

Ejnar Mortensen: Fejø Skibs- og Bådeværft 1889-1994

Bådebygger Ejnar Mortensen er foreløbig 3. generation af bådebyggere på Mortensens værft på Fejø.

Ejnar Mortensen fortæller her om værftets historie og dagligdagen på det lille familieføretagende fra 1889-1994.

Den 13. juni 1863, blev der på den yderste gård i Skoven på Fejø født en dreng. Forældrene var gårdmand Morten Pedersen og hustru Karen Marie, og det var deres barn nr. 8. Han blev døbt Jørgen Kristian Mortensen.

Allerede som dreng viste han stor interesse for tømmerfaget. Han havde lavet sig en trækvogn, men måtte gemme den bort for sin far, der ikke var så glad for at han tømmererede. Men det hjalp ikke, han fortsatte med at arbejde med træ.

Af hans dagbog, som han førte fra 1883 og til kort tid før sin død i 1941, kan jeg se, at han har lavet meget forskelligt for øens beboere, bl.a. stole, senge, døre og vinduer.

Han kom også meget nede hos bådebygger Chr. Nielsen, som i 1878 havde bygget et værksted nede ved Dybvig Havn, der dengang hed Dybet.

Hos Chr. Nielsen fik han interesse for selv at blive bådebygger. Men han blev selvlært og kom aldrig senere i lære.

Det blev dog til et 5 måneder langt op-

hold på Rødkilde Højskole på Møn. Her lærte han at tegne, og senere tegnede han selv alle de både, han byggede. På den tid byggede de fleste ellers på klamp.

I 1889 begyndte min farfar, Jørgen K. Mortensen, på den jolle, der skulle blive begyndelsen til et langt liv med både. Det var en hækjolle til skipper Kristian Nielsen her fra øen. Min oldefar førte også dagbog, og i den stod at læse: ”4 marts 1889, fastelavnsmandag. Kristian har bygget en jolle til skipper K. Nielsen her. Den blev kørt afsted på slæde, og der var flag på.” Den blev bygget ude på fødegården lige som den næste, der også var en hækjolle.

Samme år købte min farfar et stykke jord ca. 500 meter fra Dybvig havn. Her byggede han et hus med et lille værksted, og det blev senere udvidet et par gange.

Den 14. juli 1889 giftede han sig med en pige fra Lilleø, Ane Kirstine Larsen.

Således færdig med hus og værksted, byggede han en 23 fod drivkase til sin svoger, Niels Larsen på Lilleø i 1892.

Det var den første Fejødrivkase og den fik navnet TORDENSKJOLD. Jeg kan se i dagbogen, at han søndag den 19. august 1894 var i Bandholm til kapsejlds, og TORDENSKJOLD vandt.

Der var en vis konkurrence mellem farfar og Chr. Nielsen, om hvem der arbejdede

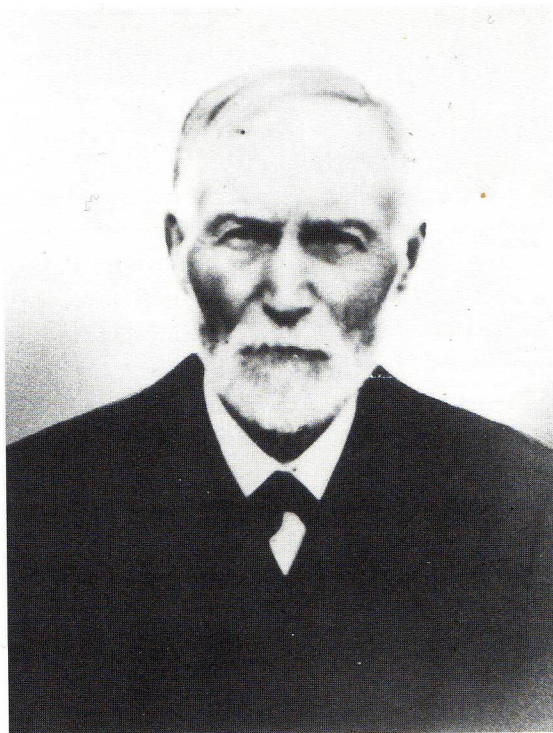
længst om aftenen. Det skete, at de glemte at slukke fladbrænderen, hvis de en enkelt gang holdt fyraften tidligere.

