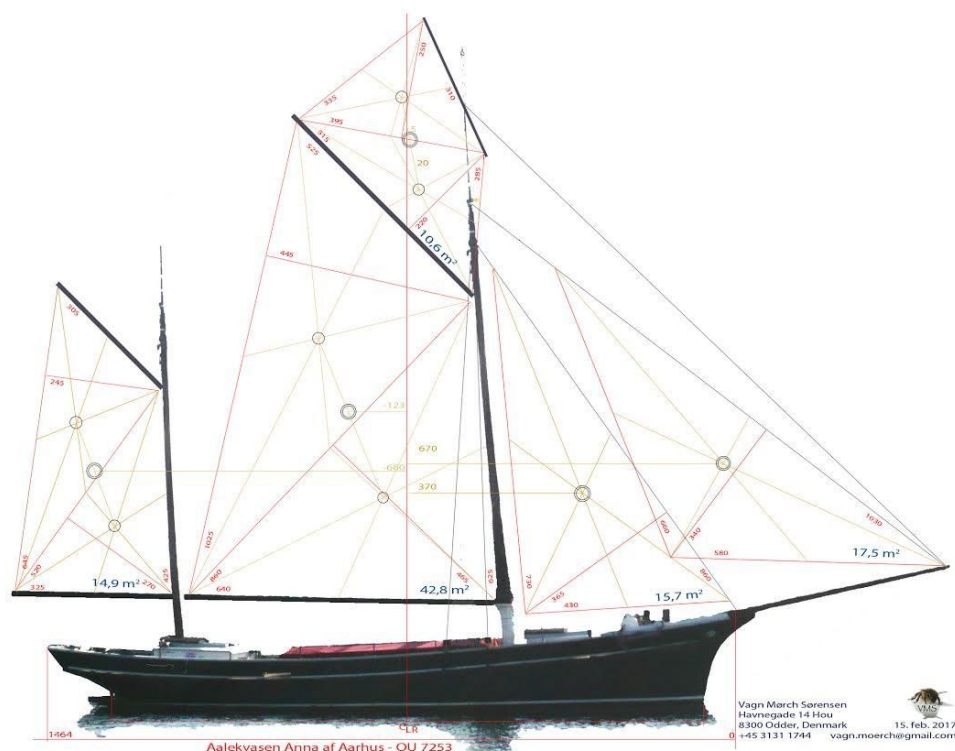


**Byggebeskrivelse: model af Ålekvasen "Anna af Århus" Skænket som
Kirkeskib til Villingersød Kirke**





Navnet "Ålekvas" henviser til skibets funktion, idet en ålekvas var et fartøj der blev brugt til ålefiskeri og transport af ål i skibets store dam. Skibene fiskede ved at drive sidelæns slæbende et vod hen over bunden.

Ålekvaser var som oftest "Galeaseriggede" d.v.s. skibet havde to master, hvoraf den agterste var væsentlig lavere end den forreste. Masterne bar gaffelsejl.

Ålekvaser var almindelige overalt i de indre danske farvande, hvor der var mulighed for ålefiskeri.

De store ålekvaser må ikke forveksles med de mindre åledrивkvaser, der var mindre, simple fartøjer der ligeledes drev sidelæns med et vod efter sig. Disse fartøjer havde oftest kun en mast og var jagtriggede.



