

ØEN I BUGTEN

Et dansk øsamfunds handels- og søfartshistorie

Af

CHRISTIAN NIELSEN

Konservator ved Handels- og Søfartsmuseet Christian Nielsen skildrer sin barndoms ø, Fejø i Smålandshavet. Han ridser øens historie op i korte træk og fortæller ud fra egne erindringer om de senere tiårs udvikling. Det bliver en beretning om et tilsyneladende isoleret samfunds overordentlig levende kontakt med omverdenen, både hvad samfærdsel, handel og søfart angår, og også om den forandringens lov, øen er underkastet.

DEN ø, hvis handels og søfarts historie her skal ridses op, er *Fejø*. Det er en lille ø, som ligger i det sydlige Smålandshav i bugten nord for Lolland, østen for Urne, vesten for Vignæs og nord for Bandholm. Øen er ca. 18 km² stor og når med sit højeste punkt ca. 13 m over havet. Den er omtr. 6 km lang og har form som et timeglas; på det smalleste sted er den ca. 1 km bred. De to halvdele er nærmest kun forbundet med enge, og i ældre tid blev øen ved højvande delt i to. Jorden er af god kvalitet og har altid givet godt udbytte. Så langt tilbage der har levet mennesker på øen, er der her drevet handel. Et så lille samfund har ingen andre eksistensmuligheder end handel med andre, hvis den vil opnå livets goder. De ældste eksportvarer fra øen må efter rester af forarbejdet flint at dømme, som man har fundet på øens nordside, have været flintredskaber som økser, spyd- og pilespidser, dolke og skrabere.

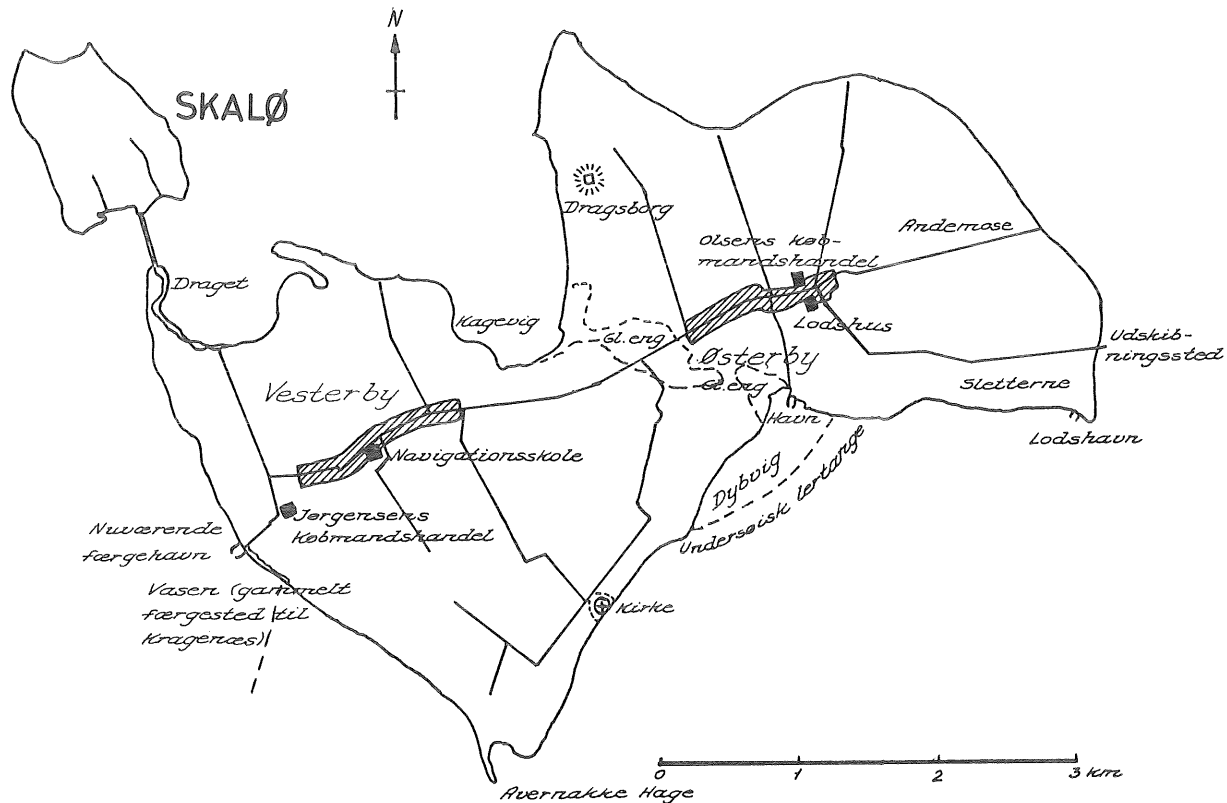
Et andet gammelt bevis på øens handel og samkvem med den øvrige verden er et borganlæg på den østre øs nordside, Dragsborg, med fund fra vikingetiden, både penge og et sølvfund bestående af et sølvbæger, 10 × 12 cm, fra år ca. 700 og af engelsk herkomst, samt

fem små bægre fra omkr. år 1000. Dette er et af vikingetidens største og smukkeste fund. Dragsborg var en ringborg med en omkreds af ca. 80 m. Den menes at have været i brug til op mod år 1500.

På øens sydøstre side, nærmest på en holm og fjernt fra øens to byer Østerby og Vesterby, ligger øens kirke, indviet til Sankt Nikolaus, søfartens skytshelgen. På dens plads har tidligere ligget en trækirke. Den nuværende stenkirke er bygget ca. 1200 af røde munkesten med træloft i skib og tårn og med hvælvet kor. På grund af sin frie beliggenhed og sin størrelse virker den smukt i det lave landskab med sit kraftige tårn med pyramidetag i røde tegl. At beboerne på et så tidligt tidspunkt har kunnet bygge en stor kirke, tyder på en vis velstand og vidner om en udbredt handel og søfart, da alle materialer til kirken er hentet udefra og sejlet til øen. Den bakkeknode, kirken ligger på, er omgivet af enge på landsiden og mod sydøst af havet, der her er så dybt, at man har kunnet sejle hertil.

