

DAN & VIKTORIA - To åledrivrivkvaser

Af

MORTEN GØTHCHE

I Handels- og Søfartsmuseets årbog 1961 skrev Christian Nielsen om »Bådebyggeriet på Fejø og de danske åledrivrivkvaser«. Hans efterfølger som rådgiver for restaureringsinteresserede fartøjs ejere, arkitekt Morten Gøthche har læst artiklen, talt med Christian, interviewet fiskere, dykket i arkiver og nøje gennemgået to af familien Nielsens bevarede drivrivkvaser. På dette grundlag giver han en detaljeret redegørelse for, hvordan åledrivrivkvaserne »Dan« og »Viktoria« tænkes restaureret.

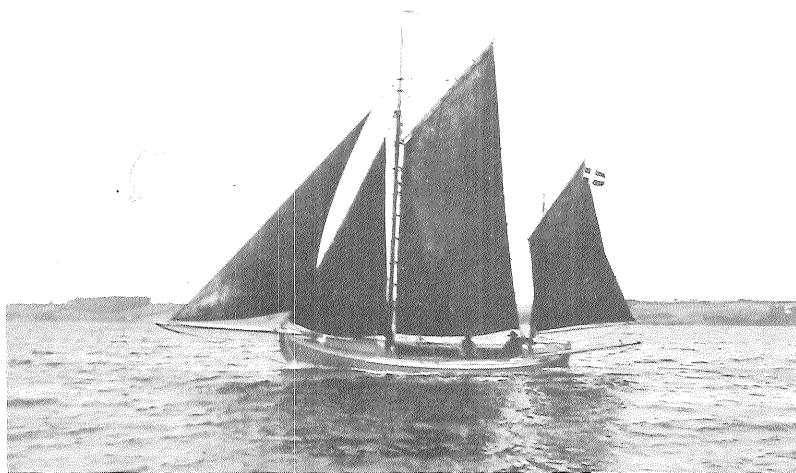
Vikingskibshallen har siden åbningen i 1969 indsamlet en række recente fartøjer inden for det nordiske kulturområde: Færøbåde, en kirkebåd fra Dalarne, vest- og nordnorske både m.fl., der i form og konstruktive opbygning har samme fælles træk som de udstillede vikingskibe. Vikingskibshallens bådsamling har gennem årene været anvendt i flere forskellige pædagogiske og forskningsmæssige sammenhænge. I de seneste år har skoletjenesten ved Vikingskibshallen arbejdet med et undervisningstilbud med emnet »Fisker på Roskilde Fjord, 1850-1925«. Hidtil har man anvendt bådsamlingens Færøbåde til dette formål, men på længere sigt ville man gerne kunne anvende lokale bådtyper fra fjorden, eller tilsvarende typer andre steder fra. Det kom derfor meget belejligt, da Vikingskibshallen i 1981 fik mulighed for at erhverve en gammel åledrivrivkase fra Fejø. Det var jo netop en af de bådtyper, der i stor udstrækning har været anvendt på Roskilde Fjord.

Christian Nielsen har i sin artikel »Bådebyggeriet på Fejø og de danske åledrivrivkvaser« meget udførligt beskrevet disse åledrivrivkvaser, og da han, som barnebarn af bådebyggeren, der byggede disse fartøjer, var født og opvokset i denne tradition, var det derfor naturligt, at han blev taget med på råd ved besigtigelsen og købet af kvasen. Båden lå i Nyord ved Sydsjælland og kunne efter sigende er-

hverves for fem favne brænde - en pris båden på et tidspunkt havde været handlet til. Christian Nielsen kunne meget hurtigt konstatere, at det var en af hans bedstefaders drivkvaser. Fiskeren, der ejede båden, havde lagt op, og kvasen havde ligget i havnen i et år uden at have været brugt. Efter en gemytlig prutten om prisen over en kop kaffe faldt prisen til en symbolsk pris af en krone, men med købet pålagt den betingelse, at båden under ingen omstændigheder måtte sejles derfra på egen køl.

Artiklens forfatter havde samme år ligeledes erhvervet sig en gammel åledrivkase fra Fejø. Båden lå på det tidspunkt i Dragerup havn ved Holbæk, men havde tidligere været hjemmehørende i Roskilde. Her havde Christian Nielsen også set den og havde genkendt den som en af sin bedstefaders kvaser.

Ved købet af Vikingskibshallens åledrivkase fulgte bådens papirer med: Et nationalitetsbevis (målebrev) fra 1938 og en tilsynsbog fra 1933. Heraf fremgik det, at bådens navn var »Viktoria« med kendingsnummeret K 206. Ved indhentning af nærmere oplysninger fra distriktstoldkammeret i Nykøbing Falster blev det oplyst, at åledrivkvasen »Viktoria« er bygget i 1904 af bådebygger Christian Nielsen, Fejø, til fisker Jens Peter Jensen, Askø. Registreringsnummeret var dengang N 485, og den havde kendingsmålene: Længde 26,5 fod, bredde 8,6 fod og dybde 3,3 fod. Fartøjet var målt til 4,42 bruttoregistertons. Det var Jens Peter Jensens tredje kase af dette navn. I 1930 blev kvasen solgt til fisker Oskar Rasmussen, Bandholm, og i 1936 solgtes den videre til fisker Peter Erik Andersen, Sallerup Strand og fik registreringsnummeret K 206. Kort tid efter solgtes den til fisker Helge Ewald Johansen Stolt, Nyord, der derefter havde den, indtil Vikingskibshallen i 1981 købte den. Af tilsynsbogen fremgår det, at »Viktoria« fik sin første motor i 1912. Det var en encylindret firetakts motor fra Houmøller i Frederikshavn på 10 HK. Ved Vikingskibshallens overtagelse af kvasen var der en HSA-motor, type »95« fra aktieselskabet Herman Svendsen, Glostrup Dieselmotorfabrik. Motoren, der er tocyldret og på 15 HK, er blevet installeret engang efter krigen.



Jens Peter Jensens kvase »Viktoria« bygget 1897. Bemærk den store klyver, den meget brede mesan og de hvidmalede rundholter og mastetoppe. De nævnte smalle duge kan lige anes på klyveren. Jens Peter Jensen har haft tre kvaser med navnet »Viktoria« og alle bygget af Christian Nielsen, Fejø. Den første var bygget i 1895, så denne fra 1897 og endelig »Viktoria« fra 1904, som nu ejes af Vikingskibshallen. Foto: Handels- og Søfartsmuseet. *Jens Peter Jensen's smack Viktoria, built 1897. Note the big jib, the very broad mizzen and the white-painted spars and mastheads. Jensen owned three fishing smacks called Viktoria, all built by Christian Nielsen of Fejø; the first in 1895, this one in 1897 and the third built in 1904 which is now in the Viking Ship Museum. Photo: Danish Maritime Museum.*