Ønskede en fisker et nyt fartøj, skrev han gerne til min farfar og bestilte en jolle eller kvase med en vis længde, bredde og dybgang. Som regel enedes de godt om prisen, men der var engang en fisker, som ville prutte om prisen, men så sagde min farfar, at båden ville blive så meget dårligere. Fiskeren gik med til prisen, men kunne bagfter ikke lade være med at spørge min farfar, om den nu også var blevet ringere. Det måtte min farfar indrømme, at det var den nok ikke blevet.

Når de var blevet enige om størrelsen og prisen, så skulle der skaffes noget træ. Så tog min farfar til skovs for at købe noget egetræ. Det foregik ved auktion. Træet var lagt i nogle bunker, og var der en bunke, der var brugbar, blev der budt på den. Somme tider lykkedes det ikke første dag, og så måtte han afsted igen dagen efter.

Når træet var købt, blev det kørt til Kragens og sejlet til Dybvig havn med en lille fragtbåd. Dengang var der ikke nogen rigtig færge.

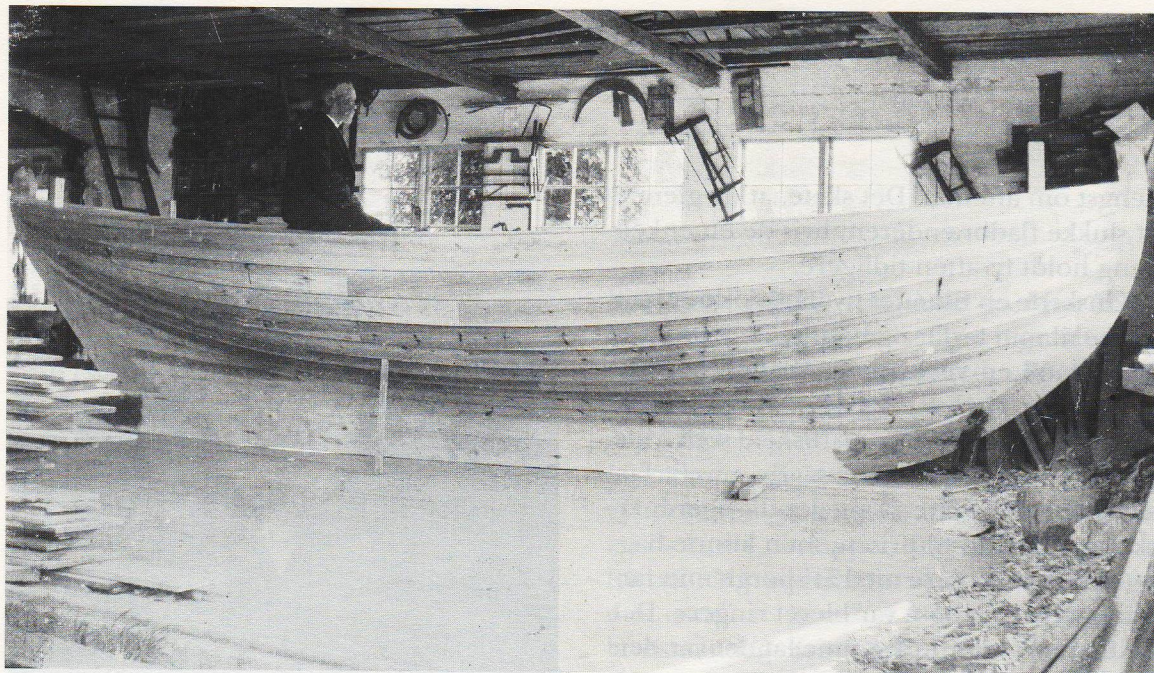
I min farfars tid blev træet skåret med langsav. Det skete på den måde, at træet kom op på et par bukke, og så blev det kridtet op og skåret efter stregen. Det var gerne mester selv foroven og læredrengen forneden. Det var jo ikke så sjovt at stå forneden, for der fik man savsmuldet i øjnene.



For at spare på træet fulgte man træstammens facon. Det betød ikke så meget, om de bugtede sig lidt, for det var planker til klædning.

Min farfar lavede altid en tegning af, hvordan skibet skulle se ud.