Øen kom 1524 under kronen (Nykøbing len), hvilket har været en fordel for beboerne. Så tidligt som 1550 fik de privilegium på fri handel med deres skuder på Tyskland og hertugdømmerne Slesvig og Holsten med de varer, øen frembragte, især korn, kvæg, huder, fedt og produkter af hjemmeindustrien. De måtte indføre humle, salt, stål, jern og hvad andet der skulle bruges til eget ophold. Privilegiet, der ikke gjaldt under krig, når der var udførselsforbud, holdt sig til 1699. Lovgivningsmagten har forstået, at et så lille samfund var nødt til at have samhandel med omverdenen, og privilegiet betød selvfølgelig også, at øboerne derved lettere kunne betale deres skatter og afgifter til øvrigheden.

At det somme tider har knebet med at holde sig på den rigtige side af loven, skildrer følgende begivenhed fra 1643: Hans Rasmussen og Morten Christensen Badicke havde med deres skude skullet fragte 24 tønder rostockerøl og 3 tdr. skibsøl fra Rostock til Holsten for en købmand Anders Ficke i Vordingborg. Som de senere sagde var de for at undgå svenskerne sejlet fra Rostock gennem Guldborgsund langs Lollands nordkyst for gennem Rågø Sund at gå ad Langelandsbæltet til Holsten. Da de kom til Rågø Sund, mødte de en hård vestnord-



Kortskitse over Fejø med angivelse af de i teksten nævnte lokaliteter. Indprikket det omtrentlige forløb af de enge, der i ældre tid delte øen i to dele.

Map of Fejø.

vestenstorm, fik havari på rig og måtte gå tilbage til Ravnsborg, hvor de satte skuden på grund og bjergede øl og folk i land. De blev derpå anklaget for smugleri af øl, men ved retten i Vordingborg bevidnedes det af to Fejømænd, at vejret var slemt og at skudens besætning havde været i nød. På grund af dette udsagn til gunst for skipperen blev de da også frikendt. – Selvfølgelig skulle øllet have været i land på Fejø, men fejboerne holdt godt sammen.

Morten Christensen Badicke må have været en driftig skudskipper. Da han senere var på vej til København med en last brænde, blev hans skude ved Dragør opbragt af svenskerne og brændt. Han slap dog selv med livet i behold og blev optaget af en kaper og spejdebåd. På Christian IV's orlogsskib „Trefoldigheden“ kunne han give nogle oplysninger om fjenden, og de må have været gode, for senere kom svenskerne, der øjensynlig opdagede, hvor de stammede fra, og tog repressalier på hans ejendom på Fejø.

Kronens indsigt i øens forhold ses også af følgende: efter at Bremerholm i 1556 overtog bygningen og bemanningen af flådens skibe, blev fejboerne betragtet som søfolk og udskrevet som bådsmand (matros), hel- og halvbefarne, samt som skibsbyggere og tømmermænd med en tjenestetid på op til otte år. Dette gav dem en god lære og skabte dygtige håndværkere og søfolk, ligesom det var en god anbefaling for dem, når de søgte arbejde og hyre senere. Det blev ligefrem en prestigesag, at alle øens mandfolk skulle udskrives til orlogsmarinen, ja det blev endda drevet så vidt, at efter at almindelig værnepligt blev indført og søfolk skulle have søfartsbog, lod bondesønnerne sig påmønstre på fejøskuderne om vinteren og øens søfolk om sommeren, for at de derved kunne opnå den påkrævede sejltid og komme til orlogs.

Da fejboerne ved deres skudfart havde gode muligheder for at komme fra øen, fandt de unge derfor også tit en pige i fremmed havn og førte hende hjem til øen. Dette er grunden til, at øens befolkning ikke er blevet indgiftet i hinanden, som det så tit er tilfældet i små samfund. Da der kun er plads til et begrænset antal husstande i et øsamfund, har overskuddet af unge skullet udvandre til andre egne,



Fejø kirke, bygget ca. 1200 og indviet til St. Nikolaus. Den anselige bygning ligger på en tidligere holm umiddelbart ved kysten. – Foto: Nationalmuseet.

St. Nicholas Church, Fejø (ab. 1200), situated directly on the shore.

og da øen havde gode rejsemuligheder til København, har denne by altid aftaget de fleste af udvandrerne. Flere af de mænd, som var på Bremerholm, blev gift med piger i hovedstaden og bosatte sig der. Mange fejøboere rejste ind til disse familier og fik arbejde i København, andre sejlede og blev senere gift der, og da det gik de fleste godt i storbyen, trak dette andre med sig. Endnu i dag tager mange fra øen til København, og det er ikke nemt at træffe fejøboere, som ikke har familie i hovedstaden.

Skønt øens befolkning hovedsagelig var bønder og søfolk, fik øen ret tidligt fast færgefart mellem Kragenæs og Fejø Vester. Under Frederik IV fik en færgemand fra Kragenæs bevilling til at færge til Fejø, og selv om de fleste fejøfolk havde fartøj selv, må øens handel have været ret stor, for 1733 fik en fejømand også bevilling til at færge fra Fejø til Kragenæs. 1756 fik begge færgemænd kgl. bevilling til at færge efter bestemte takster, og ingen andre måtte

færge for betaling mellem Fejø og Lolland (Kragenæs). Denne færgefart har holdt sig op gennem tiden, selv om der kun foreligger spredte oplysninger derom. Indtil 1932 var der privilegerede færgemænd i Kragenæs og på Fejø, men herefter var der kun én færgemand med bevilling (på Fejø).