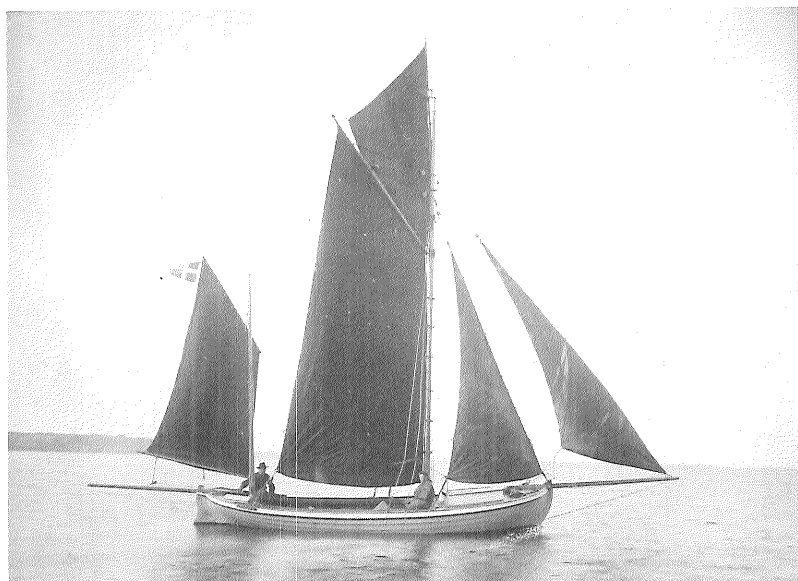
Dette udviklingsforløb er ingenlunde atypisk. Fra ren sejlbåd til sejlbåd med hjælpeskrue og frem til en båd med en fuldkraftsmotor og støttesejl har »Viktoria«, trods skiftende tider og ny teknik formået at overleve som erhvervsfartøj. Med sine snart 80 år på kølen har den selvfølgelig gennemgået nogle forandringer og reparationer. Først og fremmest har det ved motorinstallationen været nødvendigt at foretage visse ombygninger, og i den forbindelse er der lagt dæk agter omkring motoren og over denne bygget et motorruff. Senere er der blevet monteret et lille styrehus, der har kunnet hæg-

tes af, når kvasen anvendte sejl. Det har dog kun været aktuelt i mellemkrigsårene og under krigen, medens sejlene næppe har været meget anvendt efter krigen. Den oprindelige mast er da også blevet udskiftet med en lavere mast. »Viktoria« havde ved købet gafflen til storsejlet, hvorpå der endnu sad det oprindelige beslag. Helge Stolt har på et tidspunkt sat et større ruf over forlukafet, men ellers er der ikke foretaget andre nævneværdige ændringer i indretningen. Kvasen var ved købet forsynet med en stråkøl, og hullet for sænkekølen var lukket med en spuns. »Viktoria« har tillige fået et højere opstående. Helge Stolt havde endnu udhalerringen for klyveren og løjgangen for stagfokken liggende, som Vikingeskibshallen fik med i købet.

Ved købet af den private kvase fulgte der ingen papirer med, og den tidligere ejer kunne ikke huske navnet på den, han havde købt båden af. Han havde dog fundet ud af, at kvasen oprindelig havde heddet »Dan«. Om det nu var »Dan« af Askø bygget 1908 til fisker Gregers Rasmussen, (nævnt i Christian Niensens artikel), kunne jeg ikke være sikker på. Gregers Rasmussen levede næppe mere, men ved en gennemgang af telefonbogen for Askø fandt jeg frem til fisker Verner Rasmussen, og det viste sig ganske rigtigt at være en søn af Gregers Rasmussen. Han kunne da også bekræfte, at han og hans fader havde været ejere af kvasen. Ved samme lejlighed fik jeg at vide, at han havde den oprindelige gaffel med beslag, og at han endnu havde den gamle klyver liggende på loftet. Den havde kun været brugt i nogle få år og var i god stand. Derudover havde han to ringbeslag til masten samt nogle gamle blokke, et nationalitetsbevis og en tilsynsbog liggende.

Som det fremgår af artiklen i Handels- og Søfartsmuseets årbog, er »Dan« ganske rigtigt bygget af Christian Nielsen, Fejø, til fisker Gregers Rasmussen, Askø. Byggeåret er anført til at være 1908. I fortegnelsen over fartøjer hjemmehørende i Maribo-Bandholm tolddistrikt fra 1908 og i en senere afskrift fra 1933 er byggeåret imidlertid 1907.

Registreringsnummeret var da N 428. Kendingslængden var 26,8



Kvasen »Elisabeths Minde« bygget år 1900. Bemærk den meget høje og slanke rig på denne kvas. Båden fører spidstopsejl, masten er tydeligvis en granmast. Stagfokken er sat an med en stagfokørefigen, og sænkesværdet er trukket op. Foto: Handels- og Søfartsmuseet. *Elisabeths Minde, a smack built 1900. Note the tall slender rig. The mast is clearly of fir. The fore-staysail is made fast with a burton, and the centre board is raised. Photo: Danish Maritime Museum.*

fod, bredden 9,0 fod og dybden 3,3 fod. Bruttoregistertonnagen var sat til 4,68 og nettotonnagen den samme. Af tilsynsbogen fra 1915 ses det, at »Dan« fik sin første motor i 1914. Det var en 4½ HK fire-takts Frederikshavnermotor. »Dan« blev i begyndelsen alene anvendt til fiskeri med åledrivvod, men gik senere over til at blive brugt til bundgarnsfiskeri. Verner Rasmussen, der er født i 1911, har fra dreng (ca. 11 år) fisket med faderen, men har kun været med til bundgarnsfiskeriet. Senere anvendte Verner Rasmussen og faderen kvasen til fragtbåd for Qvade, et stort korn- og foderstoffirma i Bandholm, hvor de bl.a. sejlede med korn, foderstoffer, kul og andre produkter til øen. Hvornår kvasen er begyndt at sejle med fragt vi-

des ikke med bestemthed, men af nationalitetsbeviset fra 1933 er bruttoregister tonnagen rettet til 5,18 tons, og nettotonnagen er sat til een ton. Rettelsen er foretaget af registreringskontoret i Nykøbing Falster den 21. sept. 1935, hvilket også stemmer overens med en tidligere indgiven målingsanmeldelse dateret 7. sept. 1935. Her skulle »Dan«, der betegnes som halvdæksbåd med H/S (hjælpe-skrue) og dam, være beliggende i Bandholm til måling den 9. sept. 1935.

Denne rettelse kan sættes i forbindelse med kvasens anvendelse som fragtbåd. Den ene ton, som »Dan« endnu ved overtagelsen var mærket med, svarer til det mål, man kunne tænke sig, rummet på damdækket - lastrummet, kunne sættes til. Verner Rasmussen kunne i øvrigt oplyse, at »Dan« kunne laste 25 sække korn eller godt 2,5 tons, men så var den også godt tillastet. Hvorfor de oprindelige 4,68 tons bruttoregister tonnage er rettet til 5,18 tons vides ikke, men på et senere registreringsblad, hvor båden også står anført med 5,18 tons og 1.00 ton i nettoregister tonnage, er kendingslængden 8,76 meter (= 27 fod og 11 tommer). Det er ca. 15 tommer mere end det mål, kvasen først var sat til. Det sidst angivne kendingsmål stemmer imidlertid overens med kvasens faktiske mål, så den må fra starten have været målt forkert.

Efter sin faders død i 1958 fortsatte Verner Rasmussen sejladsen for Qvade frem til 1963, hvor der bliver indsat en fast færgeforbindelse mellem Bandholm og Askø. Kvasen måtte nu, til fordel for det nye færgeleje, vige fra sin gamle plads foran Qvades pakhus. På et tidspunkt, endnu medens kvasen sejlede som fragtbåd, er dammen blevet taget ud, og alle bundplankerne er blevet skiftet. Der er derefter blevet lagt en fast garnering i bunden, og kvasen har fået en egentlig lugekarm. Den gamle mast blev erstattet med en kortere svær mast med lossebom. Senere fik »Dan« en større motor - en to-takts »Hein«, der også kunne trække et lille lossespil monteret på masten.

