

# DE POMMERSKE ÅLEDRIVKVASER OG DERES BETYDNING FOR DANMARK

Af

WOLFGANG RUDOLPH

*Forfatteren, der er videnskabelig-teknisk medarbejder ved det tyske folkemindelinstitut (Institut für deutsche Volkskunde) under Videnskabernes Akademi i Berlin, har gennem mange år haft den opgave at undersøge fiskeriets kulturhistorie langs østersøkysten mellem Wismarbugten og Odermundingen. Her fortæller han om et af berøringspunkterne mellem Tyskland og Danmark: de såkaldte „tyskekvaser“ og åledrivfiskeriet, som påvirkede dansk fiskeri og atter modtog impulser herfra i vekselvirkning. Problemet behandles fra dansk side i den følgende artikel af Chr. Nielsen.*

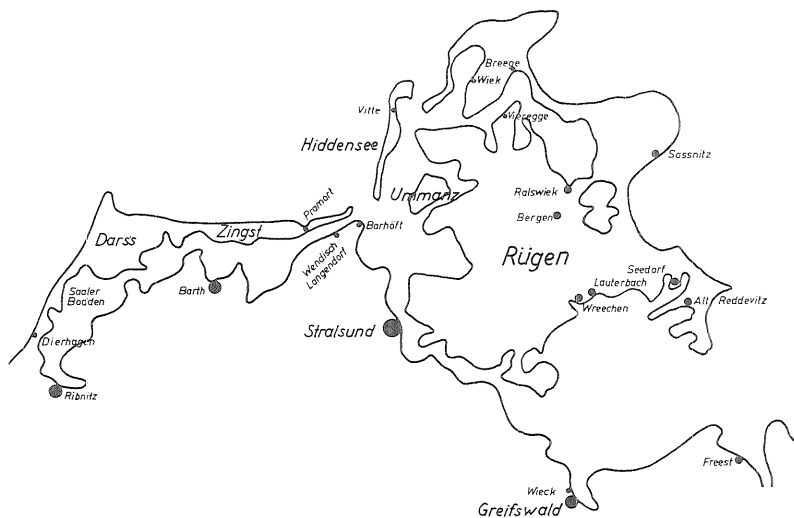
## I.

TIL de mest karakteristiske fiskefartøjer i Forpommerns farvande hører drivkvaserne fra området omkring byerne Stralsund, Greifswald, Barth, Ribnitz og øen Rügen samt Hiddensee. Med hensyn til dimensioner, form, takkelage og brug frembyder disse både noget ganske særligt. Deres udviklingshistorie er interessant og fyldt af problemer, som langt fra alle er klarlagt.

Drivkvasen, kaldet „Zeesboot“, kan med stor sandsynlighed anses for en videreudvikling af den forpommerske „Zeeskahn“, om hvis form og udseende man ganske vist kun kan gisne. Hverken vrangfund eller samtidige billedfremstillinger er bevaret. De litterære kilder og aktstykker er ligeledes yderst mangelfulde. I en krønike fra Stralsund fra det 16. århundrede anføres en „zesekan“ allerede fra året 1449.<sup>1</sup> Ligeledes dukker den op i Rügens Landret, der er samlet og nedskrevet af landfoged Matthäus Normann ca. 1530.<sup>2</sup> Både Stralsund-

fiskerrullen fra 1601<sup>3</sup> og Greifswald-fiskeriordningen fra 1621<sup>4</sup> kender den. Dähnert beskriver den 1781 i sin ordbog over den pommerske dialekt som „en slags fiskerbåd“<sup>5</sup>, og historikeren og etnografen Grümbke fra Rügen karakteriserer 1805 denne „Zesekahn“ fra farvandene omkring Rügen på følgende måde: „Et sådant fiskefartøj er så langt som en jagt og benytter sejl. I midten af det findes en vandbeholder til de fangne fisk, kaldet „Raumloch“ (lasthullet) . . .“<sup>6</sup> Datidens fragtjagter, opmålt i Stralsund, opviser følgende længder: 9,17 m til 23,76 m, i gennemsnit 14,21 m.<sup>7</sup> Disse angivelser svarer til de dimensioner, som en linjetegning i arkivet i det tidligere Museum für Meereskunde i Berlin viser; den er betegnet således: Stralsunder Zesener-Kahn, 1866 (målestok 1: 24). Det her fremstillede fartøj er klinkbygget, med konveks buet forstævn og lige, bagud hældende agterstævn; den er spidsgattet. Længde overalt  $42\frac{2}{3}$  fod, køllængde 34 fod, største bredde 14 fod. Tre blyantskitser af den bekendte Greifswald-maler Caspar David Friedrich (i Nasjonalgalleriet i Oslo) kan muligvis give oplysninger om „Zeeseekahn“ens takling. De er dateret „Stralsund 1818“ og afbilder store fiskerbåde med to ulige høje master, af hvilke den agterste er den længste. Begge master fører hver et sprydsejl.

I slutningen af det 19. århundrede (1895) var typen i Stralsund og på Rügen fuldstændigt ude af brug. Kun to hyttefade (*Ligger*), som var fremkommet ved ombygning af „Zeeseekähne“, vidnede om typens tidligere forekomst.<sup>8</sup> Havde man dengang blot nøjere beskrevet dem eller i det mindste målt dem op! 1902 berettes endnu engang: „Gennem århundreder var (i Stralsund, W.R.) store og tunge „Zeeseekähne“ i brug. Først omkring midten af forrige århundrede kom drivkvaserne („Zeeseenboote“) frem, hvis takkelage og agterskib i tidens løb har været genstand for forskellige omformninger . . . Tendensen til at ændre drivkvasernes udformning er blevet særlig stærk i de sidste 30 år. Omformningen har udviklet sig så rivende, at de ældre typer allerede idag overhovedet ikke længere bygges på værfterne i Stralsund, ja at der endog ikke længere findes nogen, der måske ville være i stand til at udfærdige modeller af far-



Kortskitse over hovedområdet for de pommerke åldrivkvaser med angivelse af de i teksten forekommende stednavne.

*Das Revier der vorpommerschen Zeesboote.*

tøjer af den art<sup>9</sup>. Allerede den i 1858 udstedte politiforordning om fiskeriet i regeringsområdet Stralsund taler om drivkvaser („Zeesen-Böote“). Man kan herefter antage, at ændringen fra „Zeeskahn“ til „Zeesboot“ allerede dengang var igang. 1872 melder den officielle fiskeristatistik for byen Stralsund om en hjemmehørende flåde på 68 „Zeesboote“ og 7 „Zeeskähne“<sup>10</sup>. Bemærkelsesværdigt er det, at overgangen fra „Zeeskahn“ til „Zeesboot“ synes at være sket i samme tidsrum som overgangen fra skudeform til formen på de pommerke jagter, der sejlede i de indre farvande i Rügens lokale fragtskibsfart. Den første kendetegnes ved fyldige linjer, flad bund, ringe dybgående, enkel lodret forstævn, spidsgattet agterskib eller klodset virkende, glat afskåret spejlhæk, fast dæk kun i forskibet –, den sidste ved skarpe linjer, høj køl, udfaldende, konkavt buet stævn, udragende hæk, helt lukket skibsskrog.<sup>11</sup> Ligeledes fik den forpommerske bygning af søgående skibe i 1850–60’erne et stærkt opsving ved i tilpasset grad at overtage de nordamerikanske klipperformer.<sup>12</sup>







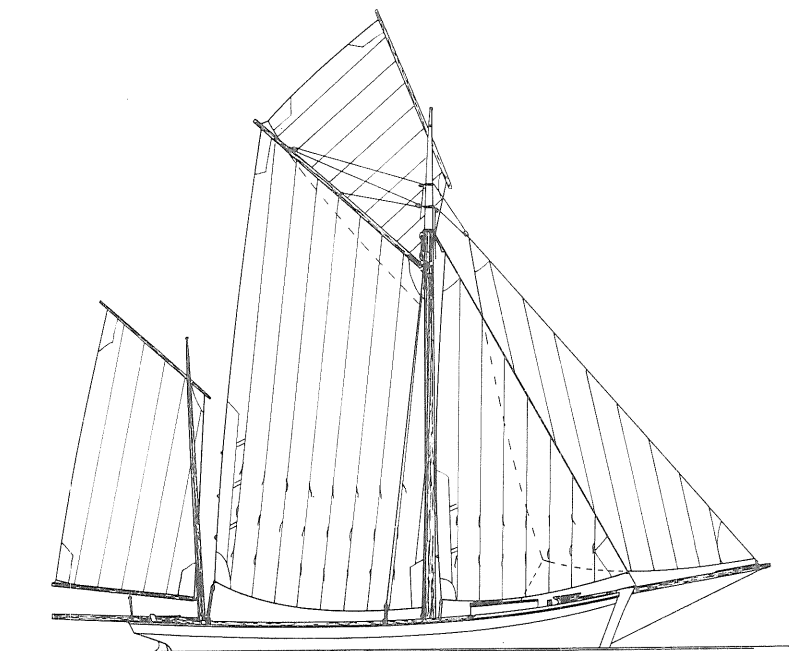
I denne forbindelse skal det nævnes, at man ligeledes har haft „Zeeskähne“ ved det mellempommerske Oderhaff, mellem Anklam, Ueckermünde og Wollin, endog indtil 1908. Derefter blev brugen af dem forbudt af fiskerimyndighederne. Disse Oderhaff-„Zeeskähne“ var med en længde (over dæk) på 22 m de største fiskefartøjer i Østersøen. Deres køllængde var 66–68 fod, den største bredde 20–22 fod.\* De var altid klinkbygget på liggende kølplanke med lige, svagt udfaldende forstævn og spidsgattet agterskib med næsten lodret agterstævn. Deres gammeldags takkelage bestod af to høje, smalle råsejl samt stagfok. De var forsynet med sidesværd. Der fandtes dam til fiskene.<sup>13</sup> Om disse mellempommerske „Zeeskähne“, som efter 1524 omtales i forskellige dokumenter,<sup>14</sup> var identiske med de gamle forpommerske „Zeeskähne“, er uvist. Hvis dette er tilfældet, hvis altså den ovenfor omtalte ændring fra „Zeeskahn“ til „Zeesboot“ skulle have været begrænset til Forpommern, så måtte man med flid søge efter årsagerne, som udløste disse forandringer i Forpommern og på den anden side hindrede, at de trængte ind i det mellempommerske Oderhaff-område.<sup>15</sup>

Paulus Schiemenz gav ved århundredskiftet en nøje beskrivelse af drivkvasen fra Stralsund-Rügen.<sup>16</sup> Fra de år stammer også endnu nogle få drivkvaser, der henligger delvis som vrage i vore havne. For udforskningen af den omformning, drivkvaserne senere er undergået, står der tilstrækkeligt eksakt materiale til rådighed. Nyere typologiske ændringer skal omtales i det følgende i sammenhæng med beskrivelsen af nutidige eksempler på denne bådtype.

Dimensionerne på de drivkvaser, der benyttes idag, holder sig inden for følgende grænser: Længde overalt 10,0–12,5 m, største bredde 3,0–3,80 m. Som køllængde angives nu for det meste 28 til

---

\* Når de angivne mål her og i det følgende veksler mellem fod og meter, skyldes dette, at de første er taget fra bådebyggernes originale ordrebøger, hvorimod de sidste stammer fra den af mig foretagne opmåling og kulturhistoriske inventarisering af de endnu bevarede fartøjer, samt fra de officielle kilder. En omregning enten til det ene eller det andet målesystem er ikke foretaget, da det undertiden kan være umuligt at afgøre, om der er brugt pariser, rhinlandske eller svenske fod.



Sejltægning til åledrivkvasen „Minna“.