Et par små færgehistorier fortælles: Ved Kragenæs kom en rejsende og skulle over til Fejø. Han spurgte om prisen, som forekom ham ret stor, og han sagde: Det er meget for at blive færget det korte stykke til Fejø! De blev dog enige om at sejle, og da de havde sejlet en stund, sagde den rejsende: Er vi ikke snart ovre? Jeg synes der bliver jo længere, jo mere vi sejler. Hertil svarede færgemanden lunt: De var jo bange for at få for lidt for Deres penge, derfor har jeg på grund af det gode vejr først sejlet Dem en tur ned under Avernakke, og nu skal vi så sejle op til Fejø færgested, så klag De ikke en anden gang over, at De ikke får noget for Deres penge! – Den næste historie er med modsat fortegn: Nogle fejøboere ville hurtigt hjem, og da de mente, at Kragenæs-færgemanden var lidt ligegyldig med at holde højde på færgestedet, spurgte de, om han aldrig havde kunnet sejle énboutssejlad til Fejø (dvs. uden at krydse). Hertil svarede han tørt: Det er sket enkelte gange for fejøfærgemanden, men aldrig for mig! Og dermed måtte fejøboerne slå sig til tåls.

Færgefarten skete med halvdæksjoller. Dengang kunne der gå mange dage uden at der var overfart. Et forår med isfrit vand så færgemændene overhovedet ikke hinanden i 28 dage, hvorfor kragenæsfærgemanden med let brise og sol tog til Fejø for at hilse på sin kollega og få eftermiddagskaffe, hvorefter han atter sejlede til Kragenæs. Efter århundredskiftet fik jollerne motor, men først 1920 kom bedre færgebåde, som kunne tage en bil på dækket. Den blev slisket ud fra et primitivt slæbested. 1932 blev der bygget færgelejer og en færge, der kunne tage lastbiler. I dag har færgefarten en bilfærge, „Vester“, som kan overføre ca. 16 personbiler eller fire lastvogne med anhængere, og der sejles om sommeren daglig 15 dobbeltture og undertiden ekstrature. Færgefarten er i flere generationer gået i arv fra far til søn, både i Kragenæs og på Fejø, og færgemændene på begge

sider har altid sat en ære i at behandle kunderne godt. Det må siges, at øen takket være færgens store kapacitet har god forbindelse med fastlandet trods sin lidenhed, men det skyldes også til en vis grad den driftige befolkning.

Om skibsfarten vides, at der i 1780 var 12 søgående skuder hjemmehørende på Fejø, hvilket har muliggjort en ret betydelig indtjening for øen. Det må også have givet god beskæftigelse til dens befolkning. Der blev sejlet fra om foråret til ind under jul, og man sejlede ikke alene med øens egne produkter, men også med varer fra og til de forskellige oplandspladser: Bandholm, Saksøbing, Vordingborg og Nykøbing Falster. Farten gik især til København, nordtyske havne, pladser i Slesvig og Holsten, samt Jylland.

Om sommeren havde skipperne, når de kom hjem, deres skuder liggende ud for hvor de boede, ved Sletterne, ved Andemose, i Kagevig, ved Draget, ved Vasen, under kirken og i Dybvig på øens sydside inde i bugten. Denne var en fra naturens side god havn og tjente som vinterhavn for alle øens skibe. Dybvig har antagelig i fjerne tider været en sø med ca. 6 fod (1.75 m) naturlig vanddybde, omkranset af en lertange ca. 3 fod under vandoverfladen, hvad der gav denne naturhavn god beskyttelse såvel for storm som for isdrift. Her var muligheder for en udskibningsbro, og et par brødre fik da også omkr. 1814 bevilling på at anlægge en sådan. Den blev lagt ud for deres ejendom i den østre side af bugten, og skipperne lagde yderligere en ca. 100 m lang stenkastning fra broen mod sydsydvest; ca. 500 m vest for broen lagde de en anden ret øst efter, ca. 150 m lang og forsynet med et stenkar for den yderste ende. Ud for disse to arme lå der yderligere på begge sider to stenkar for at bryde isen. Det østre stenkar havde pæle og kunne bruges til kølhaling for øens fartøjer. Denne primitive, men gode havn blev omkr. 1882 erstattet af en af kommunen bygget havn mellem de to stenarme; den blev delvis gravet ind i land. Det meste træ fik øen fra Knuthenborg grevskab mod at dette skulle være fri for at betale havnepenge for en damper, det ville sætte i rutefart Fejø-Bandholm (S/S „Polyxene“ af Bandholm). Havnen blev bygget af øens håndværkere. Alle steder hvor rundt træ

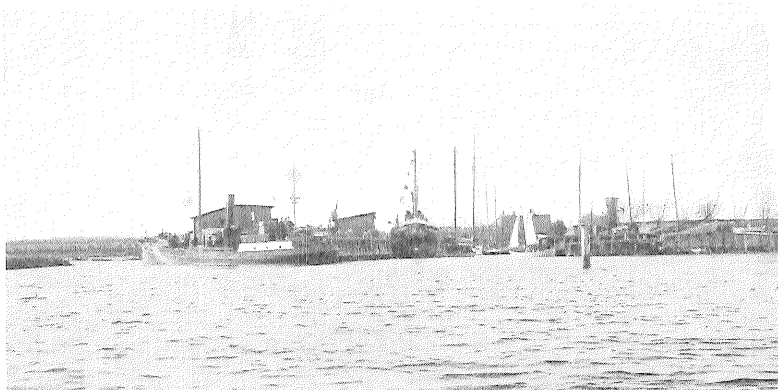
kunne bruges, blev det anvendt, således til pæle, ankre, hamre og vatterlister. Der var 8 fod vand i havnen, men ved en senere udvidelse 1911 fik den 10 fod. Nu er havnen stærkt i forfald, da dampskibs-ruten er nedlagt, ligesom næsten al ind- og udskibning foregår fra Vesterby og ved hjælp af færgen Vesterby-Kragenæs.