Når det var gjort, blev køl og stævne skåret og samlet. Derefter blev der lavet skabeloner, så man havde noget at bøje plankerne efter. Plankerne blev kogt med damp fra gruekedlen, hvor der var lagt et låg over, som var tætnet med ler. Dampen blev ledt over i en tæt trækasse gennem et rør. Jeg har selv været med til at koge plankerne på den måde. Det var vigtigt at plankerne var varme, når de kom ud. De fik 1 time pr. tommes



tykkelse. Fyrmesteren var som regel en læredreng.

Inden min farfar holdt op, havde han nået at bygge 95 både, men hans helbred var ikke så godt mere. Desuden havde han oplært 2 af sine sønner i bådebyggerfaget, Frede og Emanuel Mortensen.

Min farbror Frede, som var født i 1895, var den ældste. Han kom i 1918, efter endt soldatertid, ned på det store værft i Fakse Ladeplads, hvor de byggede en firmastet skonnert. Her var han i 3 år. Det sidste år som mester på den sidste nybygning, for mesteren var død. Da den var færdig lukkede værftet.

Sidst i 1921 startede han sit eget værft i Fakse Ladeplads.

Min far Emanuel Mortensen, der var født

Jørgen K. Mortensen i en 20-fods jolle på det gamle værft. *Jørgen Kristian Mortensen in a 20-foot dinghy at the old shipyard.*

20. juli 1901, overtog i 1922 bådebyggeriet, men havde forinden været på Rødkilde Højskole.

Derefter havde han været nede hos min farbror i Fakse Ladeplads, for at lære at tegne.

Nu var det min far, der tog i skoven for at udvælge det træ, der skulle bruges. Det var bare om ikke at sige, hvad det skulle bruges til, for køl og stævntre kostede gerne 25-30% mere.

Den første båd far byggede, var en 19 fod

sejlgjelle til sig selv, men i 1923 byggede han en 29 fod båd til Rasmus Frederiksen i Onsevig. Det var den første kavelbyggede båd, der var bygget på værftet. Min farfar havde kun bygget klinkbyggede både.

I 1929 byggede vi den sidste drivkase her på værftet.

Drivkassen TORE af Askø bygget 1929 som den sidste.
The TORE of Askø, built in 1929 as the last of the sailing drifters.

Den fisker, der havde bestilt den, havde fået et par stykker bygget her i forvejen. Min far vidste, at han gerne ville prutte om prisen, så han satte prisen 200 kr. højere end han skulle have. Da fiskeren havde fået presset prisen ned med 100 kr. var han tilfreds, og det var min far også, for han havde fået 100 kr. mere end han skulle have.

I 1930 flyttede min far ned til Dybvig Havn, hvor han byggede sig et nyt værksted, men forinden byggede han en 25 fod bundgarnsjolle til Hans Hjort i Skagen. Den blev bygget på 3 måneder fra kølen var lagt, til den var sejlklar.



Fisker Aksel Bang fra Skalø og min far sejlede op med den. De sejlede i et stræk til Frederikshavn, det tog 28 timer. Jollen havde fået navnet LYKKEN, og lykke var der ved den, for på Skagen traf min far Hans Hjorts søster, som han et halvt år efter blev gift med.

Efter min far kom til, blev tingene lettere. Vi fik efterhånden moderne mekanisk værktøj.

Vi fik den første spantesav, som blev lavet hos Bruhn & søn i Nyk. F. De havde godt nok lavet nogle tidligere, men de fyldte så meget, fordi motoren sad på en slæde og fulgte med og trak med en rem. Men så begyndte de i trediverne at lave en sav, hvor motoren var bygget direkte på, men hvor det var bordet, der kunne stilles i smig. Min far foreslog dem at lave en sav, hvor det var hele saven der kunne lægges ned og bordet var fast, men det fungerede ikke. I 1933 kom de med en tegning af den sav, vi har nu. Den har sparet meget træ, da vi mange gange har kunnet udnytte smigen, så vi kunne få 2 spanter ved siden af hinanden på en planke.

Sidst på året 1935, begyndte far at lave en ophalerbedding, som han selv lavede med hjælp af fiskere her på havnen.

Beddingen var klar til at tage i brug i foråret 1936. Den fik stor betydning for værftet, især under krigen. Her var det ikke nemt at få materialer til nybygning, så der var kun til reparationer.

Det største skib far byggede, var et lastfartøj til Femø. Den fik navnet FREM. Den var 52 fod lang, 33 tons brutto. Eftersom værkstedet var for lille, blev den bygget udenfor. Det tog 6 måneder for 8 mand at bygge den. Det var jo mere besværligt end

nu, for dengang var der ikke noget, der hed el-boremaskine eller lufthammer. Den kom til at koste 14.000 kr. uden motor, men skipperen gav min far 500 kr. ekstra, det var alt hvad han fik for 1/2 års arbejde.

