at De lover mig og gør Deres bedste for at skaffe mig en god kvase; jeg fik ikke solgt min. Når jeg lige har set Deres type, synes jeg virkelig, der er løst en stor opgave med de her træsænkesværd. Jeg håber nok, gode ven, De sætter mig kvasen af gode materialer, og De samler sagtens plankerne på tømmere, da det er så slemt til at rådne under lapperne, og hvis De godhedsfuldt vil tage og runde underkanten af plankerne med en stafhøvl. Undskyld min frie skrivemåde, men min broder er en hård kritiker. Om alt går vel, håber jeg nok, han vil komme til at respektere Deres både. Jens Niensens sværddam er 4 fod 9 tommer, jeg ønskede jo 4 fod agten, fordelt i to damme, ligesom den forreste, så hele dammens længde bliver jo 9 fod, endestykkerne iberegnet, 15 tommer dyb for og 14 agter. Såvidt jeg husker står det sådan på papiret, De fik hos mig. Skulle der være et eller andet, vi siden kunne tale om, skal det være mig en glæde at svare. Ønsker De nogle penge sendt, når De begynder på kvasen, står de til tjeneste. Sejlttegningen håber jeg også De hen i vinteren vil sende mig. Kommer De ikke til København, kan man måske få noget med paketterne, eller måske jeg selv kan komme der. Vi vil nu først og sidst bede til et godt helbred.

Da der må falde en del helt tynde brædder fra, kunne De muligvis bygge mig en lille bitte jolle, bygget på en planke i bunden, noget lignende

kvasens facon, til at sætte på kant i kvasen, beregnet til at bære godt 2 mand. De kan måske skrive til mig, om der kan blive plads til sådan en lille en, og hvor meget den skal koste, hvis De kan få tid. Der vil jo ikke blive ret megen plads indenbords efter dækkets størrelse, som De jo ved besked om.

Lev nu vel, og mange venlige hilsner sendes Dem og familie fra

Ole J. Strandby,
Agrtrupskov
pr. Kolding

d. fra fisker Chr. Christiansen, Skrillinge Strand (Middelfart), der fik kvase nr. 24:

Skrillinge Strand 30/12 1904

Gode ven!

Nu vil jeg ved det gamle års slutning sende en venlig hilsen til dig og din familie og sige tak for det forløbne år, i hvilket jeg dog endelig nåede at få en båd ved dig, som du jo ved jeg er rigtig godt tilfreds med. Den står nu på land, men gjorde sit kram godt i de 2½ måned, jeg brugte den i sommer. Jeg fiskede for 1057 kr. Vinterfiskeriet har også gået rigtig godt. Vi har endnu 3 bundgarn i vandet. Nu vil jeg slutte med mange venlige hilsner, håbende at de få ord finder dig rask og i bedste velgående, og et godt nyår ønskes dig og familie.

Christian.

(Brevens retskrivning er normaliseret. De i brevene nævnte fiskere kan findes i listen over de byggede kvaser).

DIE BOOTSBAUEREI AUF FEJÖ UND DIE AALTREIBQUASE

Zusammenfassung

Der Bootsbauer *Niels Christian Nielsen*, am 20. Jan. 1851 auf der Insel Fejö zwischen Seeland und Laaland geboren, kam 1865 in Karrebæk (Seeland) in die Lehre als Schiffszimmermann. Nach beendeter Lehrzeit fuhr er einige Jahre als Schiffszimmermann zur See. Für seine Heuer kaufte er sich unterwegs etwas Werkzeug und konnte sich ausserdem ein Haus mit Werkstatt bauen, als er sich 1877 auf Fejö niederliess. In den ersten Arbeitsjahren zimmerte er verschiedene kleinere und grössere Boote. Der richtige Erfolg setzte aber erst 1894 ein, als er seine erste Aaltreibquase konstruierte. Die Schleppnetzfisherei auf Aal war für Süddänemark neu in ihrer Art. Um 1872 kamen einige Fischer aus dem Stralsunder Revier in Pommern mit ihren Zeesbooten nach Süddänemark, um hier die Aalfischerei, in der Weise wie sie in heimischen Gewässern üblich war, zu betreiben. Die dänischen Fischer, die diese Methode nicht kannten, lernten schnell von ihren deutschen Kollegen und kauften auch viele deutsche Zeesboote an. Da Nielsens neukonstruierte Quase den dänischen Gewässern besser angepasst war als die pommerschen Zeesboote, fand dieser Typ in kurzer Zeit eine weite Verbreitung.