Før havnen blev bygget, havde H. P. Prior midt i 1850'erne ladet bygge en udskibningsbro ved Sletterne på øens østside. Den blev brugt lige til havnen ved Dybvig opstod. På sin rejse fra København til Kiel anløb Priors H/S „Zampa“ Kalvehave og Fejø. Dette gav fejøboerne gode rejsemuligheder, og denne rute kan på en måde siges at være en fortsættelse af øens gamle skudefart, som endda trivedes godt ved siden af dampskibsrueten.

Ruten gav anledning til, at der på øen blev oprettet en stor købmandshandel. Øen lå jo uden for købstads-handelsprivilegierne, og købmandsgården førte da også alle slags varer, ligesom den opkøbte korn, kreaturer, æg, frugt, fjerkræ og andet. Den solgte også brænde, kul, jern, mursten, trælast, kolonialvarer, tøj, ja den havde egen systue med op til syv sypiger i arbejde. Systuen havde så godt et omdømme i København, at hvis pigerne søgte dertil, var de altid sikre på at få arbejde. Forretningen havde foruden købmanden selv to kommiser og flere lærlinge, i den grove afdeling var to faste karle og på kornlofterne faste daglejere. I staldene stod flere spand heste, der var køer og svin og også landbrug. Forretningen forsynede ikke alene øens beboere, men også naboerne, og mange fra Lolland, f.eks. fra Blans, Bandholm, Keldernæs og Vignæs, handlede på øen, da der her var et lige så stort udvalg som i købstæderne, og flere havde lettere ved at sejle end ved at gå. Købmandsslægten hed Olsen. Forøvrigt var den bekendte marinemaler Benjamin Olsen en søn af denne slægt.

Et par skippere, to brødre, byggede øens to første grundmurede huse. De gjorde forsøg på at oprette en styrmandsskole på øen, men den måtte holde op efter et par års forløb, hvorefter den flyttede til Bogø og blev til den senere kendte Bogø navigationsskole.

Fra gammel tid har der været lodsstation på Fejø. Endnu kan man



Dybvig havn ca. 1900. T.v. ruteskibet S/S „Polyxene“ af Bandholm, i havnen S/S „Guldborgland“ af Sakskebøing. T.h. for den et par af øens fragtsejlskibe, „Christian IX“ og „Niels“. – Foto på Handels- og Søfartsmuseet.

The harbour of Dybvig (Fejø), ab. 1900.

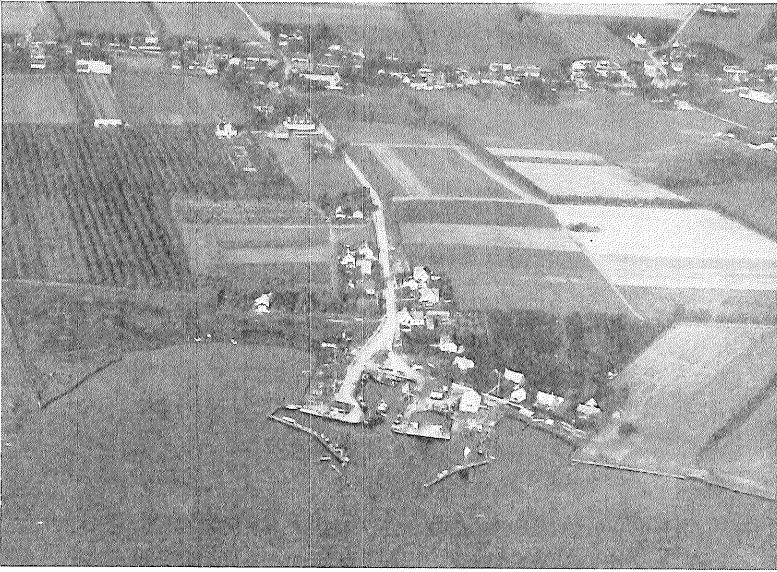
finde rester af lodshuset og fundamenter til lodsudkikstårnet, hvorfra der var udsigt til Vejrø mod nord og ned mod Vigsø i syd. Lods-fartøjerne lå i en lille naturhavn ved Fejø Sletter, så de derfra hurtigt kunne komme ud til de lodssøgende skibe. Et par af de gamle lodsskilte findes nu på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

På grund af øens tilhørsforhold under kronen havde denne på et tidligt tidspunkt påbudt beboerne at plante frugttræer. Dette var skyld i, at øen tidligt har haft en ret stor frugtavl. Da øens skippere opdagede, at der var afsætning på frugt i København, opstod der en ret stor frugtskudefart hertil. I månederne august-oktober var 4 à 6 skuder beskæftiget i denne fart. Skipperne opkøbte frugten hos bønderne og solgte den for egen regning i København, både til private og til mellemhandlere.