*Zeesboot „Minna“, Segelriss.*

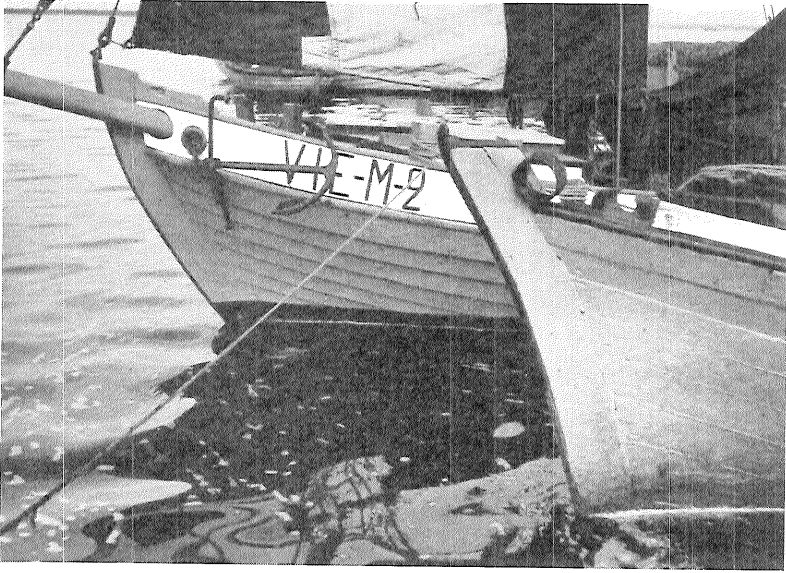
30 fod. De ældre drivkvaser var åbenbart mindre, i hvert fald på Rügen. Et fartøj af denne art, som var bygget 1880 i Wreechen på Rügen, målte 23 fod i kølen. En ny Stralsund-drivkvas, opmålt af Schiemenz i 1895, havde følgende dimensioner:

Længde overalt .....	11,00 m
køllængde .....	9,42 m = 30 fod
største bredde .....	3,45 m
lastens dybde .....	1,05 m
dybgående forude .....	0,63 m
dybgående agter .....	0,79 m

Den i Alt Reddevitz på Rügen hjemmehørende drivkvas blev 1957, da man på foranledning af „Institut für deutsche Volkskunde“ foretog en undersøgelse af fiskeriredskaber og både, opmålt således:

Længde overalt .....	11,30 m	
køllængde .....		27 fod
største bredde .....	3,75 m	
højde forskibs .....		60 tommer
højde midtskibs .....		40 tommer
højde agter .....		58 tommer

Som byggemateriale benytter man eg til køl, stævn og lønningsplanker, blødt træ (ædelgran, rødgran) til dækket, ædelgran til masten, fyr til rundholterne. Alle drivkvaser er bygget på liggende, 25-40 cm bred kølplanke (*Sohl*). De 14-16, undertiden op til 24 spanter består af bundstokke (*Boddenholt*) og ved siden af liggende oplængere (*Upplanger*). Begge spantedele er boltet sammen. Ældre kvaser viser også oplængerne liggende oven på bundstokkene. I kimningen er der i disse udskåret spygatter. Ofte ligger der et kølsvin fra for til agter over bundstokkene. Som vigtigt indvendigt længdeforbandt løber i begge sider en stærk bjælkevæger (*Liefholt*) langs med oplængernes toppe fra for til agter. Kølplanke og stævn er forbundet med stævnknæ. Antallet af rangplankerne er 10-13, for det meste af 1½ tommes tykkelse. De ligger op til stævnene og kølplanke i en spunning. På øverste rang er af og til påspigret en fenderliste. Beklædningen skal på Rügen tidligere overvejende have været på klink (således ved nybygninger 1880 i Wreechen, 1893 og 1897 i Lauterbach). Det samme beretter også en ålekvasefisker i Ralswiek på Rügen, født 1875. I værftsbyerne Stralsund, Greifswald og Barth har klink- og kraelbygningen af drivkvaser åbenbart eksisteret side om side indtil omkring 1890. Efter den tid har kraelbygningen velsagtens fået overtaget dør.<sup>17</sup> Anderledes stillede tingene sig i Freest ved Peenemundingen, den østlige hovedbyggeplads for drivkvaser. Dør begyndte man først i 1929 med kraelbygningen.<sup>18</sup> Man kan heri ganske tydeligt fastslå indflydelsen fra den traditionelle klinkbygning, der var fremherskende i Oderhaff-området.<sup>19</sup> I 1960 var bordlægningssmåden for drivkvaser i havnene på Rügen fordelt således: 4 krael og 5 på klink. Hos Schiemenz fortælles om en ældre drivkvaser fra Rügen, som under vandet var kraelbygget, medens de 3 øverste

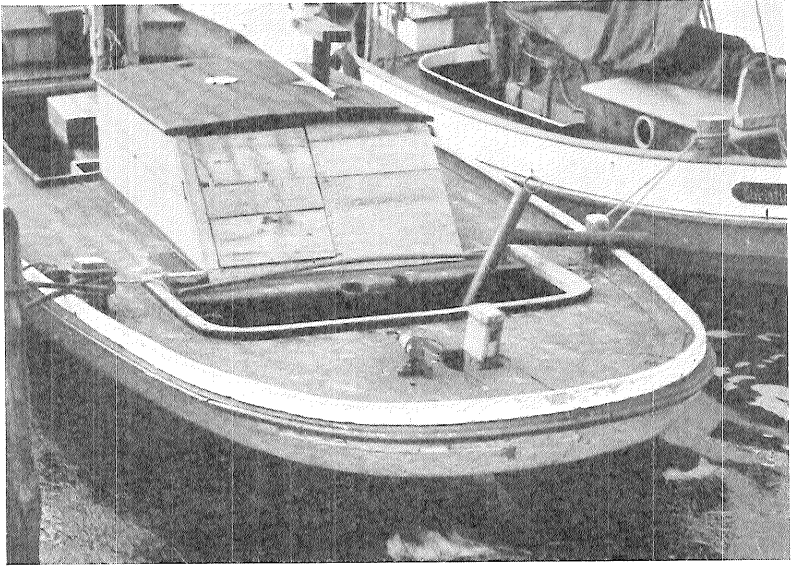


Forstævnsformer på tyske åledrivkvaser, fot. af forfatteren 1958 i Vieregge på Rügen. Kvasen t.v. (med konveks forstævn) er klinkbygget, og den t.h. (konkav) er kraelbygget; begge klædningsformer veksler.

*Vorstevenformen (konvex und konkav) deutscher Zeesboote.  
Vieregge (Rügen) 1958.*

range var tømret på klink. Idag træffer man ikke længere en sådan blandet beklædning.<sup>20</sup>

Forstævnen på de drivkvaser, der var bygget på byggepladser i fiskerlejerne (således 1880, 1893 og 1895 i Wreechen og Lauterbach på Rügen), var krummet udad (konveks) i overensstemmelse med den almindelige tradition for bygning af fiskerbåde. I Stralsund og på andre købstadværfter foretrak man derimod før århundredskiftet de lige, let fremadfaldende eller lidt klipperagtige (konkave) stævne, som er karakteristiske for handelsskibene. Også på Rügen har man til slut fulgt denne mode (i Seedorf 1895, Lauterbach 1897) og en kort tid bygget på den måde, førend man efter 1900 efterhånden igen vendte tilbage til den konvekse form på forstævnen. Den kaldtes nu „dansk“. Man kan formode, at denne tilbagevenden er sket under



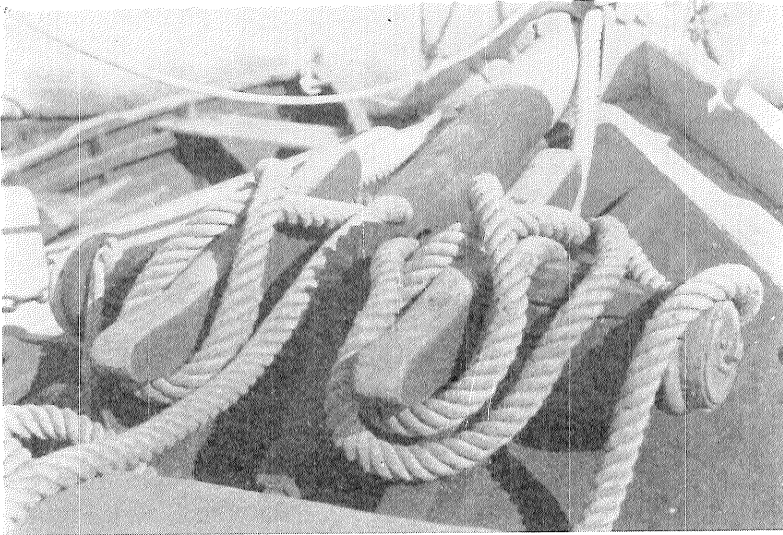
Agterskib af tysk drivkvaser med oval hæk. Det oprindelig åbne rum er her blevet delt ved et ruf over den i nyere tid installerede motor.

Fot. af forfatteren i Vieregge (Rügen) 1958.

*Zeesboot mit Rundgatheck. Vieregge 1958.*

indflydelse af den danske jagt-byggemåde af skonnerter og galeaser. På de tre førende forpommerske skibsværfter begyndte man at bygge efter „dansk skik“, i 1897 i Anklam hos Peuss, i 1898 i Seedorf hos Krüger og i Barth hos Holzerland senest 1901.<sup>21</sup>

Agterskibet på drivkvaserne fra Rügen var før århundredskiftet spidsgattet (således 1880, 1893 og 1895 i Wreechen og Lauterbach) med lige, bagudfaldende agterstævn. En sådan kvaser blev hånende kaldt „*lütt Spitzmors*“ (lille spidsmå). På de forpommerske købstadsværfter foretrak man derimod sandsynligvis det rundgattede agterskib eller den lille udragende ovale hæk, der var karakteristisk for tidens fragtskibe. Fra Stralsund skal denne mode – således fortælles det af gamle ålefiskere – også have bredt sig til Rügen; således træffes den 1895 i Seedorf og 1897 i Lauterbach. Efter 1900 kom man efterhånden igen tilbage til det spidsgattede agterskib, men hyppigt med



Detaille af ankerspil (af træ) med fortøjningstrosse. Mellem beddingerne ses palmjulet (af jern) og sprydets rod, støttet mod bagbords bedding.

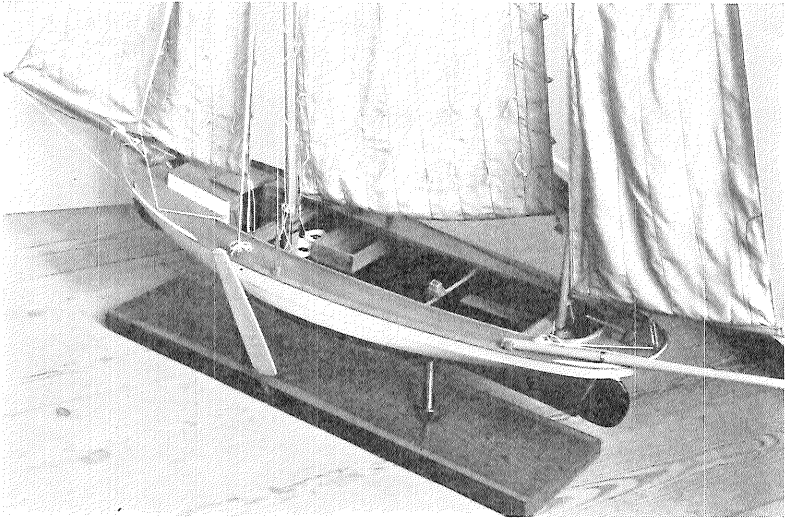
Fot. i Ralswiek 1960 af forfatteren.

*Hölzernes Ankerspill, Ralswiek 1960.*

konveks krummet agterstævn i stedet for den gamle lige. I 1960 fandtes på Rügen 7 spidsgattede og 2 rundgattede kvaser.

Man kan med sikkerhed hævde, at det af alle pommerske fiskerbåde kun var drivkvaserne, hos hvilke den tydelige indflydelse fra bygningen af søgående skibe lod former opstå, som ellers er ukendte i fiskeriet: klipperstævn, rundgattet hæk og kraelklædning. Interessant er endvidere den betragtning, at denne indflydelse udgår fra købstædernes værfter og efter nogen tids forløb også breder sig til de mere afsides bådebyggerier i fiskerlejerne.