I 1946 kom jeg i lære hos far, og senere i 1954 kom min bror Edvin i lære. I 1954 byggede vi en 36 fod mahogny ketch, som er den eneste vi har bygget efter fremmed tegning, ellers har vi altid selv lavet tegningerne. Båden fik navnet RILL og er senere kommet til Californien.

I 1954 fik vi en gammel dampkedel oppe fra vores bageri, det var et stort fremskridt. Den brugte vi til at koge plankerne med. I dag har vi en højtryksrenser med damp, så nu kan vi koge plankerne på den halve tid.

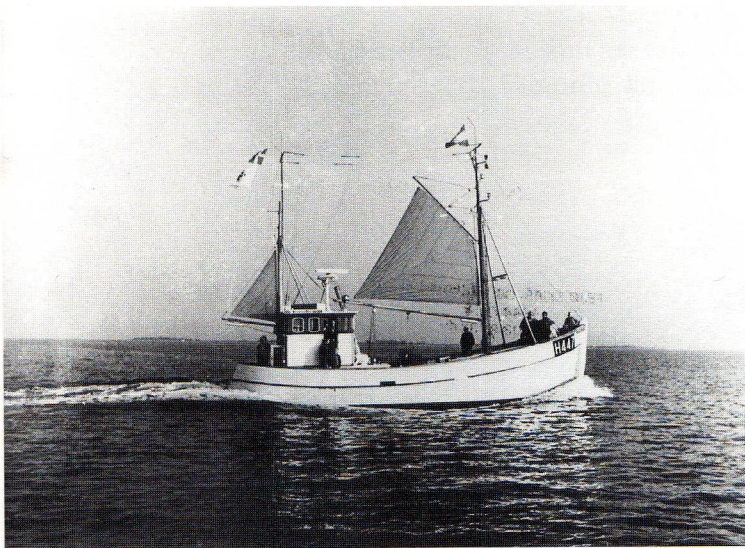
Fra sidst i halvtresserne var der travlhed på værftet. Det var gode tider for fiskerne, og vi byggede 20 tons kuttere.

Det var i den samme periode, at den elektriske høvl kom frem, og det var en stor lettelse. Tidligere foregik det med skarøksen og skruphøvlen og til sidst slethøvlen. Det var et strengt stykke arbejde, og vi var ofte ømme i mavemusklerne efter det.

Jeg kan huske, da vi fik den første elhøvl. Kort efter fik vi besøg af min farbror fra Fakse Ladeplads. Han mente ikke, at den var noget værd, for så fik de unge mennesker ikke lært at bruge en skarøkse og en høvl. Men næste gang vi kom til Fakse Ladeplads, havde de fået 2 elhøvle, så var vi duperet igen.

De sidste 14 dage inden en sådan 20 tons kutter var færdig, var der hektisk aktivitet på værftet.

Som regel var skipperen her de sidste 14 dage til 1 måned. Han boede og spiste oppe hos min far og mor, det var rart både for



20 tons kutter SØNDERVIG af Hundested på prøvetur i 1976. *The 20-ton cutter SØNDERVIG of Hundested on a trial run in 1976.*

ham og os. Så kunne han få det, som han ville have det, og der var jo også nok for ham at lave. Der skulle helst være en mand til at hjælpe riggeren, som var Carl Nielsen, vores kollega fra den anden side havnen. Han havde i sine unge dage været til søs og lært at splejse. Det var ikke noget kedeligt arbejde at hjælpe ham, for så blev der fortalt historier fra hans tid til søs.

Det var en stor dag, når båden var klar til at komme i vandet. Så kom alle fiskerne her fra havnen, og skipperens familie og venner mødte op. Den blev først slæbt ned til slæbestedet.

Vi havde lavet nogle sideløb spændt fast med wirer, og så havde vi nogle 5" planker, der var 3 m lange. De blev lagt på tværs af båden og smurt godt med tælle og kofedt. Spillet til beddingen brugte vi som trækraft. Det gik helt af sig selv, indtil vi kom ned til slæbestedet, hvor vi måtte have en talje i for at holde igen. Den blev taget af,

når båden var klar til at løbe det sidste stykke, efter at den var blevet døbt i champagne. Så fik den et skub og gled stille og roligt ud i sit rette element.