Her skal i korte træk beskrives en rejse med frugt ca. 1898: Efter at de ældre af øens skippere var afsejlet med frugt, måtte den unge Christian Mikkelsen, kun 18 år gammel, gå ind i frugthandelen med sin faders skude „Bolette Sofie“ efter dennes død. Med sig havde han en dreng Carl Nielsen. De havde fået købt nogen frugt på Fejø og

skulle laste færdig ved Lilleø (nord for Askø). Moderen udrustede dem godt med proviant, og de sejlede tidligt om morgenen til Lilleø og indtog her den resterende last og afregnede med frugtavlerne. Om eftermiddagen sejlede de til Masnedø Flak, hvor de ankrede for natten og gik i lag med at lave mad. Det blev til salt stegt flæsk, men da panden havde ligget ombord hele vinteren, blev flæsket noget rødt af rusten. Da de unge var sultne, spiste de dog med god appetit. Næste morgen fortsatte sejlsadsen ud forbi Petersværft og Kalvehave, op gennem Bøgestrømmen og ad København til. I Køgebugt fik de tåge, og da de hverken havde klokke eller tågehorn, måtte de klare sig med at slå på en gryde; som tågehorn brugte de en flaske, som det efter et par forsøg lykkedes dem at få slået bunden ud af. De var heldige, og tågen lettede, inden de kom for nær til København. Da de kom ind på reden, fik de tilbudt en slæbebåd, men det afslog Christian Mikkelsen, da han mente, de selv kunne sejle op og derved spare pengene. Men da de kom lidt længere ind, blev vinden imod, og ved Nordre Toldbod ville de holde af for en damper for udadgående; de så imidlertid ikke, at sundbåden „Gylfe“ samtidig kom mod dem. Kun ved et held og ved en matros' årvågenhed fik de ikke deres spryd i hans hjulkasse. Efter dette blev de lidt betænkelige ved at holde på havnen og gik så tilbage til bugten ved karantænestationen. De satte flag for slæbebåd, men nu var der ingen af disse, der ville se dem. Da de havde ligget nogen tid, kom en af paketterne fra Stege med slæbebåd, og da skipperen kendte „Bolette Sofie“, gik han på siden af dem og gav dem en ende, så de kom med op til Nyhavns Hoved. Efter at de havde fortøjet her og fået noget at spise, gik de over til de finske træskuder, der lå foran Børsen, og købte nogle finlappebrædder til en landgang. Den fik de så lavet, hvorpå de afdækkede noget af lasten, og salget af frugt kunne begynde. Carl fik sin første instruks på handelens område: Tag aldrig for mange æbler i kurven! Kunden er glad for hvert æble du lægger i, men skuffet for hvert du fjerner – en god gammel handelsregel, der gælder endnu i dag.

Handelen gik ret godt, og Carl måtte tit i byen med den solgte



Dybvig havn, set fra luften 1935 (efter sidste ombygning 1920). Foran anlægget skimtes i begge sider konturerne af de ældste stenkastninger, udgående fra kysten. I baggrunden en del af den langstrakte Østerby med Olsens købmandsgård t.h. Arealet af frugtplantager er senere forøget betydeligt. – Foto: Nowico, København.

Aerial view of Dybvig Harbour, 1935. In the background the village of Østerby.

frugt, og på den måde blev han hurtigt kendt i hovedstaden. Nogle æbler, de havde fået på Lilleø, gik det trent med, og det samme var tilfældet med nogle, som hans ældre broder, der lå ved siden af, havde. Denne var dog heldig og fik solgt partiet, der så godt ud, til en gadehandler. Han skulle komme næste morgen for at hente dem. Da han kom, spurgte han efter skipper Jensen, men Christian Mikelsen sagde: Han er sejlet til morgen, men du kan få de samme æbler hos mig! De blev enige om prisen, og gadehandleren fik læsset æblerne og afregnet, før broderen kom. Han blev rasende og skældte begge ud, men gadehandleren undskyldte sig med, at han havde fået at vide, at Jensen var sejlet, og derfor i god tro havde købt æblerne. Christian sagde, at det var Jensen fra Humble, der var sejlet – han

vidste snart ikke, hvad hans bror hed, snart hed han Dybvig, snart Mikkelsen eller Jensen. Nå han fik da også solgt sine æbler til sidst. Forklaringen er, at faderen hed Jensen Mikkelsen, men senere havde de ældre brødre købt navnet Dybvig.

For at få nogle lommepenge havde Carl fået nogle skalotteløg med fra sin mor. Dem solgte han for egen regning, og pengene brugte han til forskellige fornødenheder undervejs.

Da frugtlasten var solgt, gik turen atter hjemad efter en ny ladning. Når frugtavlerne spurgte om priserne, lød svaret i reglen sådan: Vi fik da solgt vor frugt, men jeg gad nok vide, hvordan det går de andre, for nu er markedet overfyldt af den og den frugt, og skal vi købe den, kan det kun blive til ganske små priser!

Denne skudehandel med frugt holdt sig helt op til 1930'ernes begyndelse. På det tidspunkt havde kommissionshandelen helt overtaget frugthandelen, og frugtavlen var blevet bedre organiseret. I dag er det kun fin kvalitetsfrugt, der eksporteres fra øen (årligt ca. 1½ mill. kg).

Efter at Det Forenede Dampskibs-Selskab var ophørt med at besejle øen, oprettedes ved århundredskiftet en fast pakETFart fra øen med en damper „Guldborgland“ af SaksKøbing, som var bygget 1900 på Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft. Den gik i følgende ugentlige rute: Nysted–Guldborg–FejØ–Kalvehave–København og retur. Senere kom en pakET „Saxkjøbing“, som en gang om ugen sejlede SaksKøbing–FejØ–København retur til omkring 1945. I begyndelsen af 1920'erne gik pakETbåden „PakET“ af Marstal ugentlig på ruten Marstal–FejØ–FemØ–København retur. Denne rute besejledes af samme reder med skiftende skibe til midt i 1950'erne, hvorefter al pakETFart bortfaldt. Transporten gik fra da af pr. bil. Fra 1914 til ca. 1955 sejlede skiftende fartøjer pakETFart på ruten Nykøbing Falster–FejØ en gang om ugen. I mange år blev der sejlet svin og kreaturer til slagteriet i Masnedsund, først med forskellige af øens egne skibe, senere med slagteriets egen damper „Særinner“, fra omkr. 1930 til 1955 med slagteriets motorbåd „Galten“. Nu hentes svin og kreaturer hos producenterne i bil og køres direkte til slagteriet.