Drivkvaserne hører til de delvis lukkede fartøjer i kystfiskeriet. Det lukkede forskib er på kvasen fra Alt Reddevitz 4 m langt med en maksimallængde af 11,30 m, – den lukkede agterende kun 1,30 m. Under fordækket ligger besætningens opholdsrum (*Vörunner*), der næsten altid indeholder to åbne køjer, et lille komfur til bagbord, et



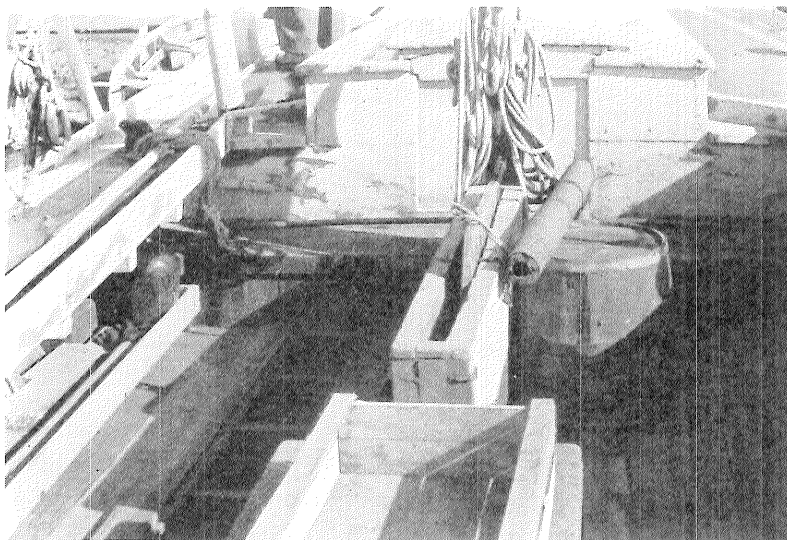
Detaille af model af åledrivkvasen „Minna“ af Guldborg, bygget af konservator Chr. Nielsen efter de tidligere afbildede opmålinger. I det åbne rum ses toften med mesanmasten, og foran for denne den åbne dam med pumpe. Mellem dammen og nedgangskappen til ruffet ses sejltøften med stormasten. På dennes forkant er anbragt en bøjle til sidesværdets kædestrop. I den fir-kantede kasse på banjen styrkede man våddets indhold efter hvert driv.

Fot. H. Hauch.

*Modell vom Zeesboot „Minna“ von Guldborg. Decksansicht.*

eller to skabe samt et klappbord. En del af lukafet er forhøjet ved et ruf (i Alt Reddevitz 1,50 m langt og 25–30 cm højt), i hvis sider der er 1–2 runde eller ovale køjer. Lukafet er tilgængeligt gennem en tofløjet dør i agterskottet, desuden ofte tillige gennem en skydekappe eller lem på taget af ruffet. Foran dette står der på nogle drivkvaser et ankerspil af træ. Underste stykke af spilbeddingen ligger på dækket, og i dets midte i overkanten er spillejet halvt nedskåret. Spil-tromlen består af to spilkopper og et midterstykke med huller til håndspage eller med tandkrans af jern. Øverste stykke af beddingen, ligeledes med halvt udskåret leje, er fæstnet til underste stykke med to gennemgående bolte. Yderligere er i begge sider af fordækket anbragt 1–2 træpullerter.





Det åbne rum, set mod forruffet. Midt i billedet den indbyggede sværdkiste med sværdet (sænkekølen), som i tidens løb har erstattet sidesværdet. Tønden i styrbords side bruges til styrning af våddets indhold. – Fot. i Ralswiek af forfatteren 1960.

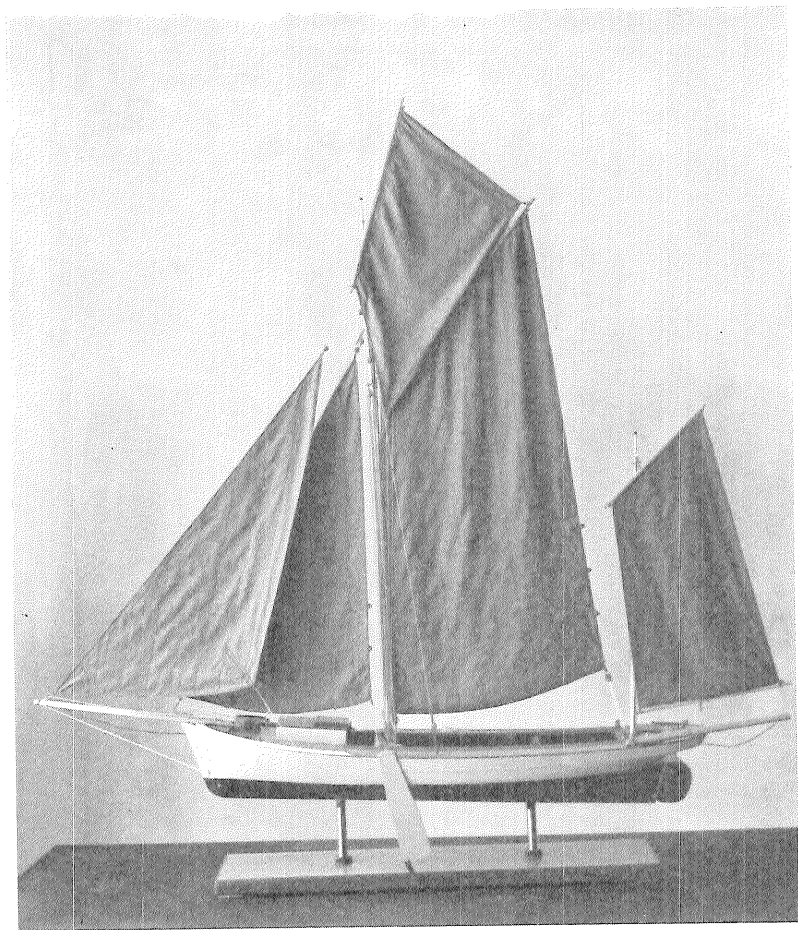
*Raum mittschiffs. Ralswiek (Rügen) 1960.*

I forlængelse af fordækket strækker der sig til begge sider et sidedæk (*Loopplank*), i Alt Reddevitz 85 cm bredt, forsynet indadtil med en lav liste på højkant. Alle dæksplanker ligger på dæksbjælker. Dækslinjen på drivkvaserne har et forløb med et temmeligt stærkt spring, der kan nå op på 21 tommer. Kun langs med fordækket findes på begge sider en ca. 15 cm høj fast beskyttelsesliste (*Wåderliest*). Den frie arbejdsplads midtskibs mellem sidedækkene (kaldet *dat Ruum*) begrænses fortil af lukafets agterskot og forreste sejltofte, mod agter af et fast skot under den bageste sejltofte (*Achterducht*). Begge sejltofter er indtil 4 tommer tykke kanttræer. I midten af deres agterkant er der halvcirkelformede udskæringer til anbringelse af masterne. På begge tofter er der fastgjort en kraftig jernstang, der er bøjet nedad i enderne og fæstnet til tofternes undersider med møtrikker: løjbommen (*Leuwågen*) til føring af sejlskøderne. Særlig den forreste

sejltofte er ofte ved hjælp af fire kraftige knæ af træ forbundet til plankerne og den mod agter tilstødende sværdkiste. Denne er i Alt Reddevitz 2,10 m lang. Midtersværd af jern eller træ kan dog først påvises på drivkvaserne fra ca. 1885–1890 (1893 i Lauterbach). Tidligere benyttede man et løst sidesværd af træ, som på en i 1880 på Rügen bygget drivkase målte 8 fod 3 tommer i højden, forneden 12 tommer i bredden og gennemgående 2 tommer i tykkelsen. Sværdhovedet var ved hjælp af en solid jernkædestrop forbundet til stormasten. Når man krydsede, måtte medhjælperen bære denne svære egeplanke fra den ene side af skibet til den anden. Sidesværdet blev nedfired i læsiden og pressesedes mod skibet af vandets tryk.

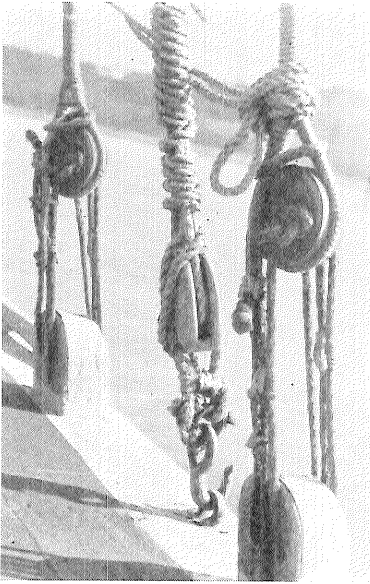
Midtskibet på drivkvaserne er i fuld længde og bredde forsynet med banje. Enten på begge sider af sværdkisten eller tæt agten for denne findes på nutidens drivkvaser den gennemstrømmede fiskedam (på Rügen kaldet *Däken*, også *Deeken*, ved Saaler Bodden *Paik*), for og agter begrænset af et ca. tre tommer tykt, fast skot (*Schweff*) og altid tvedelt, enten ved et fast langskibs midterskot eller sværdkisten; i denne dam anbringes de forskellige fiskesorter. Flere løse skotbrædder, skvalpskot (*Schlagbrä*), tjener endvidere til at formindske vandets skvulpen i dammen. Langsiderne af plankerne er under vandet gennemboret med runde huller. Tidligere var disse damme anbragt længere agterude, foran skottet under den agterste sejltofte. De var desuden åbne foroven, kun dækket med løse brædder, – ligesom endnu i dag de såkaldte „Quatzen“ og „Zuggarn-Polten“ i Oderhaff-området. Siden århundredskiftet har man dog hos os foretrukket den foroven fast tillukkede dam, på Rügen kaldet „*dän'scher Däken*“. Adgang til dammen sker gennem en ophøjet kasseformet afgrænset dragt (*Trumf*), foroven forsynet med løse luger.

Pladsen for motoren findes på moderne drivkvaser midtskibs bag fiskedammen. Maskinen står for det meste åben, kun dækket af en løs hjælm af træ. Den tilstødende plads til rorgængereren er bag den agterste sejltofte (*Roderloch*, *Peek*, *Kumm*, *Back*), med to løse, på langs anbragte siddetofter. Den agterste del af skibet er igen helt dækket, i forløb med sidedækket. Roret er ophængt med tappe i løkker på



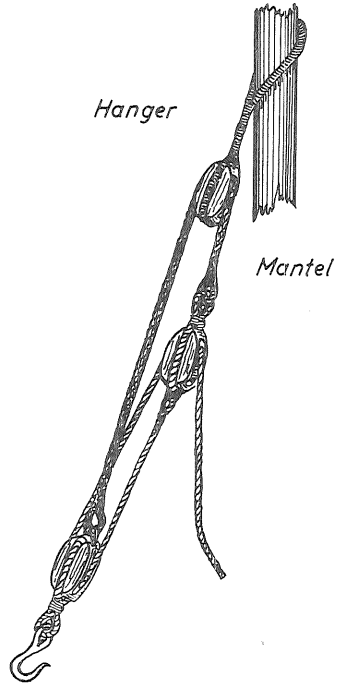
På den omtalte model af åledrivkvasen „Minna“ ses i bagbords side det oprindelige sidesværd. Endvidere bemærker man drivbommen og den i teksten beskrevne sejlføring. – Fot. C. Larsen, Helsingør.

*Modell vom Zeesboot „Minna“, mit Schwert.*



Detaille af styrbords side, visende vant med jomfruer og sytov. Mellem vantene ses „skidttaklet“s talje.  
Fot. 1960 i Ralswick af forfatteren.

*Steuerbordseite mit Jungfern und Takel. Ralswiek 1960.*

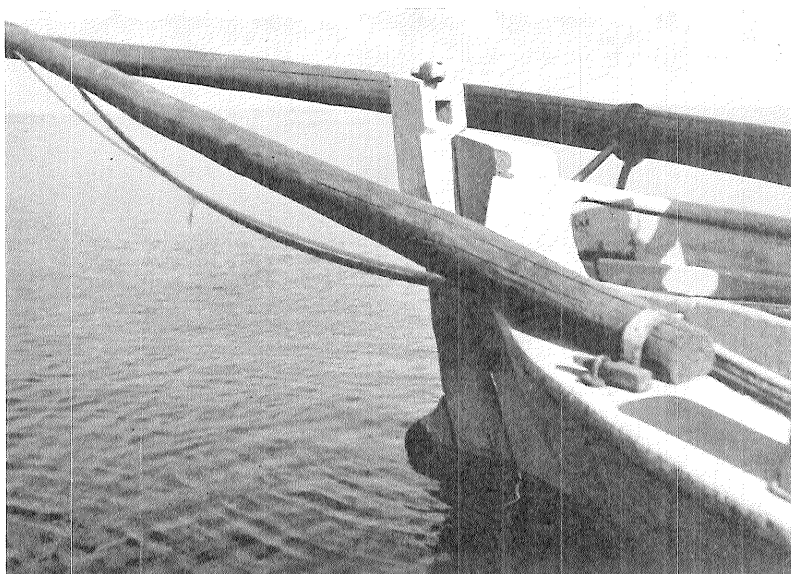


Skematisk tegning af manteltalje (takkel) til indhaling af våddet, på dansk kaldet „skidttakel“. Denne talje giver samme kraft som en 5-skåret talje, men kun halvt så stor en løftehøjde.