På en forespørgsel fra toldkammeret i Nykøbing Falster i 1973 om, hvorvidt Verner Rasmussen stadig er ejer af halvdæksbåden



Amatørfoto af drivkvasen »Rigmor« fra 1912 taget under en kapsejls engang i trediveerne. Kvasen har på dette tidspunkt fået motor, og motorruffet kan anes på fotografiet. »Rigmor« fører et råtopsejl, og storsejlet er lidset til stormasten. Foto: Handels- og Søfartsmuseet. *Amateur photograph of the Rigmor, a drifter built in 1912, taken during a race in the thirties. By then an engine had been installed, of which the hood can just be seen. The Rigmor carries a square topsail and the mainsail is laced to the mainmast. Photo: Danish Maritime Museum.*

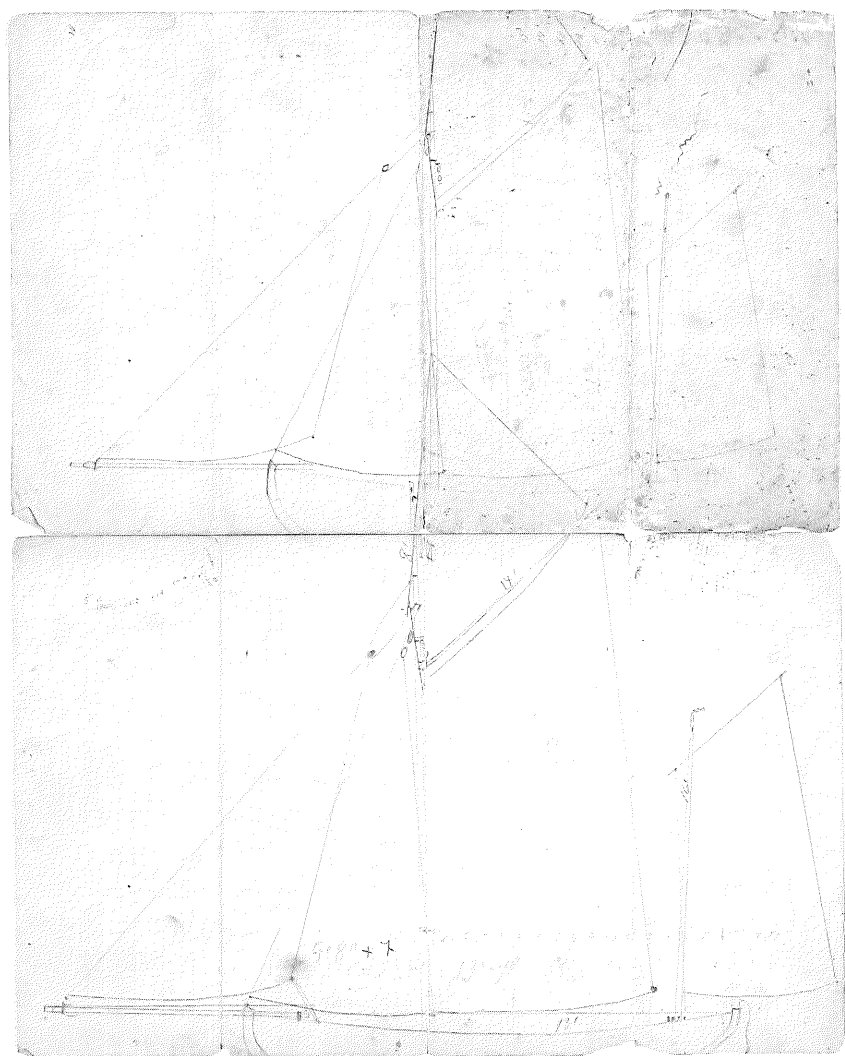
»Dan« af Askø, svarer han, at den blev solgt til Roskilde Fjord for ca. otte år siden (1965). Verner Rasmussen har selv oplyst, at han solgte den til en nevø, havneassistent Edvin Petersen, Bandholm. Han havde den dog kun i kort tid, hvorefter han solgte den videre til Harald Keldgaard, også fra Bandholm. Det var her, båden blev ombygget til lystfartøj med styrehus og kahyt, fik påsat en fast jernkøl

og forsynet med en lille lav gaffelrig. Keldgaard havde den et par år og solgte den så til en mand i Roskilde. Der er i disse år en del uklarehed omkring kvasens skæbne. Da den i 1975 blev købt af montør Flemming Jørgensen, havde den stået på land et år. Flemming Jørgensen købte den først og fremmest for at kunne dyrke sin fritidsinteresse som sportsdykker og opdagede først efter købet, at båden havde mast og sejl. Han fik dog snart øje for kvasens muligheder som sejlbåd, fik sejlarealet øget yderligere, og riggede den op med topsejl og klyver. Her kunne imidlertid den gamle Heinmotor ikke mere, og den blev skiftet ud med en gammel taxamotor. Efter 1976 og frem til 1981, hvor jeg købte den, var den hjemmehørende i Dragrup ved Holbæk.

Mål for restaureringen

Da det er tanken, at åle drivkvasen »Viktoria« skal anvendes dels i undervisningssammenhæng, dels af et bådelag, vil der blive tale om en fuldstændig tilbageføring af kvasen med den oprindelige sejlføring, dam og sænkekøl og selvfølgelig uden motor. Med hensyn til den privatejede kvase er der også planer om en vis grad af tilbageføring, hvad angår skrog og rig, medens der på længere sigt skal tages stilling til, om båden igen skal have sænkekøl og eventuelt dam. Da motoren straks efter overtagelsen brød sammen, sejler båden foreløbigt med en udenbords motor på 7½ HK.

Nu ville den nemmeste løsning have været at rekonstruere de to kvasers rig efter Christian Niensens ellers udmærkede opmåling af »De 13 Søsken«, som den er vist i artiklen om bådebyggeriet på Fejø og i bogen »Danske Bådtyper«, men som tidligere antydnet, bør man i videst muligt omfang søge at føre det enkelte fartøj tilbage til sit oprindelige udseende. Er dette ikke muligt, bør man sætte sig grundigt ind i den tradition, der er gældende for den pågældende fartøjstype, bl.a. ved at indsamle så meget materiale som muligt: fotografier, tegninger, arkivalier og interview med gamle fiskere og andre. Man vil således få et bedre grundlag for at udføre en fornuftig restaurering og oprigning.



Sejlrids af to åledrivrøser udført af bådebygger Niels Christian Nielsen. Sejlridsene er tegnet på to stykker liniert papir, hvor topsejlet, der i øvrigt er et spidstopsejl, er tegnet ind over det andet. Lineafstanden har tjent som målestok for de to sejlrids. En lineafstand = 1 fod. Det vides ikke, hvilke røser det forestiller. *Sail plan for two eel drifters by the boatbuilder Niels Christian Nielsen. They are drawn on two pieces of lined paper. The space between lines has been used as scale. One space = 1 foot. Names of drifters not known.*

Da der ved de foreløbige undersøgelser ikke er dukket nogle fotografier op af de to åle drivkvaser, er der kun den mulighed at rekonstruere ud fra de eksisterende spor og derefter lave en rigning, der ligger inden for rammerne af den gældende tradition. Til gengæld vil man ved denne dobbeltrestaurering have mulighed for at vise flere variationer inden for den samme tradition.

Det var helt naturligt først at gå til Christian Nielsen, der som barnebarn af den gamle Christian Nielsen har haft en direkte kontakt til traditionen. Ud over de allerede gengivne fotografier af åle drivkvaser i Christian Niensens artikel (kvaser nr. 10 »Edel« fra 1898) og i »Danske Bådtyper« (kvaser nr. 30 »Christian Nielsen« fra 1907) havde han fotografier af yderligere fire kvaser (kvaser nr. 8 »Viktoria« fra 1897, kvaser nr. 15 »Elisabeths Minde« fra 1900, kvaser nr. 24 »Aalen« fra 1904 og kvaser nr. 38 »Rigmor« fra 1912). Der havde været endnu et billede af en af kvaserne, men det var nu bortkommet. Derudover findes der i Richard G. Niensens bog »Fra Fjord og Fiskeri« endnu et billede af en åle drivkvaser, der helt tydeligt er en Christian Nielsen-kvaser. Det er »Svanen« af Hestehaven tilhørende fisker Henrik Hansen (kvaser nr. 23 bygget til Jørgen Svendsen, Fejø, 1903).

Christian Nielsen havde også nogle konvolutter liggende med forskellige breve og regninger fra bedstefaderens tid, hvoraf en del havde været anvendt i artiklen. Kun ved det tilfælde, at disse ting har været taget ud af dets sammenhæng, er de bevaret for eftertiden. Ellers er alt andet fra bådebyggeriet på Fejø smidt ud eller brændt. Blandt disse papirer lå der tre sejlrids, - de to af dem af åle drivkvaser, udført af bedstefaderen. Sejlridsene er tegnet på linieret papir, hvor afstanden mellem linierne har været anvendt som målestok: En linieafstand er lig med en fod. Ud over den viden, Christian Nielsen allerede havde fået nedfældet i sin artikel om bedstefaderens kvaser, kunne han yderligere bidrage med nye oplysninger. Når det gjaldt specielt dette emne, syntes kilden at have været uudtømmelig. Endelig har samtaler med Verner Rasmussen og lokale fiskere og andre på Fejø og Askø givet mange værdifulde oplysninger.