Sidst på århundredet var der stadig mange skibe hjemmehørende på Fejø. Der var galeasen „Christian IX“, skipper Christen Nielsen; galeasen „Enigheden“, skipper Harald Simonsen; skonnert „Niels“, Rasmus Nielsen; jagten „Bolette Sofie“, skipper Christian Mikkelsen; et par skuder som tilhørte Peter Jensen og Ole Jensen, og en lille skude, der tilhørte gamle Hans Skov. Og der var et par andre, jeg ikke kender navnet på.

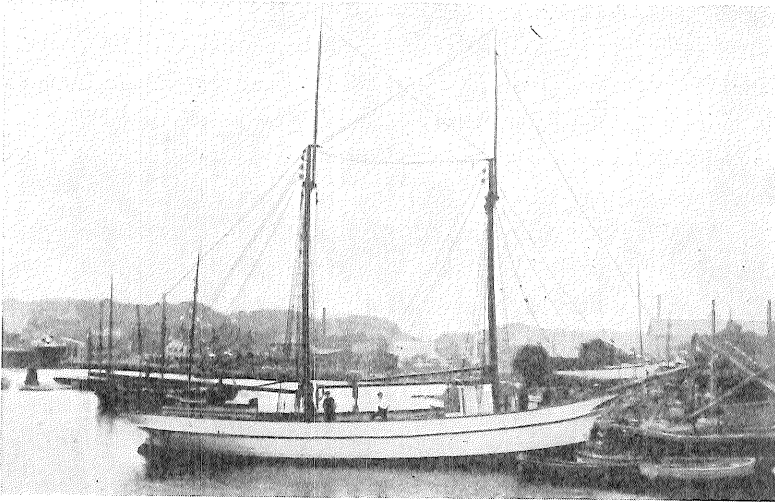
Efter vort århundredes begyndelse, da der skulle være motor i fartøjerne, blev konkurrencen for stor for de ældre skibe. Nogle lagde op, andre fik indlagt motor. „Bolette Sofie“ fik f.eks. en Dan-motor, og Hans Skovs søn Friis Skov fik bygget en ny båd „Uffe“ i Bandholm; den kunne lade 24 tons og fik en 8 hk Houmøller-motor. Rasmus Nielsen solgte skonnerten „Niels“ og fik bygget Danmarks første sejlstålskib med motor i Svendborg 1907. Det var en lille skonnert „Karen“, som kunne lade ca. 60 tons og havde en 2-cylindret 20 hk Houmøller-motor. Det var et godt tilskud til den gamle flåde, og øen stod stadig godt rustet til at indtjene valuta.

Mange af de gamle søfolk på Fejø havde i deres unge dage sejlet på de store have, og når de om vinteren var samlede, blev der fortalt mange gode historier og beretninger om oplevelser, de havde haft i deres unge år. For os børn var den gamle Hans Skov altid spændende at høre på, ikke mindst når han fortalte om dengang han sejlede i de store hollandske ostindiefarere. Alt foregik på dem som i en orlogsmand. Folkene havde det godt og levede godt, og der var tid til at sy sko, bukser og busseronner af sejldug. Da der altid var passagerer med, var tonen god. Selv om der blev sejlet hårdt om dagen, blev der altid mindsket sejl for natten, da der nødvendigvis måtte høres folke-tramp og kommandoråb om natten for ikke at forstyrre passagererne. Mest spændende var det, når han fortalte om dengang de havde en gammel kvindelig passager med, som døde på rejsen. Da hun var af fin familie, måtte hun ikke sænkes i havet, men skulle med hjem; de måtte derfor lave hende en kiste af træ, som blev godt kalfatret og beget. Hun blev lagt i kisten, men da der var tropisk varme, blev hun sat op i fokkemærset, hvor der var mest køligt, og for at hun ikke

skulle gå i forrådnelse, blev hun overhældt med genever. Da kisten havde stået nogle dage i mærset, begyndte den at lække, og en matros måtte da daglig tilse kisten med ny genever. Det var ikke altid at geneveren kom helt i kisten, noget kom også i matrosen, men ellers forløb rejsen godt, og de kom vel til Holland med både kvinde og skib.

En anden fortæller var Johan Larsen, der havde været med korvetten „Galathea“ på dennes jordomsejling 1845–47 med Steen Bille som chef og leder. Bille stod i stor respekt såvel hos officerer som hos mandskab, og det første han gjorde efter afsejlingen var at kalde mandskabet sammen og oplæse reglementet, hvorpå han sluttede med at sige: Hvis nogen har noget at klage over, skal han blot komme til mig, men der er ingen, der vil få noget at klage over! Hvorpå folkene blev pebet til arbejde. På turen kom de tit ud for hårdt vejr, og engang i stærk storm bordfyldtes korvetten, og alle regnede med at hun ville vælte, men så tog Bille sin råber og råbte ud over skibet: Rejs dig, „Galathea“! og om ikke „Galathea“ langsomt rejste sig. Derfor var der mange af matroserne, der mente, at Bille sad inde med overnaturlige evner. – Johan Larsen fortalte mange historier om de forskellige folk, han havde mødt undervejs, ikke alle lige sanddru, men det der undrede os mest var, at han altid sluttede med at sige: Jeg der har været *syv* gange over linien har oplevet meget i mit liv, som I andre aldrig vil se; og det kunne jo ikke rigtig passe med de syv gange, da han var født på Fejø og nu stadig var der. – Han havde de senere år en lille båd, og da han og den blev gamle, trak han den på land og levede i den til sin død.