*Takel zum Einholen des Treibnetzes.*

agterstævnen. På spidsgattede kvaser løber det frit, på hækbyggede kvaser drejes rorstammen inden i et rør, som er bygget igennem hækken (*Koker*). Roret betjenes i begge tilfælde ved hjælp af en lang, løs rorpind (*Roderpinn*), som kan smøges ned over rortoppen eller stikkes igennem rorhovedet.

Alle drivkvaser fører to lodret stående, ulige høje pælemaster, som oftest af grantræ. Den forreste, højeste mast, stormasten (*Grootmast*),



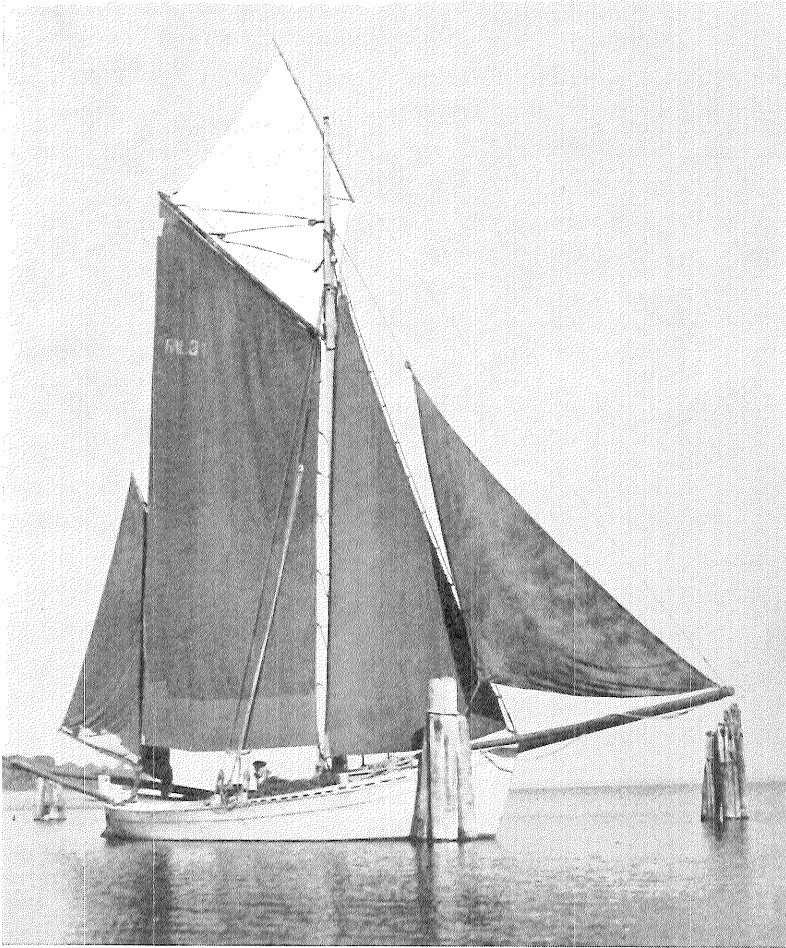
Agterskib af drivkase, visende arrangementet af drivbommen. Denne ligger i bagbords side, styret af et øjeformet jernbeslag, og støttes af en løs bom under fiskeriet. – Fot. i Ralswiek 1958 af forfatteren.

*Heck mit Ausleger-Rundhölzern. Ralswiek 1958.*

er ca. 10–11 m lang. Den står med den tapformede fod i et solidt mastespor (*Spoor, Spöör*), der rækker over 2–3 bundstokke, og støttes endvidere op imod udskæringen i den tykke sejltofte. Til tværskibs støtte for stormasten tjener vant; de er af jernwire og er på hver side (*Vörwant, Achterwant*) i reglen ved hjælp af et sammensplejset øje, smøget ned over mastetoppen (*Topp*). Begge vantøjerne fæstnes på godsklamper (*Good*), som med bolte er fastgjort til det øverste stykke af masten. Nedefter bruger endnu næsten alle drivkvaser tovværkstaljereb (*Tallreep*) til at spænde vantene, mellem vantrøstene af jern eller træ (*Püdding*) og øverste jomfru af træ (*Jungfer*), som er splejset ind i enden af vanttovet. Også skæring af taljereb mellem to jomfruer af træ bruges. Fortil støttes stormasten af en jernwire (*Vörstag*), som foroven med sit sammensplejsede øje er smøget ned over mastetoppen

og ligger an på en stagkæbe, som er boltet fast til mastens agterkant oven over de to godsklamper. Forneden kan man fastgøre forstaget, der ender i en indsplejset kovs, til stævnringen ved hjælp af sjækler. I styrbordsside fører alle drivkvaser ved stormasten en talje. Oven over godset ligger med et sammensplejset øje en kort wirestrop, af og til også en kæde, som man sjækler ind i en mastering. Denne ende kaldes *Hänger*. I en kæde eller wirekovs sjækler eller ihænger man forneden en enskivet blok, over hvis skive der løber et tykt hampereb, mantelen. På den i Ralswiek opmålte drivkvaser bærer den halende del af mantelen taljens øverste enkeltskiveblok. Den faste del af mantelen er forsjækket til den underste enkeltskivede taljeblok. Denne underste taljeblok er fastgjort mellem vantrøsterne med jernhager til en øjebolt i dækket. Den faste del af taljen er indsjækket i den øverste blok, skæres så igennem den underste blok og løber tilbage til den øverste blok. Den halende tamp kan man beslå på mantelen, når denne er sat eller halet tot (se tegningen). Den ca. 6 m lange agtermast (*Bullmast*) står derimod frit i sit mastespor uden vant og stag, støttet op til udskæringen i sejloften og sikret til dette stærke kantræ med et overfald af jern (*Öwerfall*).

Ganske ejendommeligt for alle drivkvaser er deres udliggerrundholter i begge ender af skibet. Den ca. 5,3–6,0 m lange klyverbom (*Klüberboom*) ligger med en fjerdedel af sin længde på fordækket på bagbords side af forstævnen. Der støttes den af et øjeformet jernbeslag (*Ooch*), boltet gennem stævnen. Dens bageste ende er hyppigt boltet eller tappet sammen med ankerspillet eller fastgjort til dækket ved hjælp af et overfald i jernkramper. I agterenden rager en tilsvarende bom ud (*Achterboom*, *Tuckboom*, i Stralsund: *Längboom*, *Längholt*, *Dickboom*), hvis rodende er boltet fast til bagbords sidedæk, og som støttes af et øjeformet jernbeslag ved agterstævnen; men på hækbyggede kvaser ligger den på en støtteklods på hækken. Under fiskeri udskydes desuden endnu to løse bomme (*Utschüwer*, *Driftbööm*), som er betydelig længere: ca. 6½ til 8½ m, og som trækkes ind igen, når fangsten er slut. Den forreste drivbom (*Driftboom*) skyder man ud på styrbords side af forstævnen. Den støttes til klyverbomsnokken af et



Drivkase med fuld sejlføring, liggende ved Ralswick. Kvasen er kravelbygget og har konveks stævn og spidsgattet agterskib. – Forf. fot. 1958.

*Zeesboot von Ralswiek 1958.*

dobbeltøjet jernbeslag (*Brill*). Rodenden surres fast til klyverbommen ved hjælp af en tovende. Ligeledes styres den bageste drivbom fra styrbord ind gennem øjet på nokbrillen på agterbommen. Sædvanligvis holder et overfald af jern dens rodende nede mod dækket. Efter gamle

drivkvasefiskeres beretninger havde drivkvaserne tidligere kun faste udligger-rundholter. I hvert fald var de kortere end nu. Schiemenz jagttog så sent som 1895 nogle kvaser i Stralsund-Rügen-området med 3,0–3,2 m lange klyver- og agterbomme. Drivkvaserne fra Freest ved Peenemundingen arbejder også idag kun med fast for- og agterbom. Disse fartøjer er imidlertid væsentlig mindre :

Længde overalt .....	8,00 m	
køllængde .....		18 fod
største bredde .....	2,73 m	
9 plankegange på klink, åben båd, uden kahyt.		

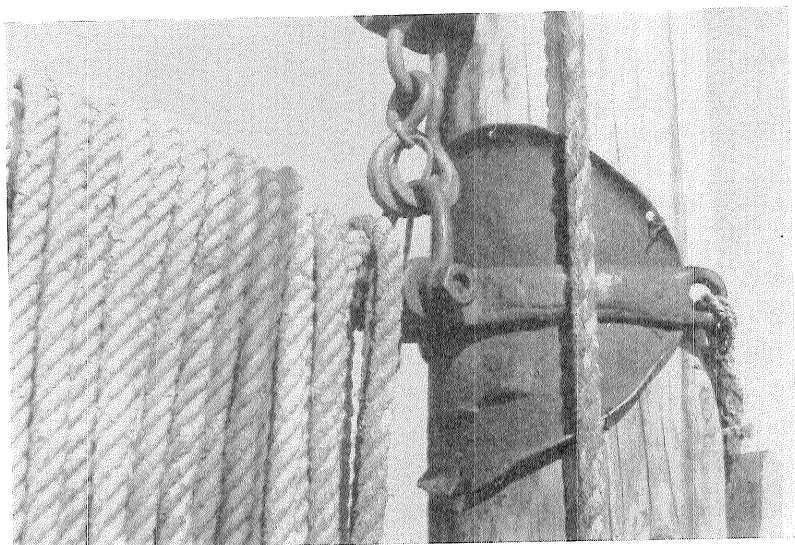
Kvaserne (*Zeeskähne*) på Oderhaff manglede fuldstændig bomme.

Tidligere brugte man på drivkvaserne gennemgående tre- eller firslået hampe tovværk. Idag bruges ofte jernwire – f. eks. til vant, stag og taljehanger. Blokkene – tilsammen 21 stykker – består i almindelighed af træ med indlagte jernbeslag. På blokhuset er der enten foroven og fornedet smedet et øje af jern, eller der er splejset en kovs på den ene ende. Blokkene fastgøres til master og rundholter i øjebolte eller øjeringe ved hjælp af sjækler eller dyvelskløer (*Schierhåken, Düwelskläu*). Blokke hægtes altid fast i sejlenes ligløkker.

Drivkvasernes sejl er lavet af svær bomuldsdug og forsynet med tovværk til lig. Til storsejlet medregner man for det meste 7–8 dugbaner (*Kleed*) samt en kile. Banerne løber parallelt til agterliget. Imprægneringen af sejldugen sker nu som før ved gennemvædning i en varm blanding af gul okker (ofte med tilsætning af hesteblood), hestefedt eller talg, gul svensk fyrretjære, rapsolie, linolie eller fernis. Tidligere skal sejlene også være blevet røget.

Det trapezformede storsejl er et såkaldt skødsejl, der ikke fører bom. Man lidser det til masten og øverste rundholt, gaffelen. Denne griber om masten med en pånaglet fast klo (*Klau*) af træ, eller en rakke (*Rack*) af jern, som er bøjelig ved led. Den ældste form er trækloen, der så vidt muligt er lavet af en gren, som af naturen har haft den gaffelformede vækst. Gennem begge ender af kloen er skåret et bændsels, på hvilket der ofte er smøget små kloder af træ (*Klootjes*). På





Detailbillede af storsejlets rakke, visende klofaldsblokkens dyvelskløv hugget i rakkens klobøjle. Fot. i Ralswiek 1960 af forfatteren.

*Gaffelklau. Ralswiek 1960.*

gafflens øverste tredjedel, der spidser til, smøger man to jernringe, hvorpå der foroven er smedet øjer, og desuden et nokbånd af jern med to modstående øjer. Storsejlets overlig er beslået til gaffelen enten ved hjælp af enkelte bændsler, eller små læderremme, eller der skæres gennem de i sejlet indsyede snøreringe (*Gådden*) en lidseline (*Zeising*), som i spiral omslynger gaffelen. Ved hjælp af en lidseline holdes også storsejlets forlig fast til masten.