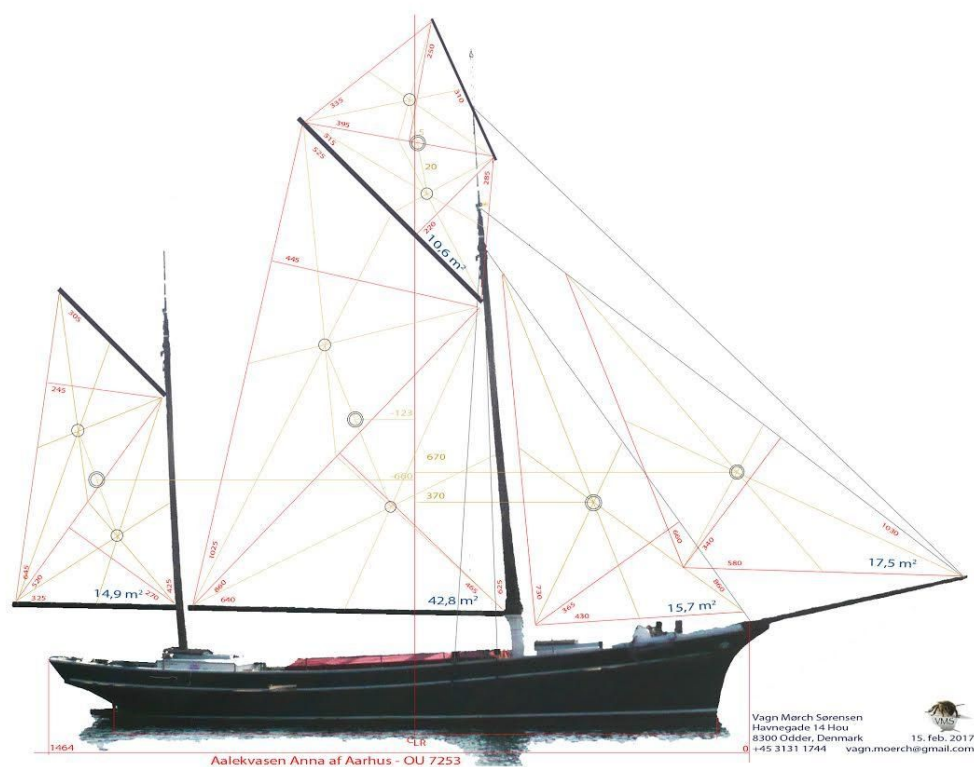
Ålekvasen "Anna" af Århus er måske den sidste velbevarede ålekvas i Danmark. Den ejes af en forening.

Foreningen har udtrykt stor glæde over at netop deres skib skal kopieres i lille størrelse og indgå som kirkeskib. Foreningen har stillet billeder, beskrivelser og tegninger til rådighed.



Ålekvasen Anna af Århus er i dag jagtrigget, med en mast og et meget stort storsejl.

Det er foreningens tanke i løbet af 2017 at den skal galeaserigges med to master, som på nedenstående tegning.



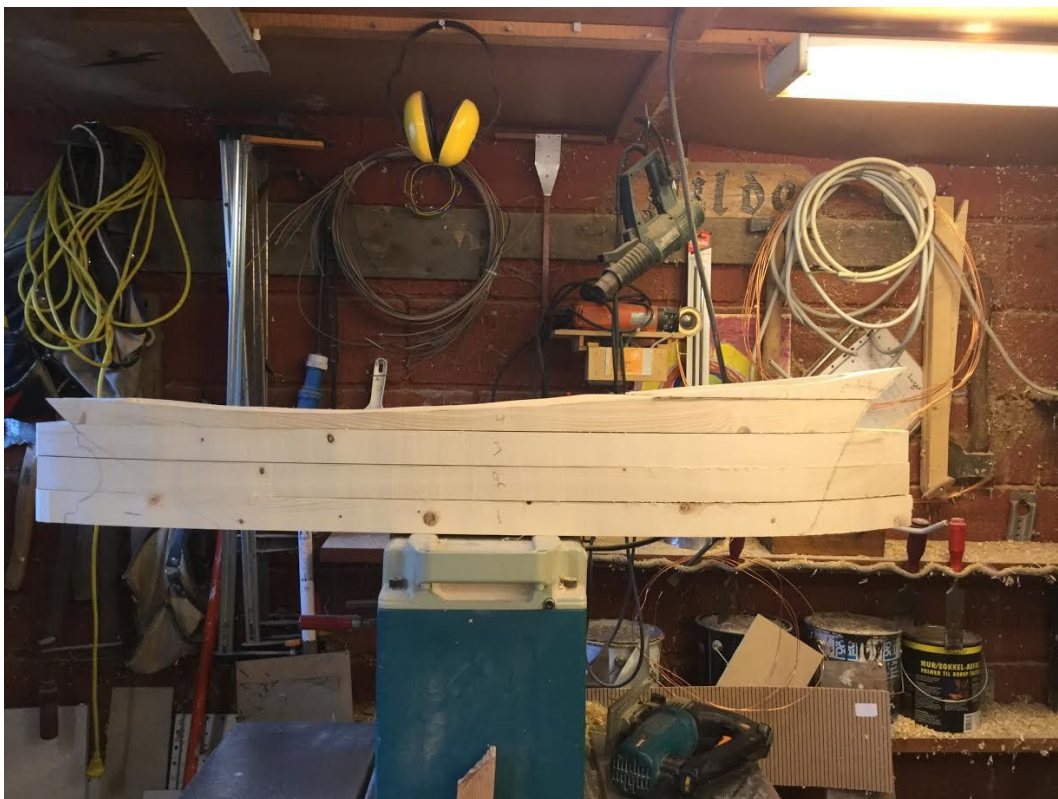
Der findes ingen tegninger, men ud fra ovenstående og diverse billeder har jeg fremstillet de nødvendige skabeloner. Skibene der blev bygget på vore små værfter rundt langs de Danske kyster blev oftest bygget på klamp, dvs uden tegninger. Man havde nogle tommelfingerregler, nogle overleverede normer for hvordan et skib skulle bygges for at kunne klare sig i søen.