Die Länge der Fejö-Quase betrug etwa 27 Fuss; sie war auf einem liegenden Plankenkiel mit gekrümmtem Steven, mit vollem Decksplan und in geschmeidigen und kräftigen Wasserlinien gebaut. Die Beplankung war klinker in Eiche und Föhre. Die Quase hatte Seitendecks und Vor- und Achterdeck. Im Vorschiff befand sich ein Wohnraum mit Platz für zwei Mann, mittschiffs zwischen den Seitendecks ein „Damm“ (durchfluteter Raum für die Aufbewahrung der Fische), in dessen beiden vorderen Abteilungen sich ein Schwertkasten mit Mittelschwert befand. Achtern gab es einen kleinen Raum für den Rudergänger („Steuermann“). Die Quase war mit zwei Masten, Grossmast und Besanmast, getakelt und führte fünf Segel: losen Klüver auf Klüverbaum, Stagfock, Grosseegel mit Gaffel aber ohne Baum, Toppsiegel auf Rah, und auf dem Besanmast ein Besansegel mit loser Rah und Baum. Der Grossmast war vom Stag und zwei Wanten gestützt; der Besanmast stand ohne Wanten.

Wenn die Quasen fertiggebaut waren, wurden sie unter Beihilfe der örtlichen Bevölkerung auf hölzernen Klötzen von der Werkstatt zum Hafen gezogen und über das Bollwerk in See gesetzt. Hinterher gab es für alle Beteiligten in der Werkstatt einen Festschmaus mit dänischen Apfelkrapfen und Punsch. Während des Festes, „*løbegilde*“ genannt, unterhielten sich die sachverständigen Teilnehmer eifrig über die Fischerei im allgemeinen und über die Eigenschaften der neugebauten Quase, und man trank auf deren Wohl.

Das Boot wurde nun aufgetakelt und zur Fischerei klargemacht. Diese wurde mittels Aalschleppnetz in Form eines vierkantigen Sackes mit Kehle und Flügeln betrieben. Von den Flügeln führte eine Leine in passender Länge zum Klüverbaum vorn und zum Treibbaum achter, ausserdem eine „Hol-Leine“ zur Want. Die Quase trieb nun seitwärts und zog die „Zeese“ hinter sich über den Meeresboden. Eine solche „Drift“ dauerte $\frac{1}{2}$ bis $1\frac{1}{2}$ Stunden, wonach das Schleppnetz aufgeholt und an Deck entleert wurde. Der Inhalt: Aale, andere Fische und „Dreck“ (Tang, Schlamm usw.) wurde anschliessend sortiert. Die Aalfischerei sollte gern mindestens 100 Aale pro Nacht einbringen, um sich zu lohnen; tüchtige Fischer vermochten aber das Doppelte zu fischen. Eine gute Saison brachte etwa 1000–1200 Kronen ein. Als Vergleich kann angeführt werden, dass eine neue Quase in gebrauchsfertigem Zustand etwa dasselbe kostete. Die Mannschaft bestand aus dem Fischer und einem jungen Mann als „Mitfischer“; dieser konnte sich, wenn er seine Dienstzeit in der Marine abgeleistet hatte, vom aufgesparten Verdienst als Mitfischer eine eigene Quase bauen lassen oder ankaufen.

In einer zwanzigjährigen Periode, von 1894 bis 1914, wurden 40 Aaltreibquasen auf Nielsens kleiner Bootswerft gebaut. 1907 kam der älteste Sohn, *Niels Carl Nielsen*, nach seiner Lehr- und Dienstzeit nach Hause, um seinem Vater zu helfen, und 1917 übernahm er nach dem Tode seines Vaters die Werft.

Im Laufe der Zeit verdrängten die Motorfischereifahrzeuge, die man das ganze Jahr über verwenden konnte, die Segelquasen, und nach 1914 wurden nur noch Motorfahrzeuge gebaut. Eine Reihe von solchen, die gut und zuverlässig waren, wurden weiterhin geliefert. Seit der Errichtung der Bootsbauerei 1878 sind bis 1961 hier etwa 340 grössere und kleinere Fahrzeuge gebaut worden. Es sind aber die 40 Fejö-Aaltreibquasen, die die Werft berühmt gemacht haben.

Der Bootsbauer Niels Carl Nielsen ist jetzt 75 Jahre alt, und mit ihm wird die Bootsbauerei hier wahrscheinlich aufhören.