Der var gerne en masse mennesker fra øen som tilskuere.

Når så båden var forføjlet til bolværket, og vi havde set om den tog noget vand, gik vi ind på værkstedet, som var blevet noget tomt. Her var der udskænkning af øl, vand, og vin, og der var kransekage til alle dem, der havde været med til at slæbe båden ud. Derefter havde skipperens kone og min mor lavet en bedre middag eller frokost til de, der havde været med til at bygge båden. Det blev i gamle dage kaldt et løbegilde.

Når alt var monteret og virkede, kom det store øjeblik, hvor fortøjningerne blev kastet los. Så var det prøveturen, det gjaldt. Vi havde fået en kasse øl ombord, og det var spændende at se, hvor fint båden gik igennem vandet, og hvor stærkt den kunne sejle. Når det var overstået, og vi kom i havn, var der ofte nogle småfejl, der skulle rettes.

I løbet af nogle dage var båden klar til sin jomfrurejse til den havn, hvor den skulle være hjemmehørende. Jeg var gerne med på turen, og det var et stort øjeblik for os og skipperen. Der var stor modtagelse, når vi kom i havn, for der var mange, der skulle undersøge, om det var godt nok, hvad vi havde lavet.

Derefter var der fest med stor middag eller frokost, og der var blomster og gaver til skipperen.



I 1968 holdt min far op. Han havde da nået at være mester for 94 nybygninger.

Derefter overtog min bror Edvin og jeg værftet, og sammen nåede vi at bygge 11 både, inden vi gik hver til sit. Han byggede sig derefter et dejligt værksted i Gilleleje.

I 1977 overtog jeg værftet, men siden er det ikke gået så stærkt. Jeg har kun bygget 1 nybygning. Det var en bundgarvsjolle på 31 fod til Hesnæs. Ellers har det kun været reparationer.

Jeg overvejede på et tidspunkt, om jeg skulle holde op, da beddingen var slidt op.

Det nuværende værft. På siden ses en lille bygning, der rummer bloksaven. *The present-day shipyard. At the side of the yard is a small building which housed the block saw.*

Men jeg var heldig at købe en bedding til en rimelig pris i Sønderborg. Den består af 2 vogne, der hver kan tage en stor 20 tons fiskekutter.

Værftets sidste store opgave har været ap-tering af en 20 tons lystyacht af beton. Til den opgave havde jeg 2 af vore gamle lære-

drengene til at hjælpe mig. Det var Mogens Petersen og Sonny Johansen, som jeg selv blev udlært sammen med. Samtidig kom min

ældste søn Henrik i lære. Han bliver 4. generation af bådebyggere på Fejø, hvis han kommer hjem og overtager værftet.

Fejø Shipyard 1889-1994

Summary

Jørgen Kristian Mortensen was born in 1863 on the island of Fejø. Even as a child he had shown a great interest in working with wood and he could often be found at the island's shipyard with Christian Nielsen the boat builder. It was here he learnt to build boats, but without actually becoming an apprentice.

Later he spent five months at a folk college, where he learnt design. It was a skill which was to stand him in good stead later since he himself designed all the ships he built.

He built his first dinghy in 1889 and this was the start of three generations of boat-building on Fejø.

By the time Kristian Mortensen handed over the shipyard to his son Emanuel in 1922 he had built 95 boats, including some of the sailing drifters which were to become quite famous.

Just like his father Emanuel Mortensen had spent time at Rødkilde Folk College learning design, and afterwards he went to work for his uncle Frede Mortensen, who was a boat builder in Fakse Ladeplads.

In 1923 Emanuel Mortensen built a 29-footer which was the first carvel-built boat to be constructed on Fejø.

In 1930 he bought a piece of land by Dubvig harbour and moved the shipyard there. Previously all the work had been done by hand, but now a new era started using motorised tools.

In 1935 the first slipway was built, thus enabling the construction of larger vessels than before.

In 1946 Emanuel Mortensen took on his son Einar as an apprentice, and in 1954 did the same with his second son Edwin.

By the time Emanuel Mortensen retired in 1968 he had built 94 vessels. Einar and Edwin took over the shipyard after their father's retirement and ran it together until 1977, when Einar became sole manager of the yard. Only one new ship has been constructed at the yard since 1977.