Der var også Hjalmar Petersen, der i mange år havde sejlet med klipperskibe. Han var ikke meget talende, men ville hellere pusle med sømandshusflid, udkære syæsker, lave skibmandsarbejder eller reparere og sy sejl. Han havde oplevet meget, og hvis vi kunne få ham til at fortælle os om, hvad det havde kostet ham at komme med klipperne, så forstod vi alle, at det måtte have været et stolt syn at se de store skibe komme med bugnende sejl. Han havde været på-mønstret en nordmand, der skulle til Hull, og her rømte han så for



Skonnert „Karen“ af Fejø liggende ved Ring-Andersens værft i Svendborg før afleveringen 1907. Det var det første jernskib, der blev bygget i Svendborg (50' × 17½' × 4½'; 46 brt.). – Foto: Th. Schleimann, Svendborg.

Iron-built schooner "Karen" of Fejø in Svendborg, 1907, before delivery.

at komme med en klipper. Hyrebassen skaffede ham dog ikke denne hyre, men bragte ham tilbage til nordmanden igen, og han måtte således gøre begge rejser uden hyre. Kosten var sløj, så det var en drøj tur, og da skuden tilmed var gammel og svag, var der meget arbejde ved pumperne. Hjalmar fik en ny hyre til England og var denne gang mere heldig og blev påmønstret en klipper. Han blev hurtigt klar over, at de gode sejldistancer og klippernes properhed betød arbejde, som umenneskeligt blev pint ud af mandskabet. Det første der mødte ham ombord, da han ville se tilvejs efter hvor faldene førte hen, var en kofilnagle lige i fjæset. Det var styrmanden, der smed den på ham, fordi han mente det gik for langsomt. Det varede dog ikke længe, før han kunne vise, at han var en god matros, og han sejlede da også med på flere rejser. Hyren var god, men de fleste rømte efter en enkelt rejse. Var forholdet til officererne strengt, var det ikke bedre i folkelukafet. Der var altid flere nationer samlet,

og det gav tit anledning til slagsmål, så Hjalmar plejede altid at slutte med: Lærte man ikke andet, så lærte man da at holde kæft! – Han havde i sin sejlskibstid tjent sig lidt penge og kunne købe sig en lille skude „Christine Amalie“, som han om sommeren brugte til at tage sten og grus med, og om efteråret sejlede han med korn til Bandholm.

Julius Christensen fortalte gerne om, da han og Hjalmar sejlede med „Uffe“ for Friis Skov. Selv om der var motor i skuderne, sejlede man normalt altid i havn for sejl, for man havde nu ikke sådan rigtig tillid til motoren. Engang da de var kommet til Svendborg var det havblikstille, og de kunne se, at det ville blive vanskeligt at komme i havn, da de tilmed havde strømmen lidt imod. De talte om det og blev enige om at prøve at sejle til kaj med motoren til. De kom så ganske langsomt listende ind i havnen, og nær ved møllen, hvor de skulle lade foderstoffer, slog de skruen fra og drejede hjulet ganske forsigtigt over til bak, hvorefter de slog skruen til igen, og som Julius sagde: Tænk om den ikke minsandten begynder at bakke! For os unge var det utænkeligt, at den kunne andet, men for ham var det nærmest et under, der til hans død blev ved at stå i hans erindring.

Spændende var det også, når de unge søfolk kom hjem efter at have været med Ø.K.-skibe, enten på Østen eller Amerika, og de fortalte om deres oplevelser. De kom hjem i kakitøj med små konkylier til knapper, og de havde ikke gamle tunge skibskister, men fine store læderkufferter, der indeholdt silkestoffer til kjoler og fine tørklæder til deres kærester. De gamle søfolk var også skeptiske, når de unge fortalte om, hvordan de nu levede ombord på skibene, og hvordan de kunne få tøjet tørret, når de var blevet våde under vagten. De gamle syntes, at de unge nu lignede andre fine lapse fra byerne. Vi børn var spændte på at se penge fra andre lande og hvordan de rullede cigaretter og meget andet.

Også de søfolk, der havde bosat sig i København og var blevet havnearbejdere eller matroser på bugserbådene, eller var kommet ind som riggere ved værfterne, vakte opsigt. Så var der Rasmus, der var dykker hos D.F.D.S. og fortalte, hvorledes han måtte reparere dam-

pernes små skader på vandet, som f.eks. udskiftning af tærede nagler. Det var ikke, fordi det var så svært at finde hullerne, for, som han sagde, han førte bare boltene ned langs naglerækken, og når den så gik hen over hullet, sagde det bare smut! og så sad den på plads. Der skulle så kun sættes en møtrik på indefra. Men var det henne i skarpen, måtte der bruges kilebolte, og så kunne det tit knibe med at få kilen i, da det var meget svært at dreje boltene, hvis kilehullet sad forkert. Da vi alle vidste, at der var et ret stort tryk på skibssiden, lød historien godt, men jeg vil dog kun udgive den for en skrøne.

Disse fortællinger skal slutte med en moderne skrøne fra sidste krig, nemlig fra 9. april 1940. Efter en lang isvinter var skuderne nået at komme til Kalundborg for at laste gødning til øerne, og nogle havde da også allerede fået last om aftenen den 8. april og var klar til afrejse næste morgen. Da så urolighederne kom om morgenen, besluttede de lastede både at sejle for ikke at blive stoppet af tyskerne, hvilket da også skete længere op på dagen, da besættelsesmagten fik orienteret sig. Skipper Peter Hansen med „Falken“ var en af dem, der kom hjem til øerne ud på eftermiddagen, og da oplysningerne var få, var alle interesserede i at høre, hvordan der så ud i Storebælt. Der blev spurgt: Så du noget til tyskerne på turen? hvortil Peter Hansen prompte svarede: Tyskere? Jeg har ingen tyske skibe set, men så forstår jeg bedre, hvorfor der ikke har været til at sejle for tyske marinehuer, – jeg har flere gange måttet rense skruen for huebånd!