Nr.	Navn	B. år	L.	B.	D.	BRT.
1	»Svalen«	1894	25,8	9,0	3,8	-
2	»Anna«	1895	24,0	8,5	3,5	4,10
3	»Viktoria«	1895	26,2	8,9	3,3	4,53
4	»Tordenskjold«	1896	21,1	8,0	3,0	2,81
5	»Dos Santos«	1896	30,6	10,5	4,0	7,44
6	»Marie«	1896	26,2	8,9	3,3	4,53
7	»Marie«	1897	27,7	9,9	3,5	5,47
8	»Viktoria«	1897	-	-	-	-
9	»Hjemmet«	1897	18,8	6,5	3,0	2,16
10	»Edel«	1898	26,2	8,9	3,3	4,81
11	»De tre Søkende«	1898	26,6	9,6	3,3	5,37
12	»Rigmor«	1899	26,0	9,0	3,6	5,29
13	»Freja«	1899	-	-	-	-
14	»Karens Haab«	1900	26,3	8,9	3,4	5,11
15	»Elisabeths Minde«	1900	26,2	8,9	3,4	4,96
16	»Karoline«	1900	24,7	8,6	3,0	3,98
17	»Heimdal«	1901	27,0	8,7	3,0	4,27
18	»Inger«	1901	26,9	9,6	3,4	5,07
19	»Bettie«	1902	27,0	8,8	3,1	4,60
20	»Valkyrien«	1902	28,2	9,6	3,3	5,18
21	»Energi«	1903	28,2	9,6	3,3	5,27
22	»Marie«	1903	-	-	-	-
23	»Svanen«	1903	-	-	-	-
24	»Aalen«	1904	26,1	8,9	3,3	4,51
25	»Viktoria«	1904	26,5	8,6	3,3	4,42
26	ukendt	1905	-	-	-	-
27	»Maagen«	1905	-	-	-	-
28	»Alida«	1906	28,1	9,4	3,2	4,82
29	»Anna«	1906	26,0	-	-	-
30	»Christian Nielsen«	1907	28,1	9,6	3,4	5,28
31	»Ella«	1907	-	-	-	-
32	»Dan«	1908	26,8	9,3	3,3	4,68
33	»Vinterflid«	1908	26,5	9,1	3,4	4,96
34	»Willy«	1909	27,7	9,6	3,4	5,20
35	»Viking«	1909	28,3	9,9	3,3	5,22
36	»Maagen«	1910	27,7	9,6	3,4	-
37	»De 13 Søkende«	1911	27,3	9,9	3,3	-
38	»Rigmor«	1912	27,3	10,0	3,3	-
39	»Kamma«	1914	28,0	10,0	3,8	6,07
40	»Laxen«	1914	-	-	-	-

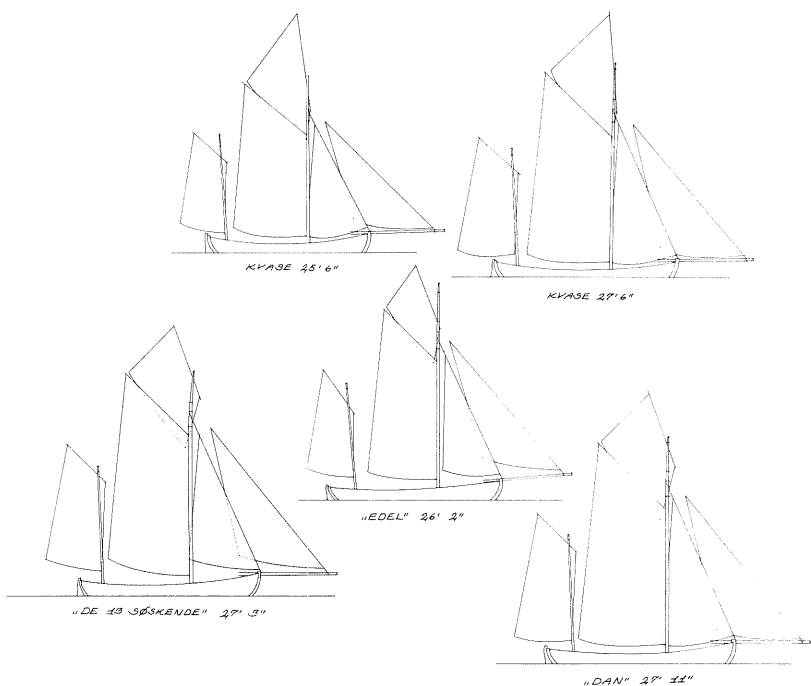
Oversigt over dimensioner af kvaserne bygget af Christian Nielsen. De to meget små kvaser. »Tordenskjold« fra 1896 og »Hjemmet« fra 1897, er de såkaldte enkeltmandskvaser. *Dimensions of drifters built by Christian Nielsen. The two very small ones, Tordenskjold (1896) and Hjemmet (1897) were one man vessels.*

Traditionen

Christian Nielsen nævner i sin artikel, at med undtagelse af de to første var kvasernes længde fra 26 til 27 fod mellem stævnene. Fra en gennemgang af skibsregistrets fartøjsfortegnelse har vi kendingsmålene for næsten samtlige kvaser (s. 79). Kendingslængden er målt fra agterkant af agterstævnen og til forkant af forstævnen, altså ca. en fod længere end målet mellem stævnene. Her er det generelle billede, at det før århundredskiftet overvejende har været 27-fods kvaser, der blev bygget, og 28-fods kvaser efter århundredskiftet. Der er rigtignok to eller tre 25-fods kvaser i begyndelsen af perioden. Derimod falder kvaserne nr. 4 «Tordenskjold» på 21 fod og nr. 9 »Hjemmet« på kun 18 fod lidt udenfor. Christian Nielsen mente, at det var åldrivkvaser, de såkaldte enkeltmandskvaser. Helt udenfor falder også kvase nr. 5 »Dos Santos« på godt 30 fod, - altså næsten lige så stor som tyskerkvasen »Minna« i Danske Bådtyper (31 fod og 6 tommer). Med sine 26,5 fod eller ca. 25 fod og 6 tommer mellem stævnene repræsenterer »Viktoria« traditionens mindre kvaser, medens »Dan« med sine ca. 27 fod mellem stævnene repræsenterer de store kvaser.

Samtidig med at kvaserne voksede i størrelse, blev rigningen også gjort større i forhold til længden. For at gøre fiskeriet, der kun varede i ca. fire måneder, fra maj til september, effektivt, var det vigtigt, at der kunne drives med selv den svageste vind. Det mindste af sejlridsene er måske en af de første små kvaser. Længden er ca. 24 fod. Masten er fra dækket og op til flagknappen ca. 25 fod og op til godset ca. 18 fod. Ellers lå mastelængden mellem 30 og 32 fod alt efter kvasernes størrelse. Masterne har ikke været længere end 32 fod eller de 16 alen, Christian Nielsen nævner i sin artikel. Selve sejlridset varierer kun lidt fra kvase til kvase. En markant forskel er, at de enten har råtopsejl eller spidstopsejl (det sidste er egentlig også et råtopsejl, men hvor råen står lodret), (s. 81).