Gafflen sættes med to fald. Klofaldet løber gennem to enkeltskivede blokke, af hvilke den underste med hagen hægtes ind i en løkke på kloen. Den ligeledes enkeltskivede masteblok er indsjæklet i en øjebolt, der sidder under godsclamperne. Klofaldets ene ende fastgøres i masteblokøjet ved en påsplejset kovs, løber gennem kloblokken og op over masteblokkiven igen og ned til en træklampe, hvoraf der er anbragt flere rundt om masten lidt over sejltøften. Nokfaldet (*Piekfall*) løber for det meste gennem tre enkeltskivede blokke. Enden af

det udgår fra øjet på den yderste gaffelring, hvori dens påsplejsede kovs er hæftet. Den øverste pikfald-masteblok er sjæklet i en øjebolt over stagkæben, den underste pikfald-masteblok i en øjebolt over godsklampen. Den tredje blok hægtes i øjet på den inderste gaffelring. Også pikfaldets tamp bliver slået om en klampe på masten over sejltøften, efter at det har gennemløbet den øverste masteblok, gaffelblokken og sidst den underste masteblok. Storsejlets hals kan hales stift ved hjælp af en halstalje. Dennes øverste dobbeltskivede blok hægtes i en stor løkke (*Lögel*), der er indsyet i sejlliget. Den underste, enkelskivede blok hægter man i en jernkrampe i undermasten. Taljen bliver sjæklet i øjet på masteblokken og løber derfra over den første sejlblokskive tilbage til masteblokskiven, så til den anden sejlblokskive og bliver slået om en mastklampe. Storsejlets stilling reguleres med storskødet. Også dette løber gennem to blokke, af hvilke atter den øverste dobbelte hægtes i sejlligets løkke. Den underste enkeltblok er med det underste af sine to øjer sjæklet til løjbommen på en sådan måde, at den kan glide. På denne underblok er der desuden fastskruet en klampe til at sætte skødet fast på. Skødet hægtes nu med den påsplejsede kovs i det øverste øje på løjbomsblokken, løber over sejlblokkens første skive, så over underblokskiven til sejlblokkens anden skive og slås om underblokklampen. Storsejlet er for det meste forsynet med fire rækker knyttelser til at formindske dets flade med.

På drivkvaserne fra Rügen og Stralsund er det trapezformede mesansejl (*Bullsägel*) fastgjort til to rundholter, enten med enkeltbændsler eller små læderremme. Det øverste rundholt hedder rå (*Råh*, *Bullråh*), det nederste mesanbom (*Unnerboom*). På råen er der i ca.  $\frac{2}{5}$  længde, regnet nedefra, slået en jernkrampe, hvori en jernhage griber, der sidder bevægelig på en mastering af jern, som ydermere har en bevægelig løkke til den underste faldblok. På underråen smøges på den yderste tredjedel af dens længde to jernringe, hvori der forneden er smedet øjer. Man hejser sejlet i faldet, hvilket nødvendiggør to enkelte blokke. Råblokken hægter man i løkken på glideringen, den øverste blok i øjet på en mastering af jern, der er smøget over toppen. Faldet, som er sjæklet i det underste øje på masteblokken, løber over

Detaille af mesanmasten, visende masteringen med krogen, som hugges i mesanråens strop, samt blokken til faldet. Fot. i Ralswiek 1960 af forfatteren.

*Besahnmastring mit Bullfallblock.*  
Ralswiek 1960.



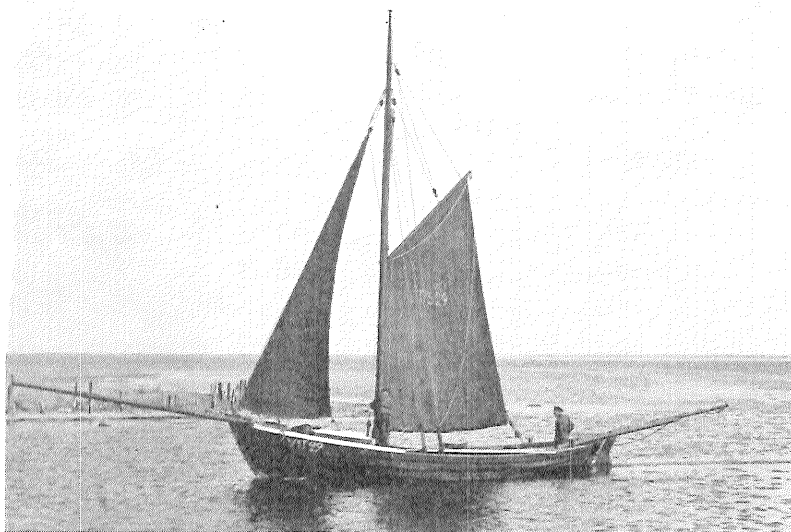
råblokskiven tilbage til masteblokskiven og slås om en træklampe, der er naglet fast på undermasten. En kort tovstrop, som forbinder mesanbommen til en træklo eller jernkrampe på masten, fastholder sejlhals og nok. Mesanskødet fordrer to enkelte blokke. Den øverste blok hægtes i øjet på den inderste bomring, den underste blok i en løkke på rortoppen. Enden af skødet hægtes med den påsplejsede kovs i øjet på den yderste bomring, gennemløber først rorblokken, så bomblokken og kan slås om en skødtold af træ ved siden af rorgængerens siddeplads. Der findes ikke knyttelser på mesansejlet.

Det inderste af de to trekantede forsejl, fokken, glider op og ned på forstaget ved hjælp af bøjede jernkloder (*Stagrieder, Krangen*). Fokkehalsen kan fastgøres i forskellig højde over dækket. Hertil tjener en kort, langleddet jernkæde, hvis underste led sidder på den samme sjækkel, hvormed forstaget fastgøres i stævnringen. I fokkehalsens ligløkke najer man en hage fast, hvis kløer så hver især kan hægtes i det kædeded, der ønskes efter sejlets højde. Den øverste blok kan sjækles i dobbeltøjebolten over godsklampen. Af og til hægter man

den imidlertid også i den indspejlede kovs i en kort jernwire, hvis store øje under tiltaklingen smøges ned over masten og ligger over vantbugterne. Den underste fokfaldblok hægtes i ligløkken ved fokhornet. Faldet fastgøres ved hjælp af en påspejset kovs i masteblokkens underste øje. Tovet løber så over sejlblokkens skive til masteblokkens skive og ned til en træklampe på undermasten, hvor det slås om, hvorpå dets tamp igen føres op til fokhornet, hvor det før sejlsætningen blev beslået i den store ligløkke eller blokkens skærehage. Således kan faldet samtidig virke som nedhaler. Til fokkeskødet bruges i almindelighed en kort tovstrop, som man flere gange skærer ind mellem den store ligløkke i skødhornet og en sjækkel, der glider på løjbommen, og som man slår om med to halvstik. Også fokken har knyttelser, for det meste tre rækker.

Det yderste forsejl, klyveren, føres „løst“, altså uden fastgørelse til et stag. Dens hals kan sættes stift ved hjælp af nedhaler (*Utholer*). Dette tov fastgør man simpelthen i den store ligløkke i klyverhalsen. Derfra løber det over et skivgat (*Schiewgatt*), indsat i klyverbommens nok, til fordækket, hvor man for det meste slår udhaleren om en af spilkopperne eller en pullert. På nogle drivkvaser hægter man klyverhalsens ligløkke sammen med en glidering af jern, der løber henad klyverbommen, og hvortil man også fastgør indhaleren. Til klyverfaldet benyttes kun en enkelt blok, der er hægget i dobbeltøjebolte over stagkæben. Faldet fastgøres i ligløkken i klyverhornet og slås om en træklampe på undermasten. Klyverskødet består af to lige lange tovbændsler, som løber ned til hver sin side, og det fastgøres kun i den tilsvarende ligløkke. Under sejlskødet om en af de træklamper, der sidder på lukafets agtervæg. Under fiskeriet slår man derimod klyverskødet om spilkoppen. Der er ingen knyttelser på klyveren.

Endelig fører drivkvaserne fra Rügen og Stralsund også et firkantet gaffeltopsejl, hvis overlig ved hjælp af enkelte bændsler lidses til et rundholt, topsejlsråen. Hvis topsejlet skal sættes, fastgør man den øverste ende af faldet til råen. Tovet løber så gennem en enkelt blok, som øverst oppe i toppen af stormasten hægtes i øjet på en ring, der



Drivkase af mindre type, som den findes på øen Hiddensee. Den er klinkbygget, har konveks stævn og er spidsgattet. Den fører een mast med fok, stor-sejl og topsejl. Kvasen vises for indgående til havn med to reb i storsejlet. Bemærk de lange udliggere. – Fot. i Vitte (Hiddensee) 1959 af forfatteren.

*Zeesboot, Hiddenseer Form. Vitte (Hiddensee) 1959.*

er smøget om masten. På klampen på undermasten gøres topsejlsfaldet tot fast og løber så igen op til topsejlshalsen, hvor det fastgøres i ligløggen. På denne måde kan halsen sættes tæt. Topsejlskødet fastgøres i den tilsvarende ligløkke og løber gennem en enkelt blok, hæftet til det øverste øje i gaffelnokbåndet. Topsejlskødet slås dog ikke om en mastklampe, men fastgøres i forligets løkke på det underste storsejlsreb.

I den beskrevne takkelage danner de små, åbne drivkvaser fra Freest en undtagelse. De fører blot fok og storsejl, dette dog som bomsejl. På Hiddensee mangler nutidens drivkvaser mesanmast og -sejl. Tidligere var de taklet som kvaserne på Rügen.

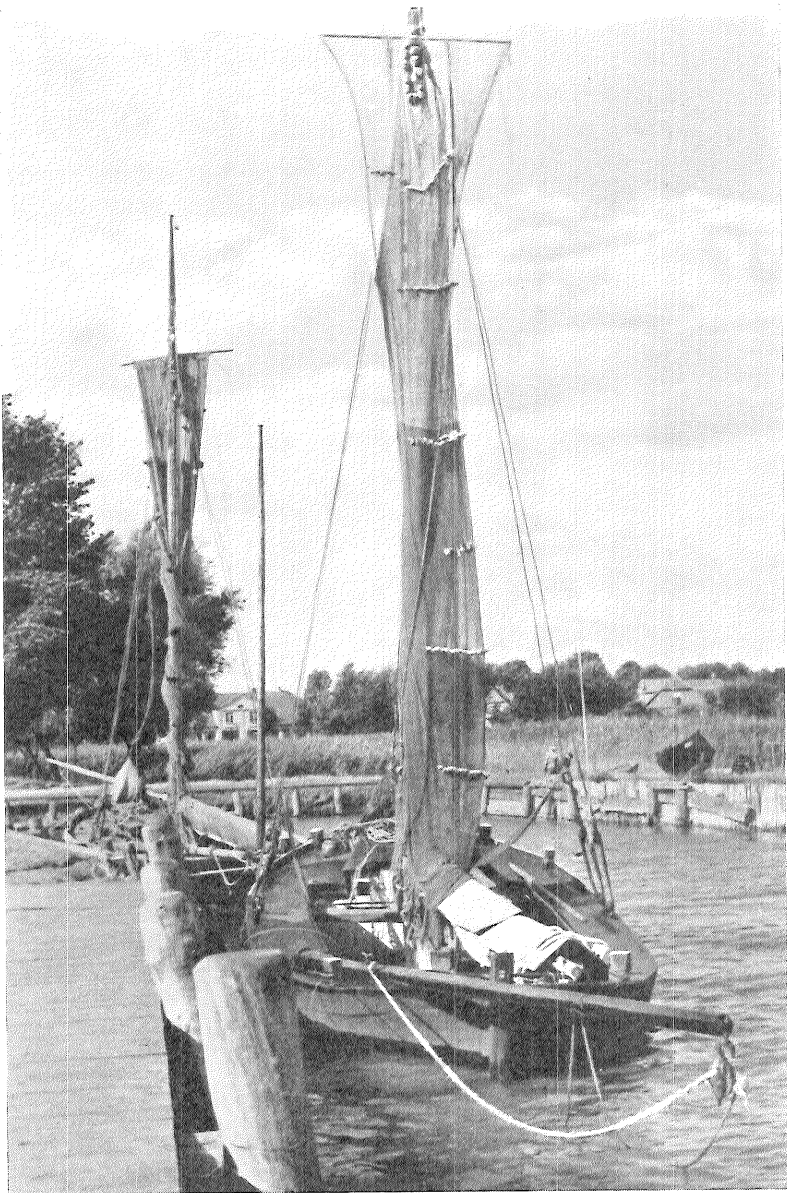
Efter Steinberg<sup>22</sup> skal drivkvaserne fra Stralsund første gang være blevet forsynet med hjælpemotorer i 1927. På Rügen begyndte man hermed langt senere og meget tøvende: 1957 i Ralswiek og Seedorf.

Men mange steder – således i Freest og på Hiddensee – findes der endnu rene sejldrivkvaser. Som hjælpemotorer under ud- og tilbageturen samt under opkrydsningen efter drivet anvendes glødehoved- eller dieselmotorer på indtil 20 HK. Drivkvaser med motor giver af og til afkald på mesanmast og -sejl.