Ordet klamphugger har lidt et sprogligt havari. En klamphugger var oprindeligt en meget dygtig bådebygger der var istand til at bygge et skib uden tegning. . Klamper var de store træklodser man lagde ud og strakte kølen over.



Og så kan bygningen af skroget begynde.

Skroget bliver lamineret op af grantræ, spærtræ fra byggemarkedet er det billigste, det skal så limes sammen og høvles.



På billedet ses at opstregning er påbegyndt, derefter skal der saves, hugges og skæres. Det tager nogle dage.



Dækket er blevet lagt, og lønningen er ved at blive limet på. Det ligger stille der ud af.



De to halvdele er limet sammen og den udvendige form er ved at blive hugget til. Det foregår med et huljern og en kølle, når faconen er som den skal være pudses der med en båndsliber.



Modellen er ved at være klar til at blive grundet første gang, herefter skal der slibes og spartles nogle gange indtil resultatet er ok.

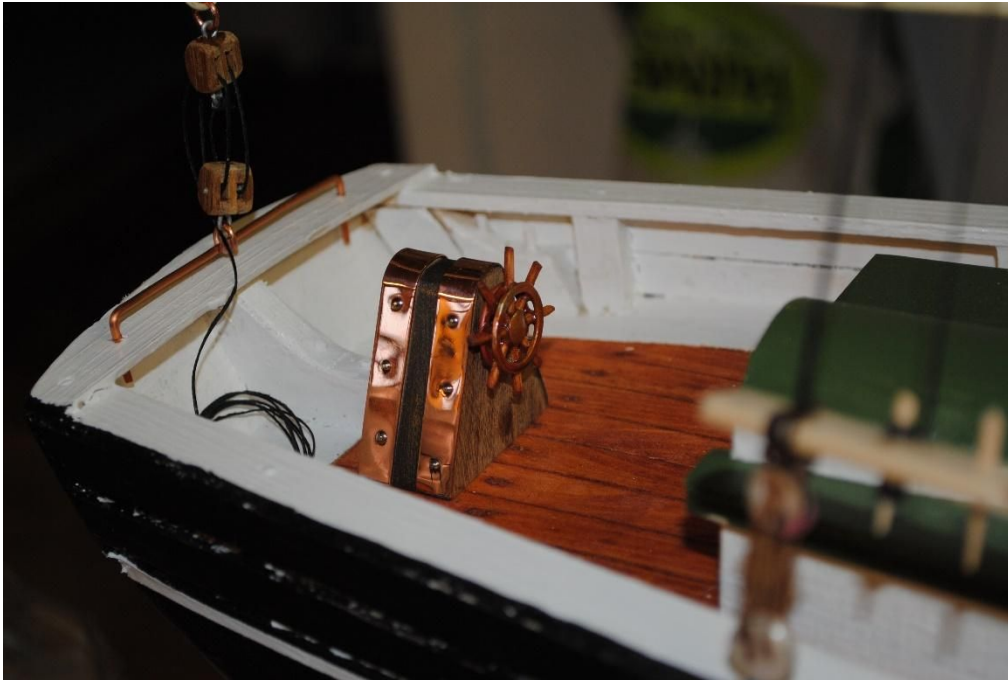