Et karakteristisk træk ved Christian Niensens åldrivkvaser er det lave fribord, og den, for de fleste kvasers vedkommende, iøjnefaldende bagoverfaldende forstævn, det lidt langagtige og ved enderne



Oversigt over sejlrids. De to første sejlrids, der begge er tegnet med spidstopsejl, er sejlridsene udført af Christian Nielsen. Det tredje sejlrids er en rekonstruktion ud fra fotografiet af åle drivkvasen »Edel« fra 1898. Det fjerde sejlrids er udført på grundlag af Christian Niensens opmåling af »De 13 Søskende«. Bemærk de meget højtsiddende skødhjørner på henholdsvis storesejl og fok på denne kvase. Det femte og sidste sejlrids er en rekonstruktion af drivkvasen »Dan«, hvor længden og masteplaceringen har været kendt, samt målene på den originale klyver og på gaffelen. Tegning af forfatteren. *Sail plans. The first two, both with gunter topsail, are by Christian Nielsen. The third is reconstructed from a photograph of Edel built in 1898. The fourth is drawn on basis of Christian Nielsen's survey of De 13 Søskende. The fifth a reconstruction of Dan. Drawing by the author.*

fyldige dæksplan og undervandsskrogets skarpe linier. Tværsnittet er på grund af plankekølen relativt lavt med en ganske svag rejsning på kølbordet og et harmonisk udlæg af de øvrige bordplanker opefter. Det er påviseligt, at drivkvaserne mod slutningen af perioden blev bygget bredere og dermed fyldigere i forhold til længden end de

tidligere, eksempelvis kvase nr. 38 »Rigmor«, der med sine 27,3 fod i længden havde en bredde på 10 fod. Det var den bredeste og den laveste af alle kvaserne, men samtidig også den mest velsjende.

Konstruktionen

Der har næppe været de store variationer i selve konstruktionen. Dammen kunne f.eks. være indrettet forskelligt alt efter køberens eget ønske. Christian Nielsen nævner i sin artikel, at de første kvaser blev bygget af billigere materialer end de senere. Eksempelvis var dækket på de første kvaser blot lavet af høvlrede og pløjede brædder. Brædderne løb helt ud til kanten af det øverste bord og var høvlet glat med dette. Senere kom randjorden (fenderlisten) på og dækkede plankeenderne. På de senere kvaser blev dæksplankerne lavet af 1 1/4 tomme tykke fyrreplanker, og her løb plankerne ud på en platesing oven på den egentlige essing, eller de løb direkte ud på essingen, (s. 87). Dæksplankerne, der nu også blev kalfatret, kunne enten være femtommer planker (»De 13 Søskende«) eller syvtommer planker (»Dan« og »Rigmor«). Det var ikke så godt med de brede planker. Når plankerne tørrede ind, blev nåderne meget åbne og dækket derved utæt. Nogle gjorde så det, at de med sætjern (kalfatrejern) slog en ekstra nåd midt ned igennem planken. En svaghed ved konstruktionen var dæksbjælkerne, der med tiden havde tendens til at synke, på grund af at lapperne ved enderne enten knækkede eller rådnedede bort. Mange drivkvaser fik derfor også på et tidspunkt indsat bjælkevægere.

Dæksplanet

Dæksplanet kunne variere noget fra kvase til kvase. På opmålingen af »De 13 Søskende« løber den lave karm på dæksåbningen agter rundt i en jævn kurve, medens den forreste karm er ret med afrundede hjørner. Styrehullet er formet på tilsvarende måde - næsten som en oval. Dette syntes ikke at have været tilfældet på alle kvaserne. På fotografierne af »Elisabeths Minde« og Jens Peter Jensens kvase »Viktorias« fra 1897 kan man se, at også den agterste karm er ret



Åledrivrivasen »Rigmor« fra 1912 taget i Svendborg i 1975. Kvasens store bredde, ca. 10 fod, ses tydelig. Endnu ses de oprindelige brede planker i dækket. Foto: forfatteren. *Rigmor, an eel drifter, built 1912, photographed at Svendborg in 1975. Its wide beam about 10 feet, can be clearly seen, as well as the original broad planks in the deck. Photo: the author.*

med afrundede hjørner. Styrehullet har tilsyneladende en rektangulær form. Styrehullet dækkes i begge tilfælde af et tilsvarende rektangulært dæksel. Beddingen, der er beregnet til fortøjning, og hvorpå klyverbommens inderste ende hviler, er på »De 13 Søsken-de« udformet som to store klamper, hvorigennem beddingsbjælken sidder. Denne udformning er sikkert overført fra tyskerkvaserne, der blot i stedet for beddingsbjælken kunne have en lille spiltromle med palkrans. Mere almindelig har det nok været med en bedding i den traditionelle udformning med to beddingsstøtter og på agterkanten af disse beddingsbjælken. Denne udformning kan ses på fle-

re kvaser, og den har også overlevet på de omtalte to kvaser. På fotografierne af »Elisabeths Minde« og »Viktoria« ser det ud, som om beddingsbjælken blot ligger over to korte langsgående klamper på dækket.

Master og rundholter.

I artiklen står der, at masterne blev lavet af 6x6 tommer fyrrebjælker. De øvrige rundholter af runde graner. Det var gerne pommersk fyr, der blev anvendt. Oprindeligt har dette nok været en betegnelse for en fyrretræsart af særlig kvalitet indført fra Pommeren. Senere er det blevet en kvalitetsbetegnelse for fyrretræsarter med en stærkt rødifarvet og tæt keredannelse. Bjælken var ved leveringen hugget stift 6 tommer, og den færdige mast skulle være 6 tommer i diameter fra ca. en meter over dækket og op til godset. Ved således først at hugge den runde stamme firkantet og derefter rund igen kom tværsnittet til at bestå af ca. 2/3 kernetræ, hvorved man fik en stiv mast. Over godset blev masten tilspidset til ca. 2 tommer ved flagknappen. Toppen skulle på forkanten være ret, og havde hele bjælken i forvejen en naturlig bugt, skulle denne vendes agterud, så toppen kom til at vende forefter. Når der så senere kom træk agterud fra peakfaldet, og gafflen samtidig trykkede under godset, især under nedrebning, havde toppen en tendens til at hælde agterover, og det så ikke godt ud.

Godset kunne være lavet på traditionel vis med langsalinge indfældet i masten og støttet af kindbakker. I stedet for kindbakker kunne langsalingerne også støttes af to fint formede lister (som på modellen af »De 13 Søskende«) eller de kunne være helt uden kindbakker. Masterne blev nu også lavet af gran. Granmasterne giver sig til kende ved, at de tilspidser jævnt fra dækket og op til flagknappen. Ved granmasten gjaldt det om at tage så lidt af som muligt, da det, modsat fyrrebjælken, er i den yderste skal, granen har sin største styrke. Masten skulle blot rettes af. Tit kunne man se barkrester i den lille nedhulning under grenene, der selvfølgelig skulle stikkes væk. »Dan« har sandsynligvis haft en mast af gran, idet de oprinde-

lige ringbeslag til masten er mindre i diameteren, end de ville have været til en mast af fyrretræ.

Beslag

Jernbeslagene til kvaserne blev som nævnt lavet af den lokale smed eller af en smed i Bandholm (s. 91). De to løjbomme er de jernbøjler, hvorpå skødblokken for henholdsvis storskødet og fokskødet farer. Bøjler for spryd og slæber er beslagene for henholdsvis klyverbommen og drivbommen agter. Overfaldene er beslagene, der holder den inderste ende af klyverbommen og drivbommen på plads. Derudover mangler der i denne regning rakkebeslaget til gafflen og udhalerringen til klyveren m.m. Rakkebeslaget, eller patenttrakken, og udhalerringen kan have været standardbeslag, der har kunnet bestilles hjem fra hovedstaden.