Af yderligere tilbehør finder man altid på drivkvaserne flere fendere, tidligere af korte rundholter, nu af gamle bildæk. Desuden et stokanker, som under sejladsen hænger med den ene flig over den lave ræling på fordækket. Ankerklyds mangler for det meste. Ankertovet ligger i en kæbe i rælingen. En løs pumpe af jern til håndkraft og til at stille op midtskibs, bringer bundvandet op i den gennemstrømmede fiskedam. Nettet bliver i havn hejst til tørre i stormasten ved hjælp af et takkel. Slæbetovene til nettet og de sejl, der – som klyver- og topsejl – ikke bruges særlig ofte, opbevarer man under sidedækkene.

Drivkvaserne fra Rügen og Stralsund er i almindelighed malet over vandet, for det meste grønne eller grå. Desuden afsætter man ofte vandlinien med en anden farve, som f. eks. hvid. Skroget under vandet behandles med kultjære, lejlighedsvis også med giftig farve. Nogle kvaser bærer navne, næsten udelukkende kvindefornavne. Som regel ejes kvasen af én person; halvpartnerskab forekommer sjældent. Besætningen på drivkvaserne består af to mand, fiskeren (*Schipper*) og styrmanden (*Macker*). Fortjenesten fordeles ligeligt mellem skib, skipper og styrmand. De fleste arbejder ombord udføres af begge personer i fællesskab: til- og fralægning i havn, sejlsætning, betjening af nettet. Roret passes af kvasens ejer, medens den mest egnede eller stærkeste står for betjeningen af maskinen.

De forpommerske drivkvaser anvendes så godt som udelukkende til fangst med slæbevåd (*Zeeese*). Dette redskab består af en ca. 10 m lang sæk, der er syet sammen af en overdel og en underdel med 1–2 kalve, og foran med arme til hver side. Nu er overdelen for det meste lidt længere end underdelen (*Dachzees*). Alt efter årstid og farvand benyttes våd, der er forskellige med hensyn til maskernes størrelse, til ål, sandart, flynder og „fisk“ (d.v.s.: gedde, aborre, skalle). Drivkvaserne må dog stadig kunne slæbe deres net, der er befæstet til



Drivkvaser i havn i Dierhagen. Våddet er ophængt i masten til tørring efter nattens fiskeri. Kvasen i forgrunden har nedrigget mesanmasten. I drivbommens nok ses en blok med vådline. – Fot. Annemarie Dorn.

*Zeesboote im Hafen von Dierhagen.*

driv- og træktovne, ved sejlkraft alene, altså for rum vind. Det sker for det meste om natten, om foråret og om efteråret. Fartøjet styres under drivet ene og alene ved hjælp af sejlene.<sup>23</sup>

Den tidligere betydelige flåde af drivkvaser i Forpommern er nu skrumpet ind til et minimum. Fiskerikontrollen i Stralsund offentliggør en fiskeristatistik, hvor hele det farvandsområde behandles, der her er tale om. Ifølge denne statistik fandtes der i følgende distrikter drivkvaser, der tog del i fiskeriet:

	1884	1894	1912	1960
Øen Rügen .....	72	62	50	3
Øen Hiddensee .....	6	8	14	—
Stralsund og Barhöft .....	112	102		6
Lejer ved det sydlige Strelasund .....	15	22		1
Greifswald-Wieck .....	4	4		1
Freest .....	(?)	18		3
Barth og omegn .....	84	77		14
Ribnitz og Lejer ved Saaler Bodden .....	25	(?)		9

De sidste drivkvaser blev bygget på Rügen (i Lauterbach) og i Freest i 1946, den sidste drivkvaser i hele området i Ribnitz 1954.

## 2.

Efter 1872 udvandrede forpommerske fiskerfamilier fra egnen omkring Barth, fra Stralsund og fra Rügen til det sydøstlige Danmark, fortrinsvis til Lolland, Falster og Sydsjælland. Disse fiskere medbragte deres fiskeredskaber og deres både: de ovenfor beskrevne drivkvaser. De indførte derved fiskeriet med åledrivvåd i de syddanske farvande.<sup>24</sup>

Man kan foreløbig kun gisne om årsagerne til denne folkevandring, som ganske vist talmæssigt set var ubetydelig, men dog af stor økonomisk og folkloristisk interesse. Det er muligt, at begrænsningen af drivvådsfiskeriet, især i farvandene omkring byen Stralsund, er blevet håndhævet strengt i regeringsdistriktet Stralsund, enten ved Stralsunds meget gamle fiskerlav, som forøvrigt allerede i det 16. århundrede kaldtes „Amt der Zeesenfischer“ (Drivvådsfiskernes Lav), eller fra statens side gennem fiskerikontrollen. Steinberg skrev om den såkaldte



„*numerus clausus*“ (begrænsning i antallet): „I Stralsund var og er der endnu tilladt 80 drivkvaser. Indtil 1928 var dette tal også til stadighed udnyttet. En ny drivkvasefisker kunne altså kun drive denne form for fiskeri, når en anden opgav sine rettigheder eller døde.“<sup>25</sup> En sådan begrænsning i antallet af drivkvasefiskerne og en streng kontrol med deres virksomhed blev stadigvæk krævet af de strandfiskere i samme område, som arbejdede med ruser, bundgarn eller våd, og som ved hver nedgang i deres fangstudbytte henviste til den skade, som drivkvasefiskerne efter deres mening forvoldte fiskeriet. For at få disse stadige stridigheder sagligt bedømt iværksattes til slut en undersøgelse, der resulterede i Paulus Schiemenz's fortrinlige betænkning, hvori drivvådsfiskeriet skildres.

I hvert fald fremgår det af akterne, at forpommerske drivkvasefiskere fra 1872 forlagde deres fangstpladser til Danmark. De vidste besked med fiskeriet i sig selv og beskaffenheden af de danske farvande, især Smålandshavet, idet pommerske fiskehandelsskibe, de såkaldte „*Quatzen*“ (handelskvaser), gennem årtier havde opkøbt ål herfra, som danske fiskere havde fanget med våd, og bragte dem til Forpommern. Forholdene der var meget lig forholdene hjemme i farvandene omkring Rügen-Stralsund, måske endda endnu gunstigere. Flere af de pommerske drivkvasefiskere giftede sig med danske piger og fik dansk indfødsret, især efter at det ved den nye danske fiskerilov af 1888 kun tillodes danske fiskere at drive kystfiskeri. Som eksempel på en sådan indvandring fra Pommern til Syddanmark skal her nævnes familien *Lockenvitz*: Carl Joachim Julius Lockenvitz fødtes 1834 som søn af skipper Julius Niclas Lockenvitz i det gamle fiskerleje Breege på øen Rügen. 1847 gik han til søs på sin faders skib i østersøfart. 1850 sejlede han som matros på et Stralsund-skib til England. 1861 købte han sit eget fragtfartøj til den på hans tid indbringende transport af træ fra Pommern til København. 1862 giftede han sig med Anna Christiane Caroline Larsen fra København. Endnu 1876 betegnes han som skipper i kirkebøgerne i Altenkirchen sogn på Rügen. 1879 drog Carl Lockenvitz fra Breege til Bogø i Danmark sammen med sine to sønner Johannes Carl Jens (født 1868 i Breege) og Carl Joachim

Wilhelm (født 1873). 1896 fik Carl Lockenvitz og hans to sønner dansk indfødsret.<sup>26</sup>

Af pommerske fiskere, som i sin tid flyttede til Danmark, kan endvidere nævnes:

Bildt, Carl	Præsto	dansk gift
Dinse, Albert August Julius, født i Barhöft v. Stralsund 1850	Guldborg	forlod Danmark igen 1895
Eggert, Franz C. P., født 1860	Horslunde (Lolland)	siden 1877
Hamer, Jacob, fra Stralsund	Nykøbing (Falster)	siden 1881
Heidtmann, Albert Wilhelm Emil	Stubbekøbing senere i Stege	siden 1881
Ihns, Heinrich	Guldborg	vendte 1895 tilbage til Tyskland
Leithoff, C. M. R., født 1857 vist i Wiek på Rügen	Skibbinge (ved Præstø)	siden 1882, dansk gift
Martens, R. C. J., født 1856	Karrebæksminde (ved Næstved)	siden 1883
Permin, Johann Christian Wilhelm, født 1856	Kallehave	siden 1881
Rüting, Albert, født 1837 i Barhöft	Masnedsund (ved Vordingborg)	siden 1878
Rüting, Johann Friedrich Max, født 1855 i Barhöft		
Schultz, M. C., født 1842	Køge	siden 1888

Fiskefartøjer af træ er helt op til vore dage et typisk vidnesbyrd om det folkelige skibsbygningshåndværk. Når fiskere stifter bekendtskab med en hidtil ukendt skibstype, er det en selvfølge, at de overvejer, om denne fremmede bådtype med fordel kan eller bør overtages inden for det hjemlige fiskeri. Hensynet til økonomien, byggemåden og farvandenens beskaffenhed spiller en vigtig rolle i denne forbindelse. Sådanne overvejelser bliver i særlig grad aktuelle, hvis der sammen med bådene skal overtages en ny, fremmed fangstmetode. Og det var det,

det dengang drejede sig om for de danske ålefiskere ved Smålands-havet og Grønsund. I begyndelsen var det ikke frit for, at de troede, at de pommerske drivkvaser var udstyret med overnaturlige kræfter, fordi de fiskede mere end dobbelt så mange ål, som man her altid havde været vant til med de hidtil brugte håndvåd: soppevåd og landdragningsvåd. Man havde tilsyneladende opmærksomheden meget mere henledt på selve båden end på fangstredskabet. Der begyndte nu en ivrig handel med forpommerske „Zeesboote“. Disse blev af de danske fiskere kaldt åledrivkvaser eller tyskekvaser, åbenbart i analogi med de i lang tid kendte pommerske handelskvaser, der typemæssigt set dog tilhørte en helt anden gruppe, og som desuden var fragtskibe. I begyndelsen opkøbte man brugte fartøjer, men snart blev de tilflyttede tyske fiskere formidlere mellem deres danske kolleger og bådebyggerne i Stralsund, Barth, Greifswald og på Rügen. Derfra besørgede de købet af pommerske drivkvaser. De mest bekendte mellemmand i egnen omkring Kallehave var brødrene Max og Albert Rütting.

Kvaserne var meget fine sejlere. De sejlede bedst, når vinden tillod dem under kryds at nøjes med stagfok, topsejl og storsejl. Under fiskeriet førte de tit for balancens skyld mesan og rebet storsejl, ligesom topsejlet var firet ned i læ af storsejlet. Desuden var klyveren gerne sat, forudsat at det ikke var så hårdt vejr, at de kunne nøjes med små sejl.

Snart begyndte de danske fiskere ligesom deres tilflyttede pommerske kolleger at ændre drivkvaserne i overensstemmelse med forholdene i de danske farvande. Den foroven åbne gennemstrømmede fiskedam viste sig at være uheldig, og derfor blev kvasen her ret hurtigt ombygget med fast damdæk og tragt. Som led i den kulturhistoriske vekselvirkning blev denne ændring også snart overført til Forpommern, hvor man endnu idag i forbindelse med drivkvaser og kuttere taler om „*dänischen Däken*“ (dansk dam), og hvor dennes faste overdækning i almindelighed kaldes „*Dammdeck*“ (damdæk). Udtrykket „*Damm*“ benyttes ellers slet ikke i Pommern. Den gennemstrømmede fiskedam hedder stadigvæk *Däken* i Mellempommern og ligeledes i Forpommern, hvor man dog i Barth, på øen Ummanz og ved Darss lejlighedsvis også bruger *Paik*. I Mecklenburg (Rostock) kaldes den

*Däken* eller *Quatsch*. Først ved Kieler Bugt optræder *Damm* samt *Bünn* som betegnelse for denne skibsdel.

I Kallehave, Nykøbing Falster og Fredericia byggedes en del drivkvaser efter tysk forbillede, mens bådebygger Chr. Nielsen på Fejø skabte en hel ny type drivkvaser. Denne havde fra begyndelsen sværdet i en rille i kølen lige agten for masten. Da dette var mere praktisk end sidesværdet og lettere at håndtere, blev de tyske kvaser ombygget efter dette forbillede og fik sværdkiste lige agten for masten. Mange flyttede også dammen frem som i Fejø-kvasen, og det var da også en nødvendighed senere, da motoren kom frem.