Efter at det var blevet lettere at få borgerskab som handlende, og efter at Friis Skov i begyndelsen af århundredet havde fået sit nye skib „Uffe“, var han flyttet til havnen ved Dybvig og havde her bygget sig et hus og begyndte at handle med brændsel og foderstoffer fra Svendborg. Da handelen gik godt, blev der også handlet med mursten fra Flensborg og Egersund, samt trælast og støbegods fra Svendborg. Handelen gik stadig godt, og efter at første verdenskrig var godt igang, solgte han „Uffe“ og lavede et partsrederi med to skibe, købt fra Sverige, „Jenny“ og „Menthor“. Han fik også kolonialforretning og maskinsnedkeri. Det gik godt i nogle år, men så knagede det hele, varelageret faldt pludselig i værdi, og kreditorerne forsøgte at

hale det hjem de kunne af fallitboet. Hele virksomheden gik til tvangsauktion og blev spredt på flere hænder. Der er endnu købmandshandel i ejendommen, men det hele var slået for stort op. Skipper Carl Christensen, der købte „Uffe“, oparbejdede langsomt en levevej ved at sejle egne varer og sælge dem, f.eks. brænde fra Hesnæs, kul fra firmaet Qvade i Bandholm, lidt trælast fra Vordingborg, ligesom han solgte maling, tjære, tovværk og petroleum til skibene, og han nåede at blive en holden mand.

En ung og stræbsom mand, Johannes Jørgensen, købte „Menthor“ og sejlede nogle år i fragtfart med mursten fra Egersund, brændsel fra nordtyske havne og frugt til København. Først i 1930'erne købte han en jordlod ved Fejø Vester, byggede der en købmandsforretning og begyndte at handle med kolonialvarer, brændsel og trælast. Sammen med en skipper Chr. Christensen købte han en båd „Mjølner“, så de kunne sejle egne grove varer som brændsel fra Flensborg, mursten fra Egersund, trælast fra Halmstad og gødning fra Kalundborg. Forretningen gik godt, og nu er den øens største virksomhed med grove varer. Den giver arbejde til to sønner, et par faste chauffører og til Chr. Christensen med „Mjølner“. Firmaet er fulgt med tiden; det har to store lastbiler, der transporterer egne varer og har fast tur til Nykøbing Falster og anden fragtkørsel.

Øens handel har bevirket, at der altid har været livligt samkvem med andre landsdele, og øens befolkning har altid været driftig og fremsynet. Således fik Fejø eget elektricitetsværk 1911. Nu i 1966 går man over til vekselstrøm fra fastlandet.

Fejø har ikke megen industri. Der må nævnes to bådebyggerier. Det ene af disse tilhører Em.Mortensen og ligger på den østre side af havnen ved Dybvig. Her arbejder to sønner og to mand, og der bygges skønne fiskekuttere til hele landet, Hundested, Hesnæs, Rødbyhavn, Odense fjord og mange andre steder. – De senere år er der opstået en løgindustri. Der ristes Aroma-løg (Fejø strø-løg) til hele Danmark.

Landbruget på øen er godt, og der er stor frugtavl. Frugten eksporteres direkte til udlandet og i kommission til København. Øens



M/F „Vester“ af Fejø, bygget af A. Nielsen, Holbæk 1953. 84'6" × 26'7" × 7'6"; 174 hk. Bilmfærgen er nu ene om at opretholde forbindelsen mellem øen og Lolland (Kragenæs). – Foto: Knud Fredfeldt.

Car-ferry "Vester" of Fejø, built in 1953.

indtjeningsmuligheder giver også plads til en dygtig håndværkerstand, der kan udføre alt det arbejde som skal gøres på stedet.

Et stort problem for øen har i de senere år den tiltagende hårde affolkning været, som den deler med så mange andre små øer. Til gengæld har feriegæster begyndt at tage øen i besiddelse, og de gamle hyggelige små huse købes hovedsagelig af københavnere. De har kun tre timers bilkørsel til Kragenæs, hvor færgen venter for at sejle dem over til Fejø.

Øens skibsfart er nu næsten helt ophørt, da alt køres til og fra. Hermed er et gammelt erhverv ophørt, og den gamle romantik af skuder med bugnende sejl, lugt af tjære og saltvand er forsvundet. Nu høres kun bilernes summen, motordunk fra færgen og dennes skumsprøjt for boven.

LITTERATUR

Niels Stenfeldt: Træk af Livet paa Fejø i svundne Tider (1931).
C. C. Haugner: Maribo og Fejø Birker (1942).

THE ISLAND IN THE BAY

Summary

Fejø is a small, fertile island in the Småland Sea between the two large islands of Zealand and Lolland. It is about 3 miles long and 2 miles wide and has about 400 families on it. The island was inhabited in the Palæolithic Age and finds from Viking times have been made there. The large church of St. Nicholas dates from about 1200. From 1524 Fejø belonged to the crown and was given valuable trading privileges.

This little island community has not lived an isolated existence throughout the centuries. Its industrious inhabitants have been good farmers and bold seamen and have carried on a lively trade in the island's products: corn, cattle, lard and skins with Danish and German ports on the Baltic coastline and with Copenhagen. The island has always had a considerable fleet of sailing ships and most of the men, in their youth, went to sea and were proud to serve in the Danish navy.

Nowadays things are very different. There is practically no shipping to and from the island any more. All transport is by car, thanks to the modern car-ferry between Fejø and Lolland. Fejø specializes in fruit-growing and produces fruit of the finest quality. On account of its beautiful situation it is becoming more and more popular as a holiday resort.

Such are the changes which have taken place in the course of a few decades in an ancient and self-contained agricultural, trading and sea-faring community. But in spite of depopulation, which it suffers from like all other small communities, Fejø is still vigorously alive and has managed to adapt itself to the demands of the modern welfare state.