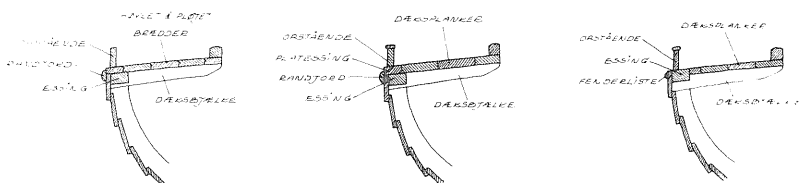
Sejlene

Som nævnt under rigningen var proportionerne på sejlridsene nogenlunde ens. Der kunne være visse variationer, f.eks. om det skulle være et råtopsejl eller spidstopsejl, en større eller mindre klyver, en bredere mesan osv. I et brev fra Ole Strandby fra Astrupvig henviser han til »Niels Holms eller Jens Peters (Jensen) den første (kvase »Viktoria«), som han syntes havde en passende rigning, men at mesanen godt kunne være 6 tommer bredere og topsejlet en del dybere«. (Jens Peter Jensens anden kvase »Viktoria« fra 1897 har tydeligt nok fået en bredere mesan (s. 71)). På Frans Eggerts kvase »Chr. Nielsen« er stagfokken blevet for stor, og det har været nødvendigt at sætte en flynder i faldbarmen.

På sejlridset af »De 13 Søskende« sidder skødbarmen på storsejlet og fokken uforholdsmæssigt højt oppe. På de to sejlrids fra den gamle Christian Niensens hånd går både storsejl og fok meget længere ned, hvilket også syntes at stemme overens med de afbildede kvaser. Sejlene blev gerne syet hos sejlmager N.F. Halmø i Nykøbing Falster, der havde ry for at sy gode sejl, men andre sejlmagere blev også benyttet. Nogle fiskere syede deres sejl selv, ofte af gamle sejl fra

større skibe eller fra lystfartøjerne. På en regning fra sejlmager Halmø i Nykøbing Falster (s. 93) fremgår det, at den dug, der anvendes, er »prima Amerikansk Bomuldsdug«. Storsejl og fok er syet af dug nr. 7, mesan, klyver og topsejl af dug nr. 12. Der står intet om bredden på den anvendte dug, men det har næppe været den traditionelle to fods dug. Tæller man antallet af duge på de sejlrids, der er kendte, får man en gennemsnitsbredde på 48-50 cm. På »De 13 Søskende« dog 56 cm. Med denne bredde og med den mængde sejldug, der er medgået ifølge regningen, svarer det meget godt til det sejlareal (ca. 65 m²), det færdige sejl har. Den originale klyver til »Dan« er syet af tilsvarende smalle duge, og bredden er her ca. 53 cm. Af bevarede originale sejl fra en Christian Mortensen-kvase fra 1922 finder man en tilsvarende dugbredde, men hvor det viser sig at være en meget bred dug, der er delt midt igennem med en blindnåd. På billedet af Jens Peter Jensens anden kvase fra 1897 ses meget smalle duge på klyveren, og også på mesanen, men knap så tydelig. Der er ca. 15 smalle duge i klyveren, hvilket er ca. dobbelt så mange som normalt. Der kan også her være tale om en bredere dug, halveret med en blindnåd.

På opmålingen af »De 13 Søskende« er der to rækker rebknyttelser på storsejlet og en på stagfokken. Kvaserne kunne også have tre rækker knyttelser på storsejlet og to på stagfokken, (kvasen »Chr. Nielsen«). De fleste af kvaserne ser ud til at have haft tre rækker rebknyttelser på storsejlet, samt en ekstra række huller uden knyttelser herover. På »Aalen« anes tre vandrette streger ved storsejlets agterkant umiddelbart over den øverste rebstreng, der ligner sejlpinde. Det er sandsynligvis sejlpinde, idet de også nævnes i korrespondancen med mester Halmø vedrørende Jens Peter Jensens kvase. Alle sejl var jo håndsyet på den tid. Senere blev de syet på maskine. Man foretrak de håndsyede frem for de maskinsyede. Man mente, at de maskinsyede fangede vind, modsat de håndsyede, hvor ægkanten blev syet godt ind til dugen.



Dækskonstruktioner: a. Dæksplanker af almindelige høvlede og pløjede brædder høvlet glat med det øverste bord og dækket med randjorden (fenderlisten). Bemærk ingen liste oven på det opstående, som det også fremgår af billedet af »Edel« fra 1898. b. Konstruktionen på de senere kvaser (som på »Dan« og »Viktoria«). c. En forenkling af konstruktionen, der skulle mindske risikoen for rådgreb. Er udført således på »De 13 Søskennde«. Tegning af forfatteren. *Various types of deck constructions. Drawing by the author.*

Stående rigning

Når det drejer sig om den stående rigning, er der kun små variationer. Vanter og stag bestod, som nævnt i artiklen, af snoet jerntråd. Jertråden er mere stiv i det end almindelig stålwire, da den har færre og tykkere kordeller. Den har den fordel frem for stålwiren, at de enkelte kordeller ikke så nemt ruste over. Vanterne var sat an med sytov, enten i udvendige røstjern eller i ringe i platessingen inden for det opstående. Sad røstjernene udvendig, gik de halvt ned over det næstøverste bord og var boltet til de bagvedliggende spanter. Sad røstjernene derimod i essingen, var jernene stukket ned igennem denne og fastgjort på siden af de tilsvarende spanter. Afstøtningen af masten bestod af et spænd vant til hver side. Vanterne var klædt på det stykke, hvor de lå omkring masten og ved splejsninger ved kovserne.

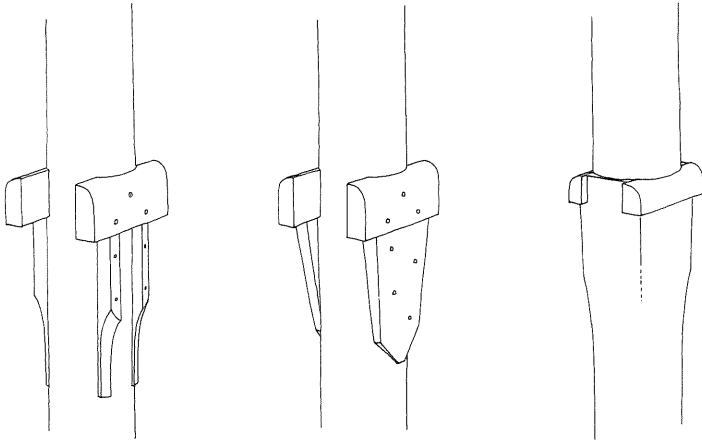
Forstaget sad et stykke over godset, hvor det med et klædt øje hvilede på en læbe på agterkanten af masten umiddelbart under det nederste ringbeslag. Forstaget kunne enten være stukket igennem et hul i forstævnen og fastgjort på beddingen, eller det kunne være sjækket direkte i et øje på stævnbeslaget. Den første løsning ser vældig fiks ud specielt i sammenhæng med den bagover-svungne stævn, der næsten har retning efter staget, men der opstår let råd i

hullet i stævnen. Ved den anden løsning har man ingen mulighed for at justere længden på staget.

Den løbende rigning

Løsningen på de enkelte detaljer i rigningen har været afhængig dels af kvasens hjemsted, dels af brugerens egne ideer og har dermed været mere varieret, medens detaljerne i skroget alene har været afhængig af den pågældende byggetradition. En detalje, hvor der var direkte uenighed mellem bådebygger og bruger, var løsningen omkring peakfaldet. På »De 13 Søskende« er den faste part på peakfaldet fast på den inderste ring på gafflen. Faldet er dernæst skåret over en blok i den nederste ring på masten, derpå tilbage over en blok i den yderste ring på gafflen og tilbage over en blok på øverste ring på masten og til dæk. Christian Nielsen mente, at det var den rigtige måde at skære faldet på. Man fik derved et mere direkte træk på gafflen, når den skulle strækkes. Ikke desto mindre viser samtlige fotografier kvaser med peakfaldet skåret modsat - nemlig med den faste part på den yderste ring på gafflen og den halende part over blokken på den nederste ring på masten. En bemærkelsesværdig detalje er klofaldsblokkens placering, der på tegningerne og modellen af »De 13 Søskende« er vist siddende *over* godset. Man kunne umiddelbart fristes til at tro, at klofaldsblokken på et tidspunkt er blevet flyttet højere op, hvis storsejlet med tiden skulle have strakt sig og være blevet for højt. Denne detalje er imidlertid set på en original mast fra en Christian Mortensen-kvase.