Flere pommerske drivkvaser blev også solgt til fjernere dele af Danmark, således en til Læsø i Kattegat og nogle til Gamborg Fjord og Kolding Fjord. En del fiskere dør lod i fiskesæsonen deres kvaser føre på jernbanevogne tværs igennem Jylland til Nordsøkysten og fiskede så med dem fra Esbjerg, Hjerting og Ringkøbing. Størstedelen af kvaserne fik dog deres hjemsted i egnen omkring Smålandshavet. Det samlede antal pommerske drivkvaser, der er solgt til Danmark, kan vel næppe nogensinde fastslås. I de skibsregistreringsprotokoller over småfartøjer, som opbevares i Rigsarkivet i København, er der fundet 54 kvaser af denne art. En liste herover følger som bilag. Af stor værdi er det, at protokollerne angiver kvasernes form – foruden byggeår, -værft og -sted, samt datoen for deres indførelse i landet. Man kan deraf konstatere den overvægt, som kvaselbyggemåden har over for klinkbygningen, medens forekomsten af spidsgattet og hækbygget agterskib tilnærmelsesvis opvejer hinanden. De angivne indkøbspriser lå mellem 200 og 2400 kr. (hhv. for brugte og for nye kvaser). Indførelstolden androg 3 %.

I løbet af de første årtier af vort århundrede formindskedes antallet af tyskekvaser i Danmark efterhånden. Indtil omkring 1939 eksisterede der dog endnu tre kvaser alene i Masnedssund ved Vordingborg, og idag findes der stadig enkelte i brug i Danmark, bl. a. i sydsjællandske farvande. For en snes år siden, mens der endnu fandtes flere af de gamle tyskekvaser, lod Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg en af de ældste, „Minna“ af Masnedssund, opmåle. Den var bygget i 1872 i

Stralsund, i kravel og forsynet med klipperagtig forstævn og elliptisk hæk. Målene på „Minna“ var: længde 31'3" og bredde 10'1". Konservator Christian Nielsen, der opmålte kvasen, byggede desuden en smuk model af dette fartøj til Handels- og Søfartsmuseet, hvor den står som et vidnesbyrd om de frugtbare forbindelser, som har bestået mellem Forpommerns og Syddanmarks fiskeri og skibsbygning.

## K I L D E R

- Borchers, Walter*: Pommersche Fischerboote des Odermündungsgebietes; i: Unser Pommernland, Stettin, 20 (1935), 225-240.
- Dähnert, Johann Carl*: Sammlung gemeiner und besonderer Pommerscher und Rügischer Landes-Urkunden. Bind 1-3, Stralsund 1765-1769.
- Dähnert, Johann Carl*: Platt-Deutsches Wörterbuch nach der alten und neuen Pommerschen und Rügischen Mundart. Stralsund 1781.
- Frommhold, Georg*: Das Rügische Landrecht des Matthäus Normann, Stettin 1896.
- Indigena* (= Johann Jacob Grumbke): Streifzüge durch das Rügenland. Altona 1805.
- Mitzka, Walther*: Norddeutsche Bootsarten, i: Niederdeutsche Zeitschrift für Volkskunde, Bremen, 9 (1931), 68-82.
- Mitzka, Walther*: Deutsche Bauern- und Fischerboote. Heidelberg 1933.
- Mohnicke/Zober*: Johann Berckmanns Stralsundische Chronik. Stralsund 1833.
- Peesch, Reinhard*: Die Fischerkommünen auf Rügen und Hiddensee. Berlin 1961.
- Rassow, Margarethe*: Fischersprache und Brauchtum im Lande zwischen dem Darss und der unteren Oder. Berlin 1958.
- Rudolph, Wolfgang*: Die Schiffstypen der ländlichen Frachtschiffahrt in den Gewässern der Insel Rügen, i: Deutsches Jahrbuch für Volkskunde, Berlin, 4 (1958), 129-154.
- Schiemenz, Paulus*: Über die Zeesenfischerei im Stralsunder Revier. Berlin 1898.
- Steinberg, Rolf*: Die Treibzeesenfischerei im Gebiet von Stralsund, i: Deutsche Fischerei-Zeitung, Radebeul/Berlin, 2 (1955), 257-264 og 290-293.
- Szymanski, Hans*: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt. Lübeck 1929.
- Szymanski, Hans*: Deutsche Segelschiffe. Berlin 1934.
- Weicker, Hans*: Die Schleppnetzfisherei im Stettiner Haff und seinen Nebengewässern, i: Zeitschrift für Fischerei, Neudamm, 25 (1927), 367-437.

Endvidere stof i Rigsarkivet i København og byarkivet i Stralsund, samt materiale vedrørende fiskeriredskaber og både, indsamlet og indregistreret ved Institut für deutsche Volkskunde i Berlin.

Alle dialektudtryk er indsamlet på Rügen 1957-1959, for så vidt der ikke udtrykkeligt er anført andet.

## NOTER

<sup>1</sup> *Mohnicke/Zober*: Johann Berckmanns Stralsundische Chronik, 192. — <sup>2</sup> *Frommhold*: Das Rügische Landrecht, 186. — <sup>3</sup> Byarkivet i Stralsund. — <sup>4</sup> *Dähnert*: Landes-Urkunden, VI, 1174. — <sup>5</sup> *Dähnert*: Plattdeutsches Wörterbuch, 561. — <sup>6</sup> (*Indigena*): Streifzüge, 88. — <sup>7</sup> Byarkivet i Stralsund, skibsmålebog. — <sup>8</sup> *Schiemenz*: Zeesenfischerei, 31. — <sup>9</sup> Museum für Meereskunde, Berlin: Rejseberetning (manuskript) af *L. Brühl*. — <sup>10</sup> Byarkivet i Stralsund, fiskeristatistik. — <sup>11</sup> *Rudolph*: Schiffstypen, 133. — <sup>12</sup> Nordamerikansk indflydelse på skibsbygningen kan påvises i Stralsund siden 1839. — <sup>13</sup> *Weicker*: Schleppnetzfischerei, 369. — <sup>14</sup> *Borchers*: Fischerboote, 228, og *Weicker*: Schleppnetzfischerei, 374. — <sup>15</sup> Dette ville være et nyt bevis på den påfaldende traditionelle særegenhed for skibsbygningen ved Oderhaff, der allerede blev bemærket omkring 1750, og som forskere som Mitzka og Borchers allerede i begyndelsen af den systematiske tyske bådtypeudforskning har henvist til. F. eks. ved Oderhaff (Uecker-münde) blev indtil 1928 større fragtfartøjer (skonnerter, galeaser) bygget på klink. — <sup>16</sup> *Schiemenz*: Zeesenfischerei, 31 ff. — <sup>17</sup> Efter *Schiemenz*: Zeesenfischerei, 31. — <sup>18</sup> Ordrebog fra bådebyggeriet Jarling i Freest, byggenummer 228–230. — <sup>19</sup> På Lassans bådebyggeri, der ligger mellem Wolgast og Anklam, altså helt ude ved Oderhaff, begyndte man endog først i 1943 at bygge fiskerfartøjer på krael, i Ueckermünde ved haffet efter 1948. — <sup>20</sup> De i Danmark værende kraelbyggede tyskekvaser havde den øverste planke på klink, hvilket beskyttede de i hækken opløbende planker, da den var bøjet uden om spiderne på disse (oplyst ved Chr. Nielsen, der har undersøgt flere af disse kvaser). — <sup>21</sup> I de gamle værftsbyer var bygningen af søgående skibe allerede ophørt, 1888 i Greifswald, 1889 i Stralsund. — <sup>22</sup> *Steinberg*: Treibzeesenfischerei, 291. — <sup>23</sup> Fiskeriet beskrives nærmere af *Schiemenz*, *Steinberg* og *Rassow*. — <sup>24</sup> Fra dansk side er jeg gennem konservator *Christian Nielsen*, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, blevet gjort opmærksom på dette forhold. Konservator Nielsen har bidraget med de følgende oplysninger og har sammen med museumsinspektør *Henning Henningsen* foretaget eftersøgninger i Rigsarkivet i København for at finde materiale om de til Danmark solgte „tyskekvaser“ og indvandringen af tyske fiskere. — <sup>25</sup> *Steinberg*: Treibzeesenfischerei, 293. — <sup>26</sup> Disse data hidrører fra personregisteret hos sognepræsten i Altenkirchen på Rügen, samt fra publikationen Alfabetisk Navneregister over Personer, der i Aarene 1850–1915 ved Lov har erhvervet dansk Indfødsret (København 1916).

## B I L A G

*Kronologisk liste over „tyskekvaser“ i Danmark*

Under byggemåde er angivet om klink- eller kraelbygget, spidsgattet eller hækbygget.

<i>Nr.</i>	<i>Navn og hjemsted</i>	<i>Ejer</i>	<i>Bygget</i>	<i>Indkøbt ell. indført</i>	<i>Byggemåde</i>
1.	„Familiens Haab“ af Stege	Bådfører C. L. J. Vinnicke og sømand C. J. Vinnicke	?	? (1872 ombygget i Stege)	klink spids
2.	„Mary“ af København	Gross. M. Munck	?	Stralsund 1873	krael spids
3.	„Valdemar“ af København	Samme	?	Stralsund 1873	krael hæk
4.	„Svanen“ (ex „Völsch“) af Skærbæk	Sømand N. P. Laugesen	Stralsund	Stralsund 1875	krael hæk
5.	„Marie“ af Gåbense	Sømand L. Jørgensen	?	Stralsund 1876	krael spids
6.	„Maagen“ af Gåbense	Sømand J. P. Larsen	Preussen	Stralsund 1877	krael spids
7.	„Ydun“ af Vordingborg	Skipper Jacob Larsen	?	Tyskland 1878	krael spids
8.	„Godthaab“ af Guldborg	Sømand Edv. W. Petersen	?	Stralsund 1878	krael hæk
9.	„Fortuna“ af Gåbense	Sømand R. Jørgensen	?	Stralsund 1878	krael spids
10.	„Valdemar“ af Guldborg	Skibsfører Heinr. Ihns	?	Stralsund 1879	klink hæk
11.	„Anna“ af Nykøbing F.	Kvaseskipper Carl Rüting	?	Barhöft 1879	krael hæk
12.	„Wilhelmine“ af Gåbense	Fisker Corn. Pedersen	?	Stralsund 1879	krael hæk
13.	„Corsar“ af Gåbense	Fisker C. Pedersen	?	Preussen 1879	krael spids

<i>Nr.</i>	<i>Navn og hjemsted</i>	<i>Ejer</i>	<i>Bygget</i>	<i>Indkøbt ell. indført</i>	<i>Bygge- måde</i>
14.	„Marie“ af Nykøbing F.	Fisker P. C. Voigt	?	Stralsund 1880	krael spids
15.	„Helene“ af Nykøbing F.	Fisker Jacob Hamer	Greifswald 1881	Stralsund 1881	krael spids
16.	„Bertha“ af Stubbekøbing	Fisker W. E. A. Heitmann	Pommern 1871	Barth 1881	krael spids
17.	„Vilhelmine“ af Stubbekøbing	Fisker W. Permin	?	Pommern 1881	krael spids
18.	„Minna“ af Guldborg	Fisker J. F. M. Rütting	1872	Stralsund 1881	krael hæk
19.	„Johanna“ af Guldborg	Fisker A. A. J. Dinse	?	Stralsund 1881	krael hæk
20.	„Ane Kirstine“ af Kallehave	Fisker Carl Hansen	?	Rügen	klink spids
21.	„Thorvald“ af Stubbekøbing	?	?	1882	krael spids
22.	„Ida“ af Præstø	Fisker C. Leithoft	Rügen 1879	Stralsund 1882	krael spids
23.	„Nordenskiold“ af Middelfart	Bådfører Chr. Andersen	?	Stralsund 1882	krael spids
24.	„Maren“ af Præstø	Fisker Carl Bildt	Barth 1879	Stralsund 1882	krael hæk
25.	„Marie“ af Præstø	Fisker Chr. Petersen	?	Stralsund 1882	krael spids
26.	„Sabina“ af Præstø	Fisker H. Pedersen	Barth 1881	Barth 1882	krael hæk
27.	„Nordlyset“ af Middelfart	Fisker P. Corneliussen	?	Stralsund 1883	klink spids
28.	„Havlykken“ af ?	?	?	1884	krael hæk
29.	„Enigheden“ af Østskov (Fr.sund)	Fisker L. Nielsen	?	Tyskland 1884	krael spids