Når modellen er malet og helt tør udvendig flytter hele herligheden ind på det lille værksted, her bliver alle detaljerne lavet og monteret.



Dækket er ved at være apteret med kahyt og nedgang ude i forskibet, master med bomme og gafler er monteret, der er lavet skorsten til den lille glødehovedmotor skibet var udstyret med, sikkert en 10 hk Hundestedmotor. Motoren blev hovedsageligt brugt til havnemanøvrer og i helt stille vejr.

Der er lavet skibsrat.



Rattet er monteret på en styremaskine med lidt udveksling til roret.

Der er lavet ketcher til at fange ålene i dammen når de skal sælges, samt bådshage.





Vi er ved at være færdige. Der mangler stadig, anker, lanterne og prammen skal monteres på lugen.

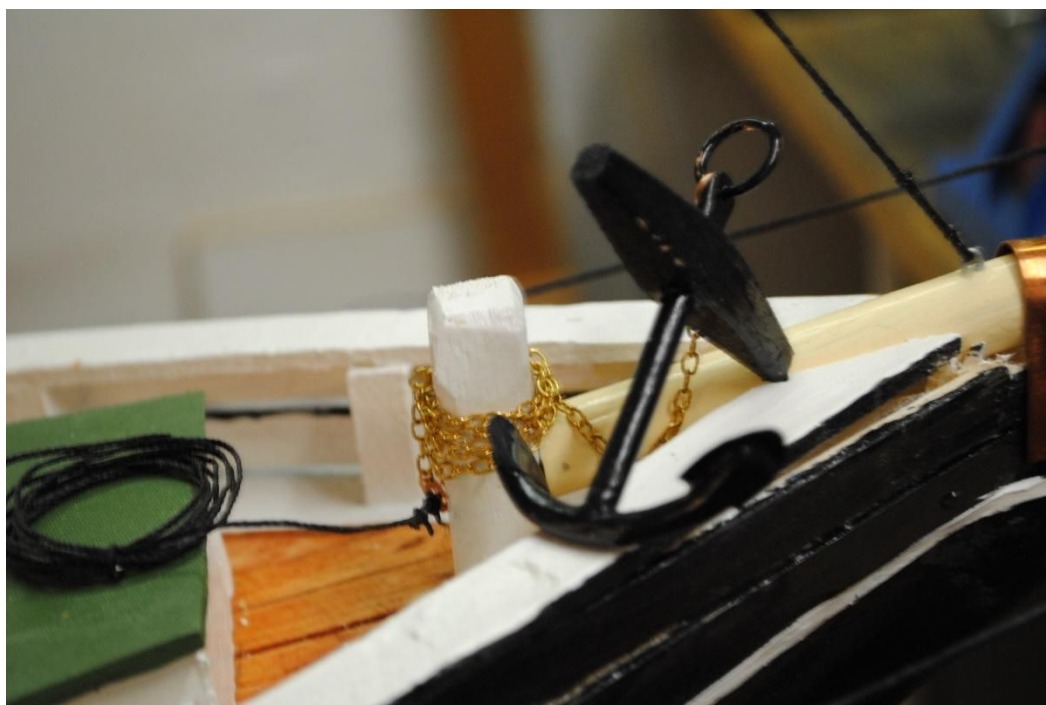




Toplanternes og agterlanternen er lavet af et stykke kobberrør.

Ålekvasen er opkaldt efter den første pige der blev døbt i Villingerød kirke.





Så fik Ålekvasen et anker. Og er færdig.

Ørum december 2017