Mastelignet på storsejlet kunne enten være lidset til masten, som på modellen af »De 13 Søskende« og på billedet af »Rigmor«, eller bændslet til 6-7 masteringe. Når sejlet var lidset til masten, var tampen ført skiftevis højre og venstre om. Fokkefaldet kunne enten være fastgjort med en enkelt blok i stagøjet, hvorover faldet var skåret (»Edel«), eller med en toskåret talje (de øvrige kvaser). Tampen på fokfaldet kunne tillige være knobet til kovsen i fokkens faldbarm og dermed samtidig tjene som nedhalter. Endvidere kunne der også anvendes stagfokørefigen, enten når de drev med kvaserne, eller på



Forskellige udførelser af godset. Tegning af forfatteren. *Various types of rigging.*
Drawing by the author.

kryds («Elisabeths Minde»). Klyverfaldet kunne også sidde på flere måder. Det mest almindelige var, at faldet var fast på den øverste ring på masten og derpå skåret over en blok i klyverens faldbarm og tilbage over en blok i det underste mastebeslag og til dæk. Faldet kunne også være skåret omvendt, dvs. med den faste part på den nederste ring («Elisabeths Minde»), eller faldet kunne sidde alene i den øverste ring. Sædvanligvis tjente klyverudhaleren, der lå over en læbe på siden af stævnen umiddelbart over vandlinjen, som vaterstag, men klyverbommen kunne også have et egentligt vaterstag («Aalen» og «Chr. Nielsen»). Så sad vaterstagets ene ende fast på forstævnen umiddelbart over vandlinjen, og i den anden ende var der en toskåret talje med den halende part ført ind på dækket og fastgjort på beddingen. Endelig kunne topsejlsfaldet være skåret på to måder, enten over et tværstillet skivgat under kultoppen på stormasten, eller over en blok hængt i et ringbeslag samme sted («De 13 Søskende»). Kvaserne havde flagliner i begge masters flagknapper.

På stormasten førtes der gerne en lille vindpose eller -fløj på en kort stang. Når der sejledes med mesan førtes Dannebrog under nokken på mesanråen, ellers førtes flaget på mesantoppen.

Farver og kulører

Christian Nielsen skriver, at kvaserne var smurt med kultjære i bunden, og at de enten var grønne eller grå på fribordet. Modellen af »De 13 Søskende« har grønt fribord, men ingen af kvaserne på fotografierne er grønne på fribordet. Det opstående var malet hvidt udvendig, det samme var rufsiderne og beddingen. Hvad enten kvaserne var grønne eller grå, var ruftaget og skydeknappen almindeligvis malet grøn. På Askø og Lilleø brugtes dog brun maling. Endelig var essingen og det opstående indvendig malet med den farve, kvasen havde udvendig på fribordet. Man skulle her være særlig omhyggelig med at få malingen til at dække fugen, hvor essingen og det opstående løb sammen. En ting, der blev meget diskuteret, var, om den hvide farve fra det opstående skulle fortsætte ud på agterstævnen og videre ud på rorhovedet. Christian Niensens bedstefader var ikke tilhænger af det. Han mente, at når fiskerne selv skulle til at male det, kunne det nemt komme til at »hænge«. Det er sikkert rigtigt, at man har skulle være særlig omhyggelig med denne detalje, men er det lavet pænt, som f.eks. på kvasen »Elisabeths Minde«, ser det ganske net ud. Lønningslisten og randjorden var ferniseret, og det samme var den resterende del af stævntoppen og rorhovedet, samt hele stævntoppen på forstævnen.

Dækket blev som nævnt også ferniseret, evt. iblandet lidt engelskrødt - det skulle tætte så godt. På Askø og Lilleø kunne dækket tillige være malet brunt. Master og rundholter var sædvanligvis skrabet og olieret. Hvis man syntes, at masterne var lidt for lyse, hvad de helt nye granmaster ofte var, kunne man blande lidt okker i olien. Som det ses på »Edel« og anes på Jens Peter Jensens »Viktoria« kunne mastetoppen og de øvrige rundholter også være malet hvide - en ting der i visse maritime kredse regnes for en uskik. Den er sikkert overført fra tyskerkvaserne, hvor det var almindeligt at male

Her Haandfærdig af Bødselbygger Chr. Nielsen

til

Chr. Nagel & Søn,
Smede & Maskinværksted.

1916		$\frac{1}{2}$	fl
1 ette 16	2 Løsbørsteme	o. 8	50
	2 Bøiler lit Sprøj og Glasser	o. 4	oo
	4 Rindjern	o. 5	25
	2 Overfald lit Sprøj og Glasser	o. 2	25
	1 Rorsbeslag	o. 7	oo
	Beslag lit elfastkisten	o. 4	75
	1 Løsbolt 2 Plader	o. 1	25
	2 Tinsjærn 2 D'1' b. r. f.	o. 1	25
	8 Skruebolde to-ae	o. 1	60
	Nagel Br en beslag	o. o.	25
	1 Skjævt	o. 1	25
	1 Tøpring i Lille smidestavn	o. 1	50
		38 A	859

Regning på beslag fra Christian Nagel & Søn på Fejø. Hvis 1916 er årstallet har smeden været noget sent ude med regningen. Den sidste kvase skulle efter Christian Nielsens liste været bygget i 1914. Bill for metal fittings from Christian Nagel & Son, of Fejø from 1916.

mastetoppene. Det havde den ulempe, at der let opstod rådgreb under malingslaget. Også mastekisten og blokkene i riggen var i disse tilfælde malet hvide. Indvendig var kvaserne smurt med blanktjære og dammen med kultjære.

Imprægnering af sejl

Efter et stykke tid i brug blev sejlene imprægnerede. I artiklen nævnes det, at de blev smurt med en blanding af hestefedt, okker, blanktjære og vand, der blev påsmurt i varm tilstand. Sejlene blev da bredt ud på engen og lå her en fjortendages tid, hvor man hver dag gned blandingen godt ind i sejlene. Når de blev imprægnerede med denne blanding, fik de en gullig lidt blakket farve (den originale klyver fra »Dan« har denne kulør). Sejlene kunne også imprægneres med kateku, men så blev de helt »sorte« (jævnfør fotografiet af »Aalen«). Egentlig sorte bliver de ikke, men nærmest rustrøde eller rødbrune.

Sejlegenskaber

Den høje rig og skrogets fine linier giver det umiddelbare indtryk, at åledrivkvaserne fra Fejø var velsejlende fartøjer. Dette understreges yderligere af, at fiskerne benyttede enhver lejlighed til at sejle kapsejlad, hvadenten det var på vej til eller fra fiskeriet, eller arrangerede kapsejladser mellem kvaserne indbyrdes eller sammen med lystfartøjerne. Billedet af Frans Eggerts kvase »Chr. Nielsen« viser netop en sådan situation. Billedet af »Rigmor« er fra en kapsejlad en gang i 1930'erne. Styreknappen er taget af (»Rigmor« har på dette tidspunkt fået motor), så der bedre har kunnet regeres med sejlene.

Fiskerne, der sejlede med kvaserne, hævdede, at hvis de blot havde lige så gode sejl som lystfartøjerne, ville de kunne hamle op med dem i en kapsejlad. Man så da også, hvorledes detaljer fra lystfartøjerne overførtes til kvaserne, eksempelvis, som tidligere nævnt sejlpindene, som tydelig ses på »Aalen«, og som Jens Peter Jensen forlangte at få i storsejlet på en af sine kvaser. Netop disse to fiskere havde ry for at være meget ivrige kapsejlere. Formålet med sejlpin-

Sjøjørling F. N. d. 25 Oktober 1898.

Yder Bæredygtige Car. Nielsen Søv.

til F. N. Halmøe.