<i>Nr. Navn og hjemsted Ejer</i>	<i>Bygget</i>	<i>Indkøbt ell. indført</i>	<i>Byggemåde</i>	
30. „Ellen“ af Kallehave	Fisker Hans P. Hansen	?	Stralsund 1885	kravel spids
31. „Dorthea Kirstine“ af Kallehave	Fisker And. Andersen	Barth 1878	Pramort 1885	kravel spids
32. „Kirsten“ af Kallehave	Fisker Chr. Rasmussen	?	Stralsund 1885	kravel spids
33. „Karl“ af Masnedsund	Fisker P. Rasmussen	?	Stralsund 1891	kravel spids
34. „Marie“ af Kallehave	Fisker H. J. Petersen	?	Stralsund 1891	kravel spids
35. „Vilhelmine“ af Kallehave	Fisker R. Petersen	?	Stralsund 1892	kravel spids
36. „Vilhelmine“ af Masnedsund	Skipper F. Petersen	?	Stralsund 1893	klink hæk
37. „Speculation“ af Horsens	Fiskerne Jens og Julius Juhl	?	(målt i Horsens 1894)	klink spids
38. „Emma Kirstine“ af Skærbæk	Fisker Søren Damkjær Sørensen	?	(målt i Fredericia 1894)	kravel spids
39. „Maagen“ af Skærbæk	Fisker Rasm. Sivertsen	?	(målt i Fredericia 1894)	kravel hæk
40. „Delphinen“ af S. Stenderup	Fisker J. J. Tønnesen og matros T. G. Bech	Stralsund 1871	(målt i Kolding 1894)	kravel hæk
41. „Slesvig“ af Aborre Mark (Assens)	Fisker Hans Jensen	?	(målt i Assens 1894)	kravel hæk
42. „Caroline“ af Kallehave	Fisker Vilh. Permin	Barth 1881	Stralsund 1897	kravel hæk
43. „Christian“ af Kallehave	Fisker P. Rasmussen	?	Stralsund 1897	kravel hæk

<i>Nr.</i>	<i>Navn og hjemsted</i>	<i>Ejer</i>	<i>Bygget</i>	<i>Indkøbt ell. indført</i>	<i>Bygge- måde</i>
44.	„Wilhelmine“ af Masnedsund	Fisker Fred. Petersen	?	Stralsund 1897	kravel hæk
45.	„Karoline“ af Kallehave	Fisker J. Chr. W. Permin	?	Stralsund 1898	kravel hæk
46.	„Sidney“ af Femø	Fisker J. J. Andersen	Stralsund 1892	Stralsund 1898	kravel spids
47.	„Anna“ af Kallehave	Fisker Jens Jensen	?	Stralsund 1899	kravel spids
48.	„Charles & William“ af Middelfart	Fisker Hans Christiansen	?	? (købt fra Kolding 1899)	kravel hæk
49.	„Thora“ af Kallehave	Fisker Jens Em. Petersen	Tyskland	Stralsund 1900	klink spids
50.	„Caroline“ af Kallehave	Fisker J. Chr. Wilh. Permin	?	Tyskland 1901	kravel hæk
51.	„Mary“ af Sandvig (Præstø)	Fisker Ludv. Edv. Jensen	Tyskland ca. 1890	Wendisch- Langendorf 1902	kravel hæk
52.	„Ellen“ af Teglgård (Middelfart)	Fisker Carl Oskar	Stralsund	Stralsund 1904	kravel spids
53.	„Ternen“ af Sortsø (Stubbekøbing)	Fisker Johs. C. J. Lockenwitz	Stralsund 1894	Stralsund 1906	kravel hæk
54.	„Petra Sofie“ (ex „Carl Rütting“) af Karrebæksminde	Fisker Ludv. Jørgensen	Tyskland	Stralsund 1906	kravel hæk

Listen opstillet efter Skibsregistrerings-Bureauets protokoller: Fortegnelse over danske Fartøjer af og under 20 Tons Drægtighed I (1867-76), II (1876-94). – Fortegnelse over danske Fartøjer under 20 Tons Brutto I (1894-95), II (1895-99), III (1899-1906), IV (1906-11) (alle i Rigsarkivet i København).

„ZEESBOOTE“ UND „ÅLEDRIKVASER  
(TYSKEKVASER)“

*Zusammenfassung*

I.

Zu den am meisten charakteristischen Fischereifahrzeugen der Gewässer Vorpommerns gehören die Zeesboote des Revieres um die Städte Stralsund, Greifswald, Barth, Ribnitz und die Insel Rügen nebst Hiddensee. In Abmessungen, Form, Takelung und Verwendung stellen diese Boote durchaus etwas Besonderes dar. Ihre interessante Entwicklungsgeschichte ist noch längst nicht allseitig erhellt.

Der Typus Zeesboot kann mit grosser Wahrscheinlichkeit als eine Weiterentwicklung des vorpommerschen Zeesekahnnes angesehen werden, über dessen Form und Aussehen sich allerdings nur Mutmassungen anstellen lassen. Der Gegenwart blieben weder Wrackfunde noch zeitgenössische bildliche Darstellungen erhalten. Die literarischen Quellen und die Urkundbelege, von denen die frühesten aus dem Anfang des 16. Jahrhunderts datieren, fliessen ebenfalls äusserst dürftig. Der Übergang vom offenbar grösseren Zeesekahn, der vermutlich mit 2-Mast-Sprietsegel-Rigg gefahren wurde, zum eleganten Zeesboot mit seinem charakteristischen 2-Mast-Gaffelrigg scheint sich in der Mitte des 19. Jahrhunderts vollzogen zu haben, zu einer Zeit, als der vorpommersche Schiffbau starken Auftrieb durch ausländische Form-Einflüsse erfuhr. Um 1890 war der Typus „vorpommerscher Zeesekahn“ bereits restlos verschwunden. Wieweit zwischen diesem und dem noch im beginnenden 20. Jahrhundert existierenden mittelpommerschen Zeesekahn des Oderhaffs Verwandtschaft bestanden hat, weshalb sich dann die Umwandlung vom Zeesekahn zum Zeesboot auf die westlichen pommerschen Landesteile beschränkt hätte, welche Ursachen dort jene Typus-Veränderungen ausgelöst und andererseits deren Übergreifen auf Mittelpommern verhindert hätten, bedarf noch der Aufklärung.

Auch die Zeesboote haben seit etwa 1850 verschiedentlich Wandel in der Steven- und Heckform durchgemacht. Es lässt sich behaupten, dass es von allen pommerschen Fischerbooten allein die Zeesboote waren, bei denen offener Einfluss des Grossschiffbaues Formen entstehen liess, die in der Fischerei ansonsten unbekannt sind: Klippersteven, Rundgattheck und Karweelplankung.

Jener Einfluss ging von den städtischen Schiffswerften aus und unterwarf sich modéartig nach einiger Zeit auch die entfernteren dörflichen Bootsbaustellen in den Gewässern Rügens und des Darss. Am zähesten hielt man im östlichen Vorpommern, an der Peenemündung, am Klinkerbau fest, wahrscheinlich unter dem Zwang der Tradition des Schiffs- und Bootsbaues am Oderhaff.

Die vorpommerschen Zeesboote halten sich heute innerhalb folgender Ab-

messungen: Länge über alles 10,0 bis 12,5 m, grösste Breite 3,0 bis 3,8 m. Sie sind sämtlich auf liegender Kielplanke (Sohle) gezimmert. Als Baustoff wird Eiche für den Rumpf, Nadelhölzer für Deck, Masten und Rundhölzer verwendet. Die Anzahl der Plankengänge beträgt 10–13 von meist  $1\frac{1}{2}$  Zoll Stärke. Karweel- und Klinkerplankung existieren nebeneinander, ebenso findet man konvex gebogene, konkav gekrümmte oder gerade Vorstevlinien, sowie Spitzgatt- neben Rundgattheck. Alle Zeesboote sind teilgedeckte Fahrzeuge mit Wohnraum vor dem Grossmast, und durchflutetem Fischraum mittschiffs. Zur Vermeidung der Abdrift benutzte man früher ein Seitenschwert, jetzt stets ein Mittelschwert. Die Boote fahren want- und staggestützten Grossmast und achtern einen niedrigeren freistehenden Besanmast. Die Takelung ist ein Gaffelrigg, mit baumlosem Grossegel (Schootensegel) und Besansegel an Rah und Baum, sowie Stagfock, losem Klüver und Grosstoppsel an Rah. Charakteristisch sind die für die Arbeit mit dem Schleppnetz notwendigen langen doppelten Ausleger-Rundhölzer, die über beide Schiffsenden hinausragen.

Die vorpommerschen Zeesboote werden so gut wie ausschliesslich zum Fang mit dem sackartigen, mit Flügelarmen versehenen Schleppnetz, der Zeese, verwendet. Gesetzliche Voraussetzung für die Schleppnetzfischerei auf den Haffen ist, dass das Netz allein mittels Segelkraft durch das Wasser bewegt wird. Hauptsächlich werden damit zwischen April und Dezember Aale, Zander, Hecht und Flunder gefangen. Die Zeesbootfischerei ist in Vorpommern jedoch während der letzten Jahrzehnte auf ein Minimum zurückgeschrunft, auf der Insel Rügen beispielsweise von 72 Booten im Jahre 1884 auf 3 Boote im Jahre 1960.

## 2.

Nach 1872 wanderten vorpommersche Zeesfischer aus der Umgebung von Barth, aus Stralsund und von der Insel Rügen nach Südost-Dänemark aus, vornehmlich nach Laaland, Falster und Südseeland, wo die hydrografischen und fischbiologischen Verhältnisse den heimischen annähernd gleich waren. Diese Fischer brachten ihre Arbeitsgeräte und ihre Zeesboote mit. Sie führten damals in den süddänischen Gewässern die dort bislang unbekannte Methode der Segel-Schleppnetzfischerei auf Aal ein. Über die Ursachen dieser zwar zahlenmässig unbedeutenden, doch wirtschaftlich wie volkkundlich beachtenswerten Bevölkerungsbewegung können einstweilen nur Mutmassungen angestellt werden. Es ist möglich, dass die erstarrten Zunftbestimmungen (*numerus clausus*) des Stralsunder „Amt der Zeesfischer“ dabei eine Rolle gespielt haben.

Hölzerne Fischereifahrzeuge sind bis in unsere Tage hinein typische Vertreter des volkstümlichen Schiffbauhandwerkes. Wenn ein Volk Bootsformen kennenlernt, die ihm bisher unbekannt waren, so liegt es nahe, dass man sich fragt, ob dieser fremde Typ in die eigene Fischerei übernommen werden kann und soll. Probleme der Wirtschaftlichkeit, der Bautradition

und der Gewässer-Hydrografie spielen dabei eine wichtige Rolle. Ganz besonders akut werden solche Überlegungen, wenn zusammen mit den Booten eine neue, fremde Fangmethodik übernommen werden soll. Darum handelte es sich damals für die dänischen Aalfischer am Smaalandshav und Grönsund. Bald begann ein eifriger Handel mit vorpommerschen Zeesbooten, mit denen sich mehr als das Doppelte des bisher üblichen Fangertrages erzielen liess. In den Schiffsregisterprotokollen des dänischen Reichsarchives lassen sich 54 Ankäufe von Zeesbooten aus Vorpommern nachweisen. Bald begannen dann die dänischen Fischer und Bootsbauer, diese Fahrzeuge, die „kvaser“, „aaledrivkvaser“ oder „tyskekvaser“ genannt wurden, umzubauen, entsprechend den dänischen Gewässerhältnissen. Der oben offene durchflutete Fischraum erhielt ein festes Deck und einen erhöhten Eingabeschacht. Im kulturgeschichtlichen Rückstrom wurde diese Veränderung bald danach auf Vorpommern übertragen, wo man noch heute bei Zeesbooten und Kuttern vom „dänischen Däken“ (= Fischraum) spricht. Bei den Umbauten der Zeesboote in Dänemark erwies sich der Bootsbauer Christian Nielsen auf Fejø als führend. Sein abgeänderter „aaekvase“-Typ wurde bald weithin bekannt.

Im Laufe der Zeit brauchte sich der dänische Bestand an vorpommerschen Zeesbooten auf. Heute existieren nur noch ganz wenige. Rechtzeitig unternahm das Handels- und Seefahrtsmuseum Helsingör die Aufmessung von einer der letzten „tyskekvaser“, der 1872 in Stralsund gezimmerten „Minna“ von Masnedsund. Das nach den Aufmessungen von Konservator Christian Nielsen erbaute schöne Modell dieses Fahrzeuges legt Zeugnis ab von den fruchtbaren Wechselbeziehungen, die auf dem Gebiet der Fischereikultur und des Schiffbaues zwischen Vorpommern und Süddänemark bestanden haben.