Debet

	Kr.	Or.
1 Sæjle 1 Sæjle 123. 1/2 prisen amerikansk		
Bomuldsdildis N. 7	2 78	95. 94
1 Klæde 1 Sæjle 1 Sæjle 105 1/2 Al. de 1/2 1/2 69		72. 50.
28 Høns		2. 57.
		<u>171. 54.</u>
Torsørensing af Penge Fragt's Skrivning	1 66	
		<u>173. 20</u>

Spjøg Qvæde af 5 ds, her jeg idag
 Samvirkelse fra Minnen via Bændstolen at sende bestilte Sæt, som jeg
 harde vil blive til Deres Tjæfsted.
 Arbejdsfærdige mig fremvædelse og hilsende Dem og hustru venligt, og
 Med megen Afkøle
 F. N. Halmøe

Regning på sejl fra sejlmager F.N. Halmøe dat. 25. okt. 1898. Det kan være sejlene til »De 3 Søkende« fra Omø, der blev afleveret den 28. november 1898, eller også »Edel« der blev afleveret den 4. maj samme år. Bill for sails from F.N. Halmøe, sail-maker, dated 25th October 1898.

dene har formentlig været at få sejlet fladt ud mod agterliget, så det kunne blive af med luften. Kvaserne blev ofte presset hårdt, undertiden så vandet stod helt op til det opstående - ja, endog helt ind på sidedækket, men de førtes jo af gamle søfolk, hvad enten de nu havde sejlet i orlogsmarinen eller i koffardifarten. Kvaserne havde ikke nogen egentlig ballast, - vandet i dammen virkede som en sådan. Samtidig havde kvaserne, der var meget flade, i sig selv en stor formstabilitet. For at få det rigtige trim på kvaserne havde man gerne en slump mursten i agterrummet. Det fortælles, at en fisker fra Kolding ikke kunne forstå, hvorfor hans kvase ikke kunne sejle. Han mente, den var bygget forkert - indtil man gjorde ham opmærksom

på, at den ekstra slump mursten skulle ligge agten for dammen - ikke foran. Under kryds eller på bidevind, beydevind, som man siger på øerne, benyttede man kun storsejl og fok og evt. også topsejl, hvis det kunne bæres. Topsejlet var i øvrigt svært at få til at stå. Mesan og klyver blev sjældent benyttet. »...der var for meget du' (sejldug) i klyveren«, dvs. den var for hul eller for poset. Derimod trak den godt for en godvind (fra halvvind til lårvind). Når så samtidig sænkesværdet var trukket lidt op (mindre våd overflade), kunne der rigtig komme gang i kvaserne. Endvidere fortælles det, at en af kvaserne, efter at der var lagt motor i, havde været i Bandholm og fået sat en sekstommer stråkekøl under plankekølen. På vej hjemover bemærkede fiskeren, ved at tage tid på kostene, at kvasen havde mistet fra en halv til en hel knob i fart. Kvaserne blev perioden igen bedre og bedre sejlene. De første kvaser var smallere og derfor også mere ranke, medens de sidste kvaser, der blev bygget, var bredere, jfr. eksemplet med »Rigmor«, og derfor mere stive i det. De var også bedre sejlere. Verner Rasmussen kan endnu huske, at »Dan« og Jens Peter Jensens kvase »Viktoria«, - det må have været den sidste af hans kvaser, var meget jævnbyrdige. Når det var let vejr løb »Viktoria« fra »Dan«, men når det tog til at blæse, ja, så var det omvendt.

»Dan« og »Viktoria«

I skrivende stund står åledrivkvasen »Dan« ved Roskilde Bådeværft, der nu ejes af Vikingsskibshallen, og afventer forårets komme. Inden for står »Viktoria«, og her er man i fuld gang med at udskifte de dårlige planker i skroget. Projektet, der er et beskæftigelsesprojekt under Roskilde amt, indledtes i foråret 1982. Projektet er fortsat i 1983, og man regner med at blive færdige med selve skroget inden årets udgang. Dernæst er det tanken at lade et privat bådelag fortsætte med selve oprigningen, så kvasen kan komme under sejl allerede til foråret 1984. Den første sæson sejlede den privatejede kvase »Dan« med den gamle jagtrig, men allerede året efter i 1982 blev den rigget op med nye master og rundholter samt et nyt

storsejl. Foreløbig sejles der med stagfokken fra den gamle rig, og mesanen er et gammelt omsyet bermudasejl. Til gengæld kom »Dan«s gamle klyver til ære og værdighed igen og viste sig at stå helt godt.

DAN AND VIKTORIA

Two eel drifters

Summary

Since its opening in 1969 the Viking Ship Museum has added a number of recent Scandinavian vessels to its collections: boats from the Faeroes, from northern and western Norway, and a church boat from Dalarne in Sweden, which in form and construction have the same characteristic features as the Viking ships on display. Over the years the Museum's collection of boats has been made use of in connection with various projects of a research and educational nature - one of them having as its theme »Fishing in Roskilde Fjord, 1850-1925«. Up to now the craft from the Faeroes have been used for the purpose but it is intended in future to make use of local types of craft from the Fjord. In 1981 the Viking Ship Museum was able to acquire an old eel drifter from Fejø, of a type which had been used extensively in Roskilde Fjord. In the same year the writer also became the owner of an old eel drifter from Fejø.

Eel fishing by means of a drift-net was first introduced into Denmark in the 1870s by Pommeranian fishermen who came to Denmark from Rügen in their own boats. Later this method of fishing was taken up by Danish fishermen who bought up the foreign smacks. In the middle of the 1890s Niels Christian Nielsen of Fejø, the grandfather of Christian Nielsen, introduced a Danish built eel drifter which became very popular and had the reputation of being a good sailer (see Christian Nielsen »Bådebyggeriet på Fejø og de danske åledrivraser« (Boatbuilding on Fejø and Danish eel drifters) and Wolfgang Rudolph »De pommerske åledrivraser og deres betydning for Danmark« (Pommeranian eel drifters and their significance for Denmark), both in the Danish Maritime Museum's yearbook 1961).

The drifter *Viktoria* in the Viking Ship Museum was built in 1904 by Christian Nielsen, for Jens Peter Jensen, a fisherman of Askø. Its registration number was N 485 and its dimensions length: 26.5 feet, width: 8.6 feet, draught 3.3 feet, and 4.42 gross register tons. Jens Peter Jensen owned the vessel until 1930, after which it had various owners. When the Viking Ship Museum bought it, for the token sum of one

krone, it was owned by Helge Ewald Johansen Stolt, a fisherman of Nyord. An engine had been first installed in 1912 and by the time the Museum acquired it in 1981 the rigging had been reduced to an auxiliary sail, a larger engine had been installed and a wheelhouse built.

The privately owned *Dan* was also built by Christian Nielsen on Fejø, in 1908, for Gregers Rasmussen, a fisherman of Askø. Registration number was N 488 and dimensions 26.8 feet, 9 feet and 3.3 feet, with 4.68 gross register tons. For the first few years it was used for eel fishing with a drift-net. In 1914 it got its first engine. Later it carried cargo for a large corn and fodder merchant, Qvade, in Bandholm, from where it transported various products to Askø. For this purpose the well was taken out and the smack was put at 5.18 gross and 1 net register tons. After Gregers Rasmussen's death his son, Verner, continued this run until 1965 when a regular ferry service was established between Askø and Bandholm. As there was no longer any need for the *Dan* it was sold off and until 1981 was used as a pleasure craft.

It is intended to restore the *Viktoria* to its original appearance in 1904. That is, it will again have a well, a drop keel, and a complete set of sails, though of course no engine. The privately owned *Dan* will only be partly restored as it is to be used as a pleasure boat. The simplest solution would no doubt be to rig the two smacks according to the drawings of *De 13 Søsken* by Christian Nielsen in his »Danske Baadtyper« (Wooden Boat Designs). However among the material he left after his death were found a number of drawings and pictures of his grandfather's drifters, so now we have a better foundation for reconstruction of the two smacks in question. First of all reconstruction will be on the basis of existing parts of the hull. Afterwards an attempt will be made, as far as possible, to show variations within the same type.

The restoration of the *Viktoria* is now in full swing and is expected to be completed by the summer of 1984. The *Dan* is also in process of being restored and has been carrying a full set of sails since the 